













































































































































Hartmann sich dieser Probleme bewusst ist, gelingt es ihm, die unterschiedlichen Perspektiven auf die Organisation Unternehmen zusammenzuführen und mit der nötigen Vorsicht zu gewichten. So beschreibt er abwägend und mit Blick für Besonderheiten, Innovationen und diskursive Neubewertungen die Entwicklungspfade hin zur Formalisierung und Organisation unternehmerischer Prozesse, die für die zweite Industrielle Revolution – seinen Betrachtungszeitraum – typisch waren.

Freilich ist der dezidiert *unternehmenshistorische* Nutzen von Hartmanns Ansatz nicht besonders groß, da sich die Fallbeispiele ohne weiteres mit vorhandener Methodik analysieren ließen und der Rückgriff auf „Organisation“ keinen unmittelbaren Erkenntnisgewinn bringt. Insofern wirkt das Konzept „übertheoretisiert“: Unternehmen haben schließlich schon immer auf ökonomische, soziale und kulturelle Umweltbedingungen reagiert und sie in spezifischer Weise für die eigene Organisation nutzbar gemacht – mit unterschiedlichem Erfolg. Seine große Stärke hat das Buch fraglos durch die Verknüpfung unternehmenshistorischer Befunde mit gesellschaftlichen Diskursen. Die Unternehmen dienen Hartmann somit eher als Folie, um die Ausbildung spezifischer (nationaler) Organisationsmuster zu erklären. Dies gelingt ihm durchaus eindrucksvoll, und das Buch bietet daher über den engeren Bereich der Unternehmensgeschichte hinaus zahlreiche interessante Anknüpfungspunkte.

Ein kleiner Wermutstropfen bleibt freilich: Bis auf einige spätere Beiträge des Autors selbst, referiert das Buch lediglich den Forschungsstand des Jahres 2006. Dies ist für eine Publikation, die 2010 in einer überaus renommierten Reihe erschienen ist, allemal erklärungsbedürftig, zumal in der Zwischenzeit einige Beiträge veröffentlicht wurden, die Hartmanns Darstellung hätten ergänzen (und damit weiter stärken) können. Die Gründe für diese zeitliche Diskrepanz bleiben leider unerwähnt; möglicherweise handelt es sich schlicht um eine Frage der Organisation?

Bonn

BORIS GEHLEN

Geoffrey Jones/Walter A. Friedman (Hg.): *The Rise of the Modern Firm* (The International Library of Critical Writings in Economics 260). Edward Elgar, Cheltenham 2012, 701 S. (zahlr. Tab. u. Abb.), 369.00 \$.

Das Buch ist ein weiterer Band in einer langen Reihe, mit welcher versucht wird, die wichtigsten Veröffentlichungen zu einem Thema aus Zeitschriften und Sammelbänden in einem Nachdruck zusammenzustellen. Die Bände sind brauchbar, weil sie in einem Stück den größten Teil der Pensumlektüre eines Seminars oder sogar einer Vorlesung abdecken können. Es werden allerdings sowohl in diesem Band wie auch in der ganzen Reihe ausschließlich englischsprachige Beiträge aufgenommen. Im vorliegenden Fall geht es um die unternehmensgeschichtliche Perspektive des Themas „Firma“. Die 27 Beiträge sind in den Jahren 1960 bis 2008 erschienen, ihre zeitliche Streuung über die Jahrzehnte ist im Band ungefähr ausgeglichen. Aktualität oder zeitliche Streuung waren aber keine Kriterien für die Aufnahme, entscheidend für die Auswahl waren wichtige Beiträge zu folgenden sieben Themen: „What is a Firm?“, „Early Firms“, „Modern Firms“, „Mature Firms“, „Varieties of Firm“, „Law and Regulation“ sowie „Global Firms“. Jeweils drei bis sieben Aufsätze repräsentieren ein Thema; so werden z. B. im ersten Abschnitt „What is a Firm?“ drei Beiträge von Alfred D. Chandler, Geoffrey Jones und Mira Wilkins abgedruckt.

Jones und Friedman ist es gelungen, den Sammelband sowohl zeitlich als auch räumlich umfassend zu gestalten. Natürlich liegt der Schwerpunkt auf dem 20. Jh., doch der früheste Beitrag befasst sich mit dem phönizischen Handel. Räumlich sind vor allem die USA gut vertreten, aber auch Europa und Asien werden angemessen berücksichtigt. Die Einleitung über Lateinamerika vervollständigt die Sammlung. Viele wichtige Dinge, die in *business school* gelehrt werden, sind repräsentativ vorhanden. Damit hat der Band wohl sein erstes Ziel erreicht. Das zweite wird am Ende der Einleitung kurz thematisiert: Dass die von Unternehmenshistorikern untersuchte praktische Realität häufig nicht den von Ökonomen entworfenen theoretischen Modellansetzungen entspricht. Gerade weil seit dem

Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 101. Band, Heft 1 (2013)

Urheberrechtlich geschütztes Material. Jede Vervielfältigung ohne schriftliche Genehmigung des Franz Steiner Verlags, Stuttgart, ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikrofilmungen und die Speicherung und Verarbeitungen in elektronischen Systemen.  
© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2013





Beginn der Krise 2008 viele Ökonomen einräumen, dass ihre Modelle und theoretischen Vorstellungen ganz augenscheinlich der Realität nicht entsprechen, hätten Jones und Friedman hier offensiver auftreten und Unternehmensgeschichte als notwendiges Korrektiv darstellen können. Diese strategische Chance für ihre eigene Zunft haben sie leider nicht zu nutzen gewusst.

Gleichzeitig stößt einem Europäer manches sauer auf. Dass nichtenglische Beiträge keine Berücksichtigung finden, ist das geringste Problem, Englisch ist nun einmal die *lingua franca*. Der Band ist aber aus einer rein amerikanischen Perspektive entstanden, die besonders in der Einleitung deutlich wird. Nicht einmal die London School of Economics oder die University of Reading mit ihrer bedeutenden Forschung zur Globalisierung scheinen bei dem Thema „Firma“ eine Rolle zu spielen, obwohl (oder weil?) Jones selbst dort geforscht hat. Das gilt umso mehr für andere Forschungszentren der Unternehmensgeschichte, wie Glasgow, Uppsala, Kyoto oder Mailand. Dass aus dem Komplex „Firma“ der ganze Sektor der Arbeitswelt (mit Ausnahme von Management) ausgeklammert wird, ist bedauerlich, reflektiert aber das, was an *business schools* gelehrt wird. Bedenklicher ist, dass man den Verdacht nicht los wird, der Band bediene nicht zuletzt ein amerikanisches Zitierkartell. Allein Jones selbst, Chandler und Wilkins stehen für acht von 27 Beiträgen, was ca. 30 Prozent entspricht. Verschiedene wichtige Probleme werden überhaupt nicht thematisiert, zum Beispiel das Verhältnis zwischen Politik und Unternehmen sowie seine räumlichen und zeitlichen Variationen. Weiter fehlen als Problemfelder unter anderem: Innovationen, die kulturellen Voraussetzungen und Konsequenzen unternehmerischen Handelns, Unternehmen im Sozialismus und Faschismus und vieles andere mehr. Jones und Friedman haben thematisch eine sehr traditionelle Zusammenstellung vorgelegt, in welcher größtenteils vertreten ist, was in den USA Rang und Namen hat. Sie haben dagegen die Chance vertan, über den heutigen, konservativen Anspruch von *business schools* hinauszugehen. Um Kreise darüber hinaus anzusprechen, hätten Themen wie Gesellschaft, ökonomische und politische Macht (Kartelle, Lobbyismus), Konflikte, Umwelt und Arbeit mit in den Blick genommen werden müssen. Diese Gelegenheit haben sich die Herausgeber leider entgehen lassen.

Bergen, Norwegen

HARM G. SCHRÖTER

GERT KOLLMER-VON OHEIMB-LOUP/JOCHEN STREB (Hg.): *Regulierung: Wettbewerbsfördernd oder wettbewerbshemmend?* (Stuttgarter historische Studien zur Landes- und Wirtschaftsgeschichte 17). Thorbecke, Ostfildern 2012, 220 S., 46,00 €.

Die dreizehn Beiträge in diesem Sammelband beschäftigen sich aus unterschiedlichen Blickwinkeln mit dem Thema Regulierung. Die Herausgeber haben sie in vier Themenfelder untergliedert: Erstens geht es um die Regulierung in der Bundesrepublik mit drei Aufsätzen zum Kurswechsel der deutschen Regulierungspolitik in der jüngsten Vergangenheit, zum verspäteten Aufstieg des „Regulierungsstaates“ in Deutschland am Beispiel der Elektrizitätswirtschaft und zu den Möglichkeiten, durch Regulierung Unternehmenskriminalität zu verhindern. Die zweite Sektion beschäftigt sich mit der Bankenregulierung mit zwei Aufsätzen zu den langfristigen Auswirkungen der Bankenkrise von 1931 auf die aktuellen Aufsichtsmaßnahmen und zu den Lehren, die aus der aktuellen Finanzkrise gezogen werden können. Der dritte Abschnitt behandelt die Regulierung der Elektrizitätswirtschaft mit fünf Aufsätzen zu den Wettbewerbsproblemen der Elektrizitätswirtschaft in Württemberg 1918–1933, zu den kommunalen Interessen bei den Auseinandersetzungen um die Regulierung der Stromwirtschaft insbesondere in der jüngeren Vergangenheit, zur Stromregulierung der letzten 15 Jahre, zur Bewertung der Energienetze unter Beachtung der Vorschriften der Anreizregulierung und zur Problematik der Förderung der Photovoltaik. Schließlich geht es in der vierten Gruppe um ‚Regulierungsdiskurse und Handwerk‘ mit drei Aufsätzen zur Haltung des Deutschen Handelstages zum Problem Regulierung versus Staatsmonopol, zur deutschen Handwerksordnung als Instrument der

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 100. Band, Heft 1 (2013)

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart

Urheberrechtlich geschütztes Material. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitungen in elektronischen Systemen.  
© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2013

Qualitätssicherung oder der Wettbewerbsbeschränkung und zu „langen Linien des deutschen Handwerksrechts“ im Hinblick auf Regulierung oder Deregulierung. Die Herausgeber selbst sehen zwei bzw. drei „rote Fäden“, die den Sammelband durchziehen. Erstens geht es um die „spezifischen Motive und konkreten Auswirkungen eines bestimmten Regulierungseingriffs“. Zweitens geht es um die „Fragestellung, ob die politischen Ziele eines Staates eher durch die Regulierung privater Unternehmen oder durch die Schaffung von öffentlichem Eigentum zu erreichen sind“. Drittens könnte man noch auf die Bedeutung des Verständnisses der wirtschaftlichen Vorgänge in der Vergangenheit für aktuelle Entwicklungen hinweisen, die in einigen Beiträgen thematisiert wird. Insgesamt werden also ganz unterschiedliche Perspektiven des Generalthemas behandelt. Man kann das als einen Nachteil ansehen, aber auch als einen Vorteil.

Die Aufsätze sind von unterschiedlicher wissenschaftlicher Qualität – einige sind recht flott geschrieben –, besitzen mehr oder weniger historischen Gehalt, beruhen auf geringer Sekundärliteratur oder umfangreichem Archivmaterial, konzentrieren sich auf die jüngste Vergangenheit oder gehen in das 19. Jh. zurück, sind stärker wirtschaftspolitisch oder vor allem gesellschaftspolitisch ausgerichtet, argumentieren auch wirtschaftstheoretisch oder eben nicht, beschreiben vor allem Entwicklungen oder analysieren gleichzeitig Zusammenhänge. Wie bei praktisch allen Sammelbänden zur Regulierung – insbesondere den historisch angelegten –, gelingt es nicht, einen gemeinsamen Nenner zu finden, sprich eine präzise Definition von Regulierung vorzugeben, die allen Aufsätzen zugrunde liegt. Dieses grundsätzliche Problem macht schon die Einleitung der Herausgeber deutlich. Sie sind sich dieser Schwierigkeit bewusst, schaffen es aber dennoch nicht, Regulierung klar zu bestimmen. Ihrer Meinung nach bezeichnet Regulierung „alle staatlichen Eingriffe in den Marktprozess, die innerhalb eines bestimmten Sektors [...] ein politisch gewünschtes Marktergebnis gegen die Marktkräfte durchzusetzen versuchen“. Mit dieser Definition bleiben grundsätzliche Dinge unklar, und die unmittelbar folgenden Ausführungen machen deutlich, dass sie nur bedingt geeignet ist, diese auf den Punkt zu bringen. Was sind ‚politisch gewünschte Marktergebnisse‘ und ‚Marktkräfte‘, wenn man bedenkt, dass wahrscheinlich die Mehrzahl der regulierungspolitischen Eingriffe in der Vergangenheit von den betroffenen Unternehmen (Marktkräften) selbst, d. h. im eigenen Interesse, initiiert wurden. Wenn man wie die Herausgeber an sozial- oder umweltpolitische Vorschriften denkt, sind diese nur selten sektorbezogen, sondern betreffen meist die gesamte Wirtschaft. Zu ‚allen staatlichen Eingriffen in den Marktprozess‘ wird man beispielsweise auch die Besteuerung zählen, die gewöhnlich wohl kaum als Regulierung bezeichnet wird – es sei denn, man befreit den Begriff von jeder Aussagekraft. Im Übrigen wird mit dem Hinweis darauf, dass „diese Eingriffe wettbewerbsfördernd oder wettbewerbshemmend wirken“ können, eine starke und nicht einsichtige Eingrenzung vorgenommen: Auch und ganz besonders Monopole bzw. monopolistische Märkte, bei denen Wettbewerb gar keine Rolle spielt, wurden reguliert.

Mit dieser Kritik wird der Wert des Sammelbandes allerdings nicht infrage gestellt. Nicht wenige Beiträge geben einen soliden Einblick in den gewählten Spezialaspekt der übergreifenden Thematik. Aber auch diese Aufsatzsammlung macht deutlich, wie wichtig es ist, dass zumindest am Anfang jedes einzelnen Beitrags deutlich gemacht wird, was unter Regulierung eigentlich zu verstehen ist.

Siegen

GEROLD AMBROSIUS

SVENJA KUNZE/ALEXANDER SCHUG: *Jacobs Kaffee ... wunderbar. Eine Bremer Kaffeegeschichte*. Edition Temmen, Bremen 2012, 232 S. (zahlr. Abb.), 22,90 €.

Im vorliegenden Band kann man es nirgendwo lesen, aber alles deutet darauf hin, dass das Buch von Svenja Kunze und Alexander Schug alle Merkmale einer Unternehmensfestschrift erfüllt. Schon aus den Formulierungen im Grußwort wird dies deutlich, wenn Christian Jacobs sich freut, „dass sich

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 100. Band, Heft 1 (2013)

©Franz Steiner Verlag, Stuttgart

Urheberrechtlich geschütztes Material. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitungen in elektronischen Systemen.  
© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2013

das weltweit tätige Unternehmen Kraft Foods der Geschichte seiner Marke Jacobs in diesem Buch so eingehend widmet“. Auch anhand der luxuriösen Aufmachung lässt sich erahnen, dass hier vermutlich eine Auftragsarbeit vorliegt. Der Band ist großformatig, auf bestem Papier gedruckt und großzügig gestaltet. Die in hoher Qualität reproduzierten Abbildungen von Personen, Handelshäusern und Werbeanzeigen nehmen halbe oder ganze Seiten ein. All diese Merkmale sagen nichts darüber, ob es den Autoren im Rahmen ihrer Publikation dennoch gelungen ist, auf der Basis von Archivmaterialien und Sekundärliteratur neues Licht auf die Geschichte des Unternehmens Jacobs zu werfen.

Der Band gliedert sich in acht Kapitel, von denen Svenja Kunze die ersten sechs beisteuert und Alexander Schug die letzten zwei verfasst hat. Nach einem Prolog über Kindheit und Jugend des Unternehmensgründers Johann Jacobs wird in den ersten zwei Kapiteln die Geschichte des Bremer Unternehmens von seiner Gründung 1895 bis zum Jahr 1990 nachgezeichnet. Anhand eines chronologischen Durchlaufs erzählt die Autorin, wie sich das Bremer Kolonialwarengeschäft zum vornehmlich auf Kaffee spezialisierten Unternehmen entwickelte, das erst regional, dann überregional und schließlich international agierte. Die behandelten Gegenstände sind aber auch die verwendeten Verpackungsdesigns, die Ausstattung der Geschäfts- und Verkaufsräume und die Lebensgeschichten von Familienmitgliedern, die in der Unternehmensführung aktiv waren. Eine Kontextualisierung des Unternehmens in die Geschichte des Einzelwarenhandels oder des Großhandels mit Genussmitteln fehlt hingegen. Systematisierende Angaben zu Umsätzen, Gewinnen, Marktanteilen, Angestellten- und Arbeiterzahlen finden sich nur sporadisch.

Die anschließenden Kapitel behandeln weitere, für die Zeit nach 1945 relevante Themen wie die Expansion des Unternehmens außerhalb der Bundesrepublik mittels Direktinvestitionen (Österreich, Belgien und Saarland) und Lizenzabkommen (Jugoslawien). Ein eigenes Kapitel beschreibt die Präsenz von Jacobs' Produkten in der DDR und Jacobs' Markteintritt in den neuen Bundesländern nach der deutschen Einigung. Die von Alexander Schug verfassten Beiträge konzentrieren sich auf die Zeit der 1990er Jahre und reichen bis in die Gegenwart, in der das Unternehmen nicht mehr der Familie Jacobs, sondern dem Konzern Kraft Foods gehört. In diesen Abschnitten findet man Sätze, die aus einer Werbebroschüre stammen könnten („ein Kaffee mit mildem Geschmack aus besten Bohnen bei sanfter Röstung“, S. 214), zahlreiche Wiederholungen und Fakten, die den Lesern aus den vorangegangenen Kapiteln bekannt sind.

Nach der Lektüre bleibt unklar, warum das Unternehmen Jacobs im Unterschied zu seinen Mitbewerbern eigentlich so erfolgreich war. Lag dies am unternehmerischen Geschick der Unternehmensführung, an den neuartigen Vertriebs- und Marketingstrategien oder aber an der Marktgängigkeit seiner Produktpalette? Was das Buch hätte leisten können, zeigt sich im vierten Kapitel über die „Werbe- und Markenwelt der sechziger Jahre“. Quellengesättigt und argumentativ anspruchsvoll kann Kunze hier zeigen, wie entscheidend Produkt- und Vertriebsinnovationen den Erfolg des Unternehmens in dieser Dekade ermöglichten. Leider erfährt man aus anderen Kapiteln nicht wirklich viel Neues über die Geschichte des Unternehmens Johann Jacobs & Co. Der Band erzählt vielmehr eine unkritische Erfolgsgeschichte, anhand derer aber nicht einmal plausibel wird, worauf der Erfolg dieses Unternehmens gründete.

Berlin

JULIA LAURA RISCHBIETER

MYRDDIN JOHN LEWIS U. A.: *Personal Capitalism and Corporate Governance. British Manufacturing in the First Half of the Twentieth Century* (Modern Economic and Social History Series). Ashgate, Farnham 2011, IX u. 231 S. (40 Tab.), 65,00 £.

Much recent work explores the implications of the discovery that the divorce of ownership from control in the UK, far from trailing behind the American twentieth century managerial revolution, was actually well ahead of it. Indeed personal ownership by board directors among the largest seven-

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 100. Band, Heft 1 (2013)

©Franz Steiner Verlag, Stuttgart

Urheberrechtlich geschütztes Material. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitungen in elektronischen Systemen.  
© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2013

ral hundred UK firms listed on stock exchanges before 1914 was lower, not only than Berle and Means found in the USA thirty years later, but lower than in any country in the world at the *end* of the twentieth century. This raises interesting post-Chandlerian questions about why British entrepreneurs were willing to give up personal control so early and why London shareholders developed the confidence that their interests would be protected, a confidence which still eluded the NYSE. The book under review takes a different line, looking in detail at those manufacturing firms where personal management was, untypically, still strong. The firms studied are more akin to the German *Mittelstand* in size, ownership and governance: Raleigh (bicycles), Hadfields (specialist steelmaking), BSA (small arms, motorcycles and automobiles: it was holder of the British rights to the Daimler brand), Alfred Herbert (Britain's largest manufacturer of machine tools) and Greenwood & Batley (a diversified engineering firm). Such firms with developed manufacturing skills and global markets were central to Britain's manufacturing capabilities in the first half of the twentieth century, as they remain in Germany today.

The authors see the period 1900–1950, on which they focus, as one of low regulation and low financial disclosure, and there can be no doubt that in these firms insiders (family managers who were the founders of these firms or their heirs) had vastly greater information than outside shareholders. They also trusted provincial capital markets more than London's. Indeed Herbert was throughout a purely private company, broadly equivalent to a GmbH, allowing only managers and their families as shareholders, as was Raleigh before 1889 and in 1915–1934. Even among the public companies, none had as much as £1m publicly-held share capital in 1911 (so none of them approached the size of the top 300 quoted British companies) and their outside shareholders were relatively few (Greenwood & Batley had only 502 shareholders in 1916 and 770 by 1933, Raleigh 234 in 1896). The exceptions were the largest, Hadfields, which employed 5,690 workers in 1914 and had a total of 7,500 shareholders between 1900 and 1933 and BSA-Daimler, which in 1919 employed over 17,000 workers and had a large public shareholding, traded on the LSE. Robert Hadfield sometimes preferred to raise outside capital locally in the form of non-voting debentures and preference shares (which had no votes as long as their fixed dividends were paid), and personally retained the largest block (14%) of the voting ordinary shares. On the other hand the board of BSA had the same autocratic aims, but shareholder groups were able to displace directors and attempt reform there. Outsider shareholders clearly had rights and used them, but the outcomes at BSA, and of shareholder revolts in other companies, were often not impressive.

The authors explicitly deny any overarching theme (their "conclusion" occupies less than a page) and it is difficult to give the flavour of their case studies in a brief review, but they do (p. 198) firmly conclude that there is no support in these cases for Chandler's view that family firms distributed an unreasonably high portion of profits to shareholders. Otherwise, and perhaps uncontroversially, they show both the limits and the strengths of family management in changing market contexts and the centrality of the core family owners, the professional managers they appointed and their collective corporate culture, rather than of outside shareholders, in corporate decision-making.

London

LESLIE HANNAH

CORNELIA MEYER-STOLL: *Die Maß- und Gewichtsreformen in Deutschland im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Rolle Carl August Steinheils und der Bayerischen Akademie der Wissenschaften* (Bayerische Akademie der Wissenschaften. Philosophisch-Historische Klasse, Abhandlungen N.F. 136). Verlag der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, München 2010, 305 S., 76,00 €.

Die Geschichte von Maßen und Gewichten im 19. Jh. mag auf den ersten Blick wenig reizvoll erscheinen. Dieser Eindruck täuscht aber, denn die Vereinheitlichung der Maßsysteme in diesem

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 100. Band, Heft 1 (2013)

©Franz Steiner Verlag, Stuttgart

Urheberrechtlich geschütztes Material. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitungen in elektronischen Systemen.  
© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2013

Zeitraum eröffnet interessante Perspektiven auf zahlreiche Aspekte der Entstehung moderner Industriegesellschaften. Cornelia Meyer-Stoll konzentriert sich in dem vorliegenden Buch auf einen dieser Aspekte, der, wie sie zu Recht feststellt (S. 10), in der bisherigen Literatur zu wenig beachtet worden ist: auf die rasante Entwicklung der Naturwissenschaften und ihre daraus folgende Vorreiterfunktion in den Standardisierungsdebatten. Insbesondere nimmt sie dabei die Rolle der Bayerischen Akademie der Wissenschaften und ihres wichtigsten metrologischen Experten, des ansonsten eher durch seine Beiträge zur Entwicklung der Telegraphie bekannten Physikers Carl August Steinheil, in den Blick.

Steinheils Biographie dient Meyer-Stoll als roter Faden, anhand dessen sie in vier Abschnitten die naturwissenschaftlich motivierte „Suche nach einem unveränderlichen, unzweideutigen Maß“ (S. 15) einerseits und ihre Auswirkungen auf die politischen Debatten über die Maßvereinheitlichung andererseits untersucht. Im ersten Kapitel schildert sie zunächst die zu Beginn des 19. Jh.s unter französischem Einfluss vorgenommenen Maßformen in den Rheinbundstaaten und beleuchtet dann die daran anschließende Herstellung neuer bayerischer Urmaße durch Steinheil, mit der sich dieser neben Friedrich Wilhelm Bessel als wichtigster deutschsprachiger Vertreter der wissenschaftlichen Metrologie etablierte.

In einem zweiten Kapitel analysiert sie die von der 1848er-Revolution bis in die Mitte der 1860er Jahre reichenden politischen Initiativen zu einer deutschlandweiten Vereinheitlichung, wobei aufgrund von Steinheils Biographie die Rolle Österreichs besondere Berücksichtigung findet. Der dritte Abschnitt behandelt den Abschluss dieser Diskussionen durch die zwischen 1868 und 1876 erfolgte Einführung des metrischen Systems in Österreich-Ungarn, im Norddeutschen Bund und im Deutschen Reich. Kapitel vier schließlich beleuchtet die von Steinheil mitgeprägte Vorgeschichte der internationalen Meterkonvention von 1875. Da der Protagonist allerdings schon 1870 verstarb, hat dieser Teil eher ausblickartigen Charakter und erhebt nicht den Anspruch einer vollständigen Aufarbeitung des Themas.

Insgesamt liegt das Hauptverdienst der Studie in der ausführlichen Würdigung der bis dato stark unterschätzten Rolle Steinheils als Metrologe. Das wirkt zwar gelegentlich etwas hagiographisch, ist im Kern aber dennoch gut begründet. Auch die Bedeutung Bayerns und Österreich-Ungarns für die gesamtdeutschen Standardisierungsdebatten werden anschaulich dargestellt. Zudem zeigt Meyer-Stoll, dass der preußische Widerstand gegen die Vereinheitlichungsbemühungen nicht so sehr auf wirtschaftspolitische Motive, sondern auf die Mängel der im Umlauf befindlichen Kilogramm-Prototypen zurückzuführen war (S. 149–164). Das ist eine wichtige Korrektur des bisherigen Forschungsstandes und belegt, dass die politischen Diskussionen ohne eine Verklammerung mit der wissenschaftsgeschichtlichen Dimension des Themas kaum zu verstehen sind.

Trotz dieser Vorzüge weist die Untersuchung aber auch eine Reihe von Defiziten auf. Das beginnt mit handwerklichen Aspekten. An vielen Stellen neigt die Autorin dazu, ausführlich ihre Quellen zu referieren, während zusammenfassende und analytische Bemerkungen oft sehr knapp ausfallen. Eine systematische Schlussfolgerung hätte dem Buch gut getan. An den Punkten, an denen die Arbeit über Steinheil und Bayern hinausgeht, sind zudem einige Ungenauigkeiten zu konstatieren. Z. B. hatte die Umstellung des britischen Gewichtsmaßes vom Troy- auf das Avoirdupoisfund, anders als von Meyer-Stoll dargestellt (S. 85), keinerlei alltagsgeschichtliche Konsequenzen, da mit ihr lediglich die Definitionsgrundlage, nicht aber die tatsächliche Größe der im Umlauf befindlichen Einheiten verändert wurde. Darin eine Anpassung an das metrische System oder gar dessen Anerkennung als Leitmaß zu sehen (S. 128), ist abwegig und findet in den britischen Quellen keine Bestätigung.

Schließlich fallen auch konzeptionelle Schwächen ins Auge. Dass die Berücksichtigung wirtschaftsgeschichtlicher Aspekte wenig systematisch ausfällt und „der Handel“ oder „die Industrie“ als monolithische Blöcke behandelt werden, mag angesichts der wissenschaftsgeschichtlichen Schwerpunktsetzung noch angehen. Problematisch ist aber, dass Meyer-Stoll das Streben nach „Unveränderlichkeit“ und „Unzweideutigkeit“ nicht konsequent genug historisiert. Zwar scheint in ihren empirischen Befunden immer wieder durch, dass sich der Bedeutungsgehalt dieser Begriffe periodisch veränderte. Weil die Autorin dies aber nicht weiter untersucht, entgeht ihr bspw., dass Bessels überaus wirkungsmächtige Ablehnung eines Naturmaßes nicht allein technische Gründe hatte (S. 31),

sondern auch mit einem sehr grundsätzlichen, von der statistischen Fehlertheorie inspirierten Wandel seiner Ansichten über „Genauigkeit“ einherging.

Als Interpretation der wissenschaftlichen Debatten über die Reform von Maßen und Gewichten überzeugt die Arbeit deshalb nicht in allen Punkten. Als empirischer Baustein ist sie dagegen für diejenigen, die sich mit dem Thema befassen, von hohem Nutzen, auch wegen der im Anhang aufgelisteten knapp 200 Kurzbiographien maßgeblicher Akteure.

Freiburg

PETER KRAMPER

LARRY NEAL: „*I Am Not Master of Events*“. *The Speculations of John Law and Lord Londonderry in the Mississippi and South Sea Bubbles* (Yale series in economic and financial history). Yale U. P., New Haven/London 2012, 232 S., 50.00 \$.

Die seit dem Ende des 20. Jh.s gehäuft auftretenden Finanz- und Währungskrisen haben die Wirtschaftswissenschaften unter Druck gesetzt. Von unverhohlener Häme bis zu fassungslosem Staunen reicht die Bandbreite der öffentlichen Reaktionen auf das prognostische Unvermögen vor allem der volkswirtschaftlichen Teildisziplinen. Auf der Suche nach Abhilfe für die Diskrepanz zwischen mathematisch immer elaborierteren Modellen und einer Wirklichkeit, die sich mithilfe von Formeln und Gesetzen offenbar nur oberflächlich abbilden lässt, wird verstärkt eine Rückbesinnung auf wirtschaftsgeschichtliche Kompetenz gefordert. In diesem Zusammenhang gelten der Tulpenwahn der 1630er Jahre und die mit der South Sea Company verbundene Spekulationsblase des frühen 17. Jh.s als paradigmatische Fälle, deren Untersuchung die Analyse späterer, ähnlich gelagerter Krisen historisch fundieren und mithin die prognostische Kraft volkswirtschaftlicher Modelle untermauern könne. Larry Neals Studie über das im Kontext des Spanischen Erbfolgekriegs ausgebrochene Spekulationsfieber stützt sich auf bislang nicht genutztes Quellenmaterial und nähert sich diesen schillernden Auswüchsen des Frühkapitalismus mit einem prosopographischen Ansatz. Im Mittelpunkt stehen John Law, dessen Charakterbild zwischen dem eines frühneuzeitlichen Bernard Madoff und dem eines begnadeten Finanztheoretikers schwankt, sowie Lord Londonderry, der als Geschäftspartner Laws die Höhen und Tiefen von dessen gewagten Transaktionen hautnah miterlebte. Law, ein verurteilter Mörder, floh 1695 aus einem schottischen Gefängnis, reiste durch Europa, um ab 1716 die maroden Staatsfinanzen der durch diverse Kriege in Mitleidenschaft gezogenen Bourbonenmonarchie auf eine solide Grundlage zu stellen. Die dazu von Law gegründete Banque Générale war es, die 1717 den von Londonderry angestregten Verkauf des Pitt-Diamanten an den Herzog von Orléans finanzierte. Aus diesem ersten Geschäft entsprang dann jene fatale Wette Laws und Londonderrys auf fallende Kurse der britischen East India Company, die Anwälte der betroffenen Familien ein Vierteljahrhundert lang beschäftigen sollte. Neal sieht in dem nur schwer zu durchschauenden Geflecht von Institutionen und Transaktionen, die auf Laws Aktivitäten in Frankreich zurückzuführen waren, nichts weniger als „the birth of financial capitalism in the Western world“ (S. 21). Laws anfängliche Finesse im Umgang mit überseeischen Handelskompanien, Staatsschulden, innovativen Finanzinstrumenten, Währungsfragen und Sekundärmärkten für Schuldverschreibungen verschlug bereits Zeitgenossen den Atem. Mit dem Börsencrash von 1720 endete freilich die Glücksträhne Laws, der auf Fürsprache Londonderrys nach Großbritannien zurückkehren und König Georg I. seine neuen Pläne zur Sanierung der Finanzmärkte unterbreiten durfte. Neal seziert akribisch den auf beiden Seiten des Ärmelkanals wuchernden politisch-finanziellen Komplex, welcher der militärischen Revolution um 1700 Tribut zollte und Law als „master manipulator of the new financial instruments“ (S. 76) zum Geburtshelfer des modernen Finanzkapitalismus avancieren ließ. Während man in Paris nach dem Kollaps von 1720 das Kind mit dem Bade ausschüttete und Laws Errungenschaften – zum Schaden der französischen Staatsfinanzen bis 1789 – fortan weitgehend ignorierte, vertraute man in London auf die in Boom wie Krise gewonnenen Einsichten, was dem



imperialen Ausgreifen der Inselnation ebenso zupasskam wie den britischen Militäraktionen auf dem Kontinent bis in die napoleonische Ära hinein. Folgt man Neal, so schuf Law das gedankliche Fundament einer Währungs- und Handelspolitik, die sich nach dem Ende von Bretton Woods 1971 als volkswirtschaftliche Orthodoxie etablierte. Allerdings vermochte auch der „visionary“ (S. 142) Law keinen Hinweis darauf zu geben, wie das Trilemma der makroökonomischen Theorie, das letztlich sein Scheitern 1720 erklären hilft, zu lösen ist. Neals Studie ist nicht frei von Redundanzen, sie wirft aber ein grelles Schlaglicht auf einen Brennpunkt der frühneuzeitlichen Wirtschaftsgeschichte, dessen Analyse das Verständnis der Funktionsweise globaler Güter- und Finanzmärkte zu Beginn des 21. Jh.s erhellen kann.

Korb

GERHARD ALTMANN

PRASANAN PARTHASARATHI: *Why Europe Grew Rich and Asia Did Not. Global Economic Divergence, 1600–1850*. Cambridge U. P., Cambridge/New York 2011, 365 S. (7 Abb., 8 Tab., 4 Karten), 23,49 €.

In den vergangenen Jahren erschienen mehrere Studien, die sich mit dem Auseinanderdriften des Wirtschaftswachstums in Europa und Asien in der Frühen Neuzeit auseinandersetzten. Dabei ging es einerseits um eine kritische Betrachtung der Eurozentrismus-These und andererseits um die systematische Schließung vorhandener Lücken bei der Rekonstruktion des weltweiten Wirtschaftsgefüges zwischen Renaissance und Industrialisierung. Die internationalen Konferenzen der IEHA (Buenos Aires, Helsinki, Utrecht etc.) trugen zu dieser Diskussion wesentlich bei. Parthasarathi nahm daran teil und arbeitete die wesentlichen Befunde in vorliegende Studie ein, wobei der Autor ausweislich seiner persönlichen Biografie besonders qualifiziert erscheint, das indisch-englische Element innerhalb des asiatisch-europäischen Beziehungsrahmens auszuleuchten. Mag man dies als Vorzug vorliegender Studie sehen, so liegt ihr Nachteil in der fast ausschließlichen Konzentration auf Großbritannien, Frankreich und das Osmanische Reich. Die

komparative Betrachtung erfolgt unter weitgehender Nichtbeachtung der italienischen Stadtstaaten, der europäischen Mittelstaaten sowie der Schweiz, die sich nicht einmal im Index findet. Auch Holland findet kaum Erwähnung. Deutschland wird auf Preußen reduziert. Damit bleiben eben jene Staaten ziemlich ausgeklammert, die in besonderer Weise für regionale Diversität und kompetitive Vielfalt stehen und essentiell sind für die Herausarbeitung der Unterschiede bzw. der Kräfte der Konvergenz oder Divergenz, um die es in dem Buch ja zentral gehen sollte. Der Frage, warum Wachstum und Wohlfahrt in Asien und Europa in dem betrachteten Vierteljahrtausend so stark auseinandergedriftet sein sollen, wird nur eingeschränkt begegnet. Gleichwohl bietet die Studie von Parthasarathi einige originäre Ansätze zur Beseitigung des angesprochenen Desiderats. Erfreulich ist überdies, dass Parthasarathi gängige Vorstellungen von der Billigkeit indischer Textilien (etwa wegen der niedrigen Löhne in Indien) korrigiert und zu Recht darauf hinweist, dass der Sachverhalt wesentlich komplexer ist als bisher dargestellt. Er resümiert: „The [...] discussion makes evident that the debate on comparative earnings in India and Britain is far from resolved.“ (S. 45) Des Weiteren macht er deutlich, dass das „European regime of knowledge“ keineswegs so einmalig war, wie bisher (z. B. von Margaret Jacobs und Joel Mokyr) angenommen. Vielmehr habe ein wechselseitiger Lern- und Wissenstransferprozess stattgefunden, mithin die Europäer von indischen Produzenten und Wissenschaftlern gelernt (s. besonders S. 186 ff.). Es ist interessant, wie Parthasarathi den Weg „from European to global science“ aus seiner exzellenten Kenntnis der asiatischen, insbesondere indischen Wirtschaftsgeschichte, also aus einem „umgekehrten“ Blickwinkel beschreibt. Hier treten die Stärken des Buches am meisten zu Tage. Weite Teile des Werkes widmen sich der Wissenschaft und dem technologischen Wandel auf dem indischen Subkontinent mit sehr neuen Einsichten (besonders S. 193–222) und einer kritischen Sicht auf Musson-Robinson und andere. Die wirtschaftliche Entwicklung verlief in Indien im 17. und bis ins 18. Jh. hinein recht dynamisch und wurde von einem

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 100. Band, Heft 1 (2013)

©Franz Steiner Verlag, Stuttgart

Urheberrechtlich geschütztes Material. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitungen in elektronischen Systemen.  
© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2013

bemerkenswerten Bildungsprozess begleitet. Mit dem Aufkeimen der Industriellen Revolution erfolgte in Lancashire eine Importsubstitution, so dass englisches maschinengesponnenes Garn sich in Bengal, Bombay und Madras fand und die dortigen Handspinner unterboten wurden – mit der Folge einer dramatischen De-Kommerzialisierung indischer Textilreviere nach den 1820er Jahren. Damit fehlten dringend benötigte Mittel, u. a. für den Bildungssektor. Die Konsequenz war eine technologische Lücke zwischen dem Subkontinent und Westeuropa.

Nicht unerwähnt bleiben sollte das ausdrückliche Bekenntnis Parthasarathis zum methodologischen Individualismus: „[I]t is not the structures that shape history but the actions of individuals.“ (S. 268) Er beschließt seine Studie mit einem bemerkenswerten Satz, der fast schon Bekenntnischarakter trägt: „The framework of this book sees the paths of economic development in the eighteenth and nineteenth centuries as very much the product of human creativity and choice, not the product of timeless laws.“ (S. 269)

Insgesamt gelingt es Parthasarathi gut, den spezifisch indischen Weg in die Moderne zu beschreiben. Dabei gewinnt die Untersuchung durch die Einbeziehung wertvollen Primärmaterials aus den reichen Sammlungen der British Library, des Public Record Office und anderer aktenbewahrender Institutionen besonders an Wert. Vor allem aber überzeugt das Werk in methodischer und theoretischer Hinsicht, indem es die institutionentheoretische Sichtweise um Elemente der evolutorischen Ökonomik erweitert und neue Möglichkeiten zukünftiger wirtschaftshistorischer Forschung andeutet.

Jena

ROLF WALTER

CARMEN M. REINHART/KENNETH S. ROGOFF: *A Decade of Debt* (Policy Analyses in International Economics 95). Peterson Institute for International Economics, Washington, DC 2011, 157 S. (ca. 123 Abb., 75 Tab.), 8,99 €.

Das große Thema der beiden Autoren ist seit zumindest zehn Jahren (2003) die Geschichte der internationalen Finanzkrisen. Die Vorgehensweise der Autoren ist einfach und komplex zugleich: Gesucht und untersucht werden historische Daten zu Verschuldung und Krisen aus einer Vielzahl von Ländern mit unterschiedlicher historischer Tiefe (multinationaler säkularer Ansatz) mit Hinwendung zu bestimmten makroökonomischen Daten, vor allem Wachstum und Inflation. Diese von den Autoren so bezeichnete „Policy Analysis“ (S. 2) könnte – „if history is any guide“ (S. 33) – eine heutige Politik dazu anregen, die unangenehmen Folgen einer Staatsschuldenkrise zu verringern. Geschichte soll einen Erkenntnisnutzen für die Gegenwart bringen, zumindest einen solchen anbieten. Ein Weg zur Erkenntnis ist das Aufspüren von wiederkehrenden historischen Abfolgen, von „sequencies“ („historical pattern“, „serial pattern“, „sequencing“, S. 3, 9, 42, 44). Die Grundlage der hier vorliegenden schmalen zweiteiligen Veröffentlichung ist das im Jahr 2009 erschienene umfangreiche Werk der beiden Autoren: Carmen M. Reinhart (zusammen mit Kenneth S. Rogoff): „This Time is Different: Eight Centuries of Financial Folly“. Das Werk zur Geschichte der Finanzkrisen in 70 Ländern wurde in 13 Sprachen übersetzt.

Reinhart zeigt jetzt in dem von ihr verfassten Teil der vorliegenden Veröffentlichung „Chartbook of Country Histories of Debt, Default and Financial Crises“ (S. 39–152) für jedes dieser 70 Länder gleichartig aufgebaute Schaubilder. Auf dem Zeitband der Verschuldung sind die Jahre der hervorgerufenen finanzwirtschaftlichen Ereignisse eingetragen. So entstanden in alphabetischer Reihenfolge der Länder und ohne Zwischentext aneinandergereiht etwa 113 Schaubilder mit etwa 70 kleineren Tabellen, z. B. für Angola 1975–2009, Brasilien 1824–2009, Deutschland 1807–2009, Schweden 1719–2009, Venezuela 1829–2009, Vereinigte Staaten von Amerika 1790–2009. Die Graphiken zeigen in ihrer Gesamtschau „a pictorial history, on a country-by-country basis, of debt and economic crises of various forms“ (S. 39). Dem ob der Fülle der Einzelbilder etwas hilflosen Betrachter hilft die Autorin in ihrer Einleitung: Die Graphiken lassen historische Muster in ihrer



zeitlichen Abfolge erkennen, „sequences“: Private Verschuldung, dann Bankenkrise, öffentliche (oder Staats-) Verschuldung, Schuldenregulierung oder Staatsbankrott. Private Verschuldung wird öffentliche Verschuldung. Das ist die auffallende „collective evidence from the countries histories“ (S. 42). Es gibt Abweichungen. Die Aussagen sind den ungleichen und inhomogenen Daten angemessen vorsichtig und abwägend formuliert. Abgrenzungsschwierigkeiten werden angesprochen, methodische Fragen mit Verweis auf die „Financial Folly“ von 2009 beschieden. Auffallend ist das Bemühen beider Autoren um eine verständliche Sprache. Definitionen und Erklärungen erscheinen in Fußnoten, im laufenden Text und in besonderen, eingerahmten Textabschnitten.

Im zweiten Teil der vorliegenden Untersuchung „A Decade of Debt“ (S. 1–37), die der Publikation ihren Titel gab, berücksichtigen Reinhart und Rogoff gemeinsam weitere Daten von 44 Ländern aus 200 Jahren. Die Daten werden mit einigen Ausnahmen aggregiert dargeboten und nach Möglichkeit getrennt nach Angaben zu entwickelten Ländern und zu Schwellenländern. Die grundsätzlich neue Erscheinung („fundamentally new feature“, S. XIII) ist die in einer Friedenszeit, dem Friedensjahrzehnt 2008 bis 2017, rasch angeschwollene öffentliche Verschuldung vor allem in entwickelten, reichen Ländern und deren erhebliche Schwierigkeiten, die Schulden ohne Staatsbankrott wieder abzubauen. Die Verschuldung war/ist höher als in der Zeit des Ersten Weltkriegs und der Weltwirtschaftskrise 1929/31. Aus der Verknüpfung von öffentlicher Verschuldung, Wachstum und Inflation ergeben sich die Hauptergebnisse („main findings“, S. 21, 33) der Untersuchung:

(1.) Verschuldung und Wirtschaftswachstum sind nicht linear miteinander verknüpft. In entwickelten reichen Ländern bremst eine hohe Verschuldung (etwa ab einem Grenzbereich von 90 % öffentlicher Schulden bezogen auf das Bruttosozialprodukt) das Wirtschaftswachstum (Bruttosozialprodukt pro Kopf). Die beobachtete Bremswirkung hoher öffentlicher Verschuldung beginnt bei Entwicklungsländern schon bei einer niedrigeren Schwelle (etwa 60 % Schuldenanteil). Der Befund „the non-linear response of growth to debt“ legt die historische Erfahrung nahe: „seldom do countries ‚grow‘ their way out of debt“ (S. 33). (2.) Verschuldung und Inflation sind ebenfalls nicht linear korreliert (S. 11, 27 Anm. 21). Ungleich zu entwickelten Ländern zeigen Schwellenländer in Perioden mit hoher Verschuldung einen deutlichen Anstieg der Inflation. (3.) Die Ergebnisse der Verknüpfung von Verschuldung mit Wachstum und mit Inflation sind für entwickelte Länder und für Schwellenländer überwiegend (?) unterschiedlich, und vielleicht auch abhängig von der Größe des Landes (David Ricardo). Die Untersuchungen werden fortgeführt; sie bleiben wegen den notwendigen Festlegungen von Gruppenabgrenzungen und Schwellenwerten subjektiven Urteilen ausgesetzt. Das beobachtete Verhalten von Regierungen, eher Schulden aufzunehmen als bei ihren Wählern Steuern zu erhöhen, die Verschuldungsneigung privater Haushalte sowie das Verhalten von Banken als sich selbst verschuldende Investoren mögen zu weiteren Warum-Fragen und Antworten führen.

Aus all dem schlussfolgern die Autoren: Für viele, wenn nicht die meisten entwickelten Länder wird der lange Weg aus der Verschuldung bei Vermeidung eines Staatsbankrotts eine „restructuring“ ihrer Schulden sein, gelegentlich auch „financial repression“ (S. 3, 4 f., 31, 35). Dazu gehören z. B. eine Neubewertung der Schulden, ein Schuldenschnitt, Zinsfestsetzungen, Mindestreserven, Kapitalverkehrsbeschränkungen, Verlängerung von Rückzahlungsfristen. Derlei Maßnahmen bedeuten eine (Wieder-)Einführung von Regulierungen auf den Finanzmärkten, ähnlich den Ordnungsvorstellungen vor der großen Liberalisierung des Finanzsektors um 1980. Die Autoren neigen vermutlich zu einem solchen Ordnungsbild (S. 2 Anm. 3 u. S. 3 Anm. 6).

Die historisch abgeleitete „policy analysis“, gelegentlich auch „big picture“ genannt (S. 9, 40), entzieht sich mit ihrem globalen Auftritt Kritikbereichen wie empirisch lückenhaft, methodisch fragwürdig, zu wenig differenziert. Die insgesamt mutigen Untersuchungen von Reinhart und Rogoff bieten Argumente für viele Diskussionsforen. Ihre Hinweise auf marktwirtschaftliche Rahmenbedingungen berühren darüber hinaus Grundfragen nach der Zukunft unserer Wirtschaftsordnung. Ob die Autoren eher optimistisch oder pessimistisch die Nutzenanwendung ihrer Untersuchungen einschätzen, bleibt etwas offen. Es scheint, als ob sie noch ihrem „This Time is Different“-Syndrom von 2009 (S. 33 Anm. 27) anhängen, nach dem Regierungen im Amt die Erfahrungen aus der Vergangenheit eher gering einschätzen. Auch das ist offenbar eine Erfahrung aus der Geschichte.

Heidelberg

ECKART SCHREMMER

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 100. Band, Heft 1 (2013)

©Franz Steiner Verlag, Stuttgart

Urheberrechtlich geschütztes Material. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitungen in elektronischen Systemen.  
© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2013

GÜNTER RIEDERER: *Auto-Kino. Unternehmensfilme von Volkswagen in den Wirtschaftswunderjahren* (Historische Notate 16). Volkswagen-AG, Wolfsburg 2011, 196 S. (zahlr. Abb., DVD), 19,80 €.

Die nunmehr 16. Ausgabe der Notate überrascht weniger wegen der behandelten Thematik – denn historische Filme sind, zumindest von den Wirtschaftsarchivaren, als bedeutende Quelle längst erkannt – als vielmehr durch die Herangehensweise, durch die anspruchsvolle Aufmachung und die beiliegende DVD. Bislang war das Filmschaffen des Unternehmens, mindestens 35 Filme allein in den Jahren von 1949 bis 1968, nicht systematisch, sondern nur ansatzweise behandelt worden; lediglich einzelne Filme hatten in der Vergangenheit Berücksichtigung gefunden. Allerdings scheint die Drucklegung einige Jahre in Anspruch genommen zu haben, denn abgesehen von zwei vom Unternehmensarchiv betreuten Beiträgen aus den Jahren 2009 bzw. 2010 und zwei Internet-Zugriffen am 1. Mai 2010 wurden Veröffentlichungen herangezogen, die spätestens 2008 erschienen sind. Leider hat deswegen der durch wichtige Beiträge eingeleitete, kommentierte Katalog „Industriefilm 1960–1969. Filme aus Wirtschaftsarchiven im Ruhrgebiet“ vom Januar 2011 ebenso wenig Beachtung gefunden wie die grundlegende Dissertation von Joachim Thommes, die seit 2009 in zweiter Auflage vorliegt.

Der Verfasser, promovierter Historiker, ist Wissenschaftler am Deutschen Literaturarchiv Marbach, der sich in der Vergangenheit wiederholt mit der Thematik und nun offensichtlich auch intensiv mit den VW-Filmen befasst hat. Die insgesamt 37 Filme aus den Jahren 1949–1971 werden im Anhang kurz technisch und inhaltlich beschrieben. Sie befinden sich, abgesehen von einem Film aus dem Bundesarchiv, im VW-Archiv. Ob diese wichtigen und oft nur als Unikate erhaltenen Quellen klimatisch richtig verwahrt werden, ob es Arbeitskopien gibt, die der Forschung zugänglich sind, das erfahren wir leider nicht.

Über den Inhalt der Filme, wer sie und warum gemacht hat, wo sie eingesetzt wurden und wie das Echo in der Presse war, darüber hat der Verfasser erfreulich viel herausgefunden. Das betrifft auch die Abbildungen, die nicht allein die Filme, sondern auch die Aufnahmen selbst, die Regisseure, die Kameramänner, die für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit im Unternehmen Verantwortlichen und nicht zuletzt den in den Filmen, ggf. samt Familie, wiederholt auftretenden und auf deren Inhalt und Gestaltung direkt Einfluss nehmenden Generaldirektor, Heinrich Nordhoff, zeigen.

Der Verfasser berichtet darüber nicht Film für Film, sondern bildet thematische Schwerpunkte. Das ist durchaus kurzweilig; es werden jedoch zwangsläufig immer wieder zahlreiche Filme, oft sogar mehrfach dieselben, als Beispiele herangezogen, was es erschwert, für die einzelnen Filme ein Gesamtbild zu erhalten. Außerdem erlauben die gewählten Überschriften nicht immer die inhaltliche Erfassung der Blöcke. Beispielsweise betrifft der Themenblock 6 „Schichtwechsel“ Modernisierung, Rationalisierung, damit zugleich die Arbeit im Wandel, deren Plan- und Verwaltbarkeit, die Qualität der Produkte und die Qualifizierung der Werkstätigen, die Motorisierung und ihre Folgen, die Belegschaft des Wolfsburger Werkes insgesamt, einige namentlich genannte und mit ihrer Arbeit vorgestellte Arbeiter und Angestellte sowie das Werksorchester und vieles andere mehr. Dabei wird auf 18 Filme verwiesen, auf sieben mehrfach.

Im Block 7 „Autostadt“ wird nicht allein, was zu erwarten ist, die Entwicklung Wolfsburgs während der „Wirtschaftswunderzeit“ filmisch entdeckt und dokumentiert, sondern auch Heinrich Nordhoff porträtiert und die Hochzeit seiner Tochter Elisabeth mit Ernst Piech zelebriert. Der „Vorspann“ betrifft zwei Kinofilme, die weder vom Unternehmen noch in dessen Auftrag hergestellt wurden, in denen ein VW-Cabriolet eine Rolle spielt – zweifellos, wie der Verfasser zurecht herausstellt, ein wunderschöner Wagen und für viele Bürger der noch jungen Bundesrepublik ein Traum, aber eben auch, was übersehen wird, ein Fahrzeug, das sich besonders gut, weil offen, für Filmaufnahmen verwenden ließ. Der „Abspann“ bildet die öffentliche Trauerfeier für den verstorbenen Generaldirektor.

Der Versuch, den gewählten Zeitabschnitt in die Unterabschnitte 1948–1953 bzw. 1953–1968 weiter zu untergliedern, liegt nahe und scheint aufgrund des bei VW erfolgten Wechsels bei Regisseuren und Produktionsgesellschaften nachvollziehbar. Allerdings sind die Neuansätze selbst dort keineswegs so deutlich, wie der Verfasser glaubhaft zu machen versucht. Schroedter und seine Pro-

duktionsgesellschaft waren seit 1951 mit VW im Geschäft und blieben es bis 1968. Da reicht es auch nicht, den deutsch-amerikanischen Produzenten Kalser unvermittelt im ersten Wort des neuen Kapitels zu nennen und den Bezug zu VW erst sechs Seiten später erstmals herzustellen. Von einem der neuen Kameramänner, der einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet haben soll, „den Fortschrittsgeist der 1950er Jahre zu visualisieren“, die Modernisierung und das Wirtschaftswunder sinnlich erfahrbar zu machen, hören wir, dass er bereits „zweifellos zu den bedeutendsten Kameramännern des deutschen Films der Zwischenkriegszeit zählte“.

Der Vorwurf, die Unternehmensfilme seien „geschichtslos“, weil sie sich nicht offen mit dem Nationalsozialismus auseinandersetzen und nicht die Beschäftigung von Zwangsarbeitern thematisierten, verkennt die Aufgabe dieser Werbe- und Imagefilme. Krawatte und Einstecktuch bei einem offiziellen Auftritt des Generaldirektors können nur den erstaunen, der die Zeit und ihre Gepflogenheiten nicht kennt. Der nachdrückliche Hinweis auf die Teilnahme des Wirtschaftsministers bzw. seines Staatssekretärs an offiziellen Feiern des Unternehmens übersieht, dass es sich um eins der größten Wirtschaftsunternehmen im Bundesbesitz gehandelt hat. Eine Berücksichtigung der Ergebnisse der Forschung hätte dem Eindruck entgegengewirkt, die VW-Filme hätten die Entwicklung des bundesdeutschen Wirtschaftsfilms dominiert und sie wären es gewesen, die dafür zuerst die durch Auszeichnungen dokumentierte Anerkennung im In- und Ausland gefunden hätten.

Düsseldorf

HORST A. WESSEL

ANETTE SCHLIMM: *Ordnungen des Verkehrs. Arbeit an der Moderne. Deutsche und britische Verkehrsexpertise im 20. Jahrhundert* (Histoire 26). transcript, Bielefeld 2011, 366 S. (22 Abb.), 35,80 €.

Die überarbeitete Dissertation von Anette Schlimm (Betreuer Thomas Etzemüller, Oldenburg) vergleicht das Ordnungsdenken deutscher und britischer Verkehrswissenschaftler von der Zwischenkriegszeit bis in die 1950er Jahre. Schlimm kann dabei überzeugend herausarbeiten, dass sich die Verkehrswissenschaft in ihrer Gründungs- und Aufbauphase in Deutschland und Großbritannien nicht als anwendungsorientierte Planungswissenschaft professionalisierte und etablierte, die gegenwärtige und zukünftige Verkehrsbedarfe berechnete und die dafür nötigen Verkehrsinfrastrukturen auslegte, wie es seit den 1950er Jahren und bis heute in Lehre und Forschung teilweise der Fall ist, sondern sich als ordnende Wissenschaft für die Zuweisung von Aufgaben an die einzelnen Verkehrsträger und für die Integration der konkurrierenden Verkehrsmodi zu einem harmonisch zusammenwirkenden Verkehrssystem stilisierte. Sie beschreibt damit die entstehende Verkehrswissenschaft als einen Teil der Volkswirtschaftslehre bzw. der Staatswissenschaften, allerdings in kritischer Distanz zu marktwirtschaftlichen Theorien und mit Betonung der besonderen Anforderungen an den Verkehr als gemeinwohlorientierte Infrastruktur. Erst aus dieser Besonderheitenlehre ergab sich ja die Möglichkeit, eine methodisch eigenständige Verkehrswissenschaft von der allgemeinen Volkswirtschaftslehre abzugrenzen.

Die Krise war das Paradigma dieser Ordnungssehnsucht, so wie das Wachstum das Paradigma der Verkehrsplanung werden würde. Schlimm kann nachweisen, dass die frühen Verkehrswissenschaftler bis in die 1950er Jahre nicht von einem Wachstum des Gesamtverkehrs ausgingen. Der Fokus der Verkehrswissenschaft auf die Eisenbahn und ihren schrumpfenden Anteil am Verkehrsmarkt unterstützte diesen verteilungs- und nicht wachstumsorientierten Ansatz.

Schlimms Analyse wird insbesondere dem in Köln entstehenden Institut für Verkehrswissenschaft gerecht, das in der Arbeit besonders ausführlich gewürdigt wird. Zeitgleich entstanden aber auch verkehrswissenschaftliche Institute und Professuren, die den Ingenieur- und den entstehenden Planungswissenschaften näher standen und deren Inhaber selbst Ingenieure und Planer waren. Bis heute changiert die Verkehrswissenschaft zwischen der Volkswirtschaftslehre und den Planungs- und Ingenieurwissenschaften, wie dies etwa in der Teilung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundes-

minister für Verkehr in zwei zeitweise eigenständig tagende Gruppen zum Ausdruck kam. Das zweite wichtige Institut für Verkehrswissenschaft der Zwischenkriegszeit, das an der TH Stuttgart mit dem Ingenieur Carl Pirath an der Spitze entstand, gehört in diese Kategorie. Piraths Ingenieur- und Planeridentität, die er etwa bei der Ablehnung des Rufs auf den Kölner Lehrstuhl selbst zum Ausdruck brachte, kommt in Schlimms Analyse etwas kurz.

Schlimm stellt die Wissenschaftsorientierung der entstehenden Disziplin heraus, ihre Suche nach Neutralität und die Betonung neuer theoretischer Zugänge. Ein Vergleich mit der Entstehungsphase anderer Disziplinen würde deutlich machen, dass dies nicht unüblich ist und dass sich die Verkehrswissenschaft vergleichsweise doch anwendungsnahe positionierte und bis heute Probleme im Bereich der Grundlagenforschung hat.

Besonderen Gewinn zieht die Arbeit aus dem kontinuierlichen Vergleich zwischen der deutschen und britischen Entstehungsgeschichte der Verkehrswissenschaft. Der deutsche Weg ist dabei hochschul-, wissenschafts- und staatsnäher, ist stärker auf das Leitbild einzelner neutraler Mandarine ausgerichtet, während der englische Weg vergleichsweise stärker den Verkehrsexperten als freien Beruf kultiviert und die Wahrheitsfindung dem diskursiven Prozess unter Kollegen des Verbands (Institute of Transport) zuweist. Bei aller unterschiedlichen Gewichtung überwiegt aber, so Schlimm, das Gemeinsame: die Expertenherrschaft und die Forderung und Konzeption von Lenkungs- und Regulierungsmechanismen für die Ordnung des Verkehrs. Sie war, hier folgt Schlimm den Wissenschaftsforschern Peter Galison und Lorraine Daston und nimmt damit Brisanz aus ihrer eigenen These, allerdings generell prägend für das Selbstverständnis wissenschaftlicher Expertise in der ersten Hälfte des 20. Jh.s, also weniger ein Kennzeichen der Verkehrswissenschaft als Disziplin. Der Geltungsbereich der Schlimm'schen Befunde geht damit aber zugleich weit über die Verkehrswissenschaft hinaus. Gesellschaftstheoretisch gewendet führte das Selbstverständnis der Verkehrswissenschaft zu einem antidemokratischen „social engineering“ als Expertenherrschaft. Integraler Bestandteil dieser technokratischen Ordnungsversuche war eine dramatisierende Krisenmetaphorik. Die Verkehrswissenschaft versuchte, über die Ordnung des Verkehrs auch die erkannte gesellschaftliche Krise zu lösen. In Deutschland stand als Lösungsansatz dabei der Gemeinschaftsgedanke mit einer Spitze gegen die Individualisierung der Gesellschaft im Vordergrund. In diesem Sinne präferierten die Verkehrswissenschaften öffentliche Verkehrssysteme und insbesondere die Bahn als Ausdruck der Zusammengehörigkeit und (Volks)Gemeinschaft, während der Individual- und der Freizeitverkehr lange nicht oder nur negativ im Fokus der Verkehrswissenschaften standen. In der NS-Zeit war diese Krisenbeschreibung nicht mehr möglich und wurde schlicht in die Vergangenheitsform überführt, während sie in Großbritannien im Präsens beibehalten werden konnte.

Schlimms theoretisch anspruchsvolle Analyse atmet ganz den Geist der Etzemüller'schen Beschreibung des *social engineering*. Gegenläufige Entwicklungen in der Zwischenkriegszeit, wie die auch vorhandene emphatische Begleitung des wachsenden motorisierten Individualverkehrs und später etwa des Autobahnbaus passen nicht ganz in das Schema und werden nur am Rande thematisiert. Dafür ist die Beschreibung der Ordnungssehnsucht der jungen Verkehrswissenschaft und ihrer Erwartung lang andauernder wirtschaftlicher Stagnation ein echter Blicköffner. Hier hat die Arbeit ihren innovativen Kern. Es ist bemerkenswert, wie lange die Verkehrswissenschaft an der Aufgabe der Verteilung eines kleiner werdenden Kuchens auch noch in Zeiten des Wirtschaftswunders festhielt. Der Frühgeschichte der planungseuphorischen Verkehrswissenschaft wird Schlimm damit zwar weniger gerecht, doch hob diese auch erst nach den frühen 1950er Jahren zu ihrem Höhenflug an. Für die frühe Verkehrswissenschaft in England und Deutschland ist Schlimm ein Standardwerk gelungen.

Berlin

HANS-LIUDGER DIENEL

MARIE-CLAUDE SCHÖPFER PFAFFEN: *Verkehrspolitik im Mittelalter. Bernische und Walliser Akteure, Netzwerke und Strategien* (Vorträge und Forschungen, Sonderband 55). Thorbecke, Ostfildern 2011, 373 S. (5 Abb., 9 Karten), 58,00 €.

In der bei Rainer Christoph Schwinges entstandenen Dissertation werden das Wallis und die Reichsstadt Bern mit ihrem umfangreichen Territorium zwischen dem 12. Jh. – und damit seit der „Entdeckung der Straßen“ (Thomas Szabó) – und dem 16. Jh. in Fallstudien betrachtet. Marie-Claude Schöpfer Pfaffen hatte dafür eine beträchtliche Fülle von Quellen teils unterschiedlichsten Typs zu analysieren, waren doch nicht nur die Maßnahmen der großen Akteure zu verfolgen, sondern auch handelnde Personen und Institutionen, Projekte und Objekte im lokalen Bereich zu berücksichtigen. Für die verkehrsgeschichtliche Forschung ist dieses Buch zweifellos von hohem Interesse, denn trotz eines gewissen Aufschwungs in jüngerer Zeit liegen zwar für den deutschsprachigen wie auch für den gesamteuropäischen Raum mittlerweile zahlreiche Detailstudien vor, die allerdings – mit wenigen Ausnahmen – nur punktuelle Annäherungen vermitteln und jedenfalls die Thematik „Verkehrspolitik im Mittelalter“ nicht grundsätzlich behandeln.

Die spezifische Entwicklung der Verkehrsorganisation in den beiden Räumen weist Gemeinsamkeiten, aber auch gewichtige Unterschiede auf, denn für verkehrspolitische Gestaltungsmöglichkeiten waren einige grundlegende Voraussetzungen sowie wirtschaftliche, politische und rechtliche Rahmenbedingungen von Bedeutung. So mussten allein aufgrund der Topographie die Alpenpässe und die Rhonetalstraße im Zentrum der Bemühungen seitens der Walliser Akteure stehen, während aufgrund des geringen Stellenwerts der von Bern kontrollierten Alpenpässe das Interesse der Reichsstadt insbesondere den West-Ost-Verbindungen galt. Auch klimatische Veränderungen zeitigten nachhaltige Folgen, denn durch die „Kleine Eiszeit“ verringerte sich allmählich der Verkehr über die hohen Pässe. Insbesondere war der enorme Aufschwung des Handels seit dem hohen Mittelalter von allergrößtem Gewicht. War bis weit ins 14. Jh. hinein der Anteil italienischer Städte am Handel insbesondere zu den Messen der Champagne und nach Flandern entscheidend, wodurch die Walliser Alpenpässe als kürzeste Verbindungen europäische Geltung erhielten, so gewannen bis zum Ende des Mittelalters Städte nördlich der Alpen zunehmend an Bedeutung; dies zog eine Verlagerung der zentralen Verkehrsrouten nach sich, denn für Kaufleute aus den aufstrebenden süddeutschen Städten waren die Messen in Genf, die jene der Champagne beerbten, und sodann jene in Lyon von Interesse.

Hatten solche Entwicklungen erhebliche Rückwirkungen auf die verkehrspolitischen Aktivitäten, so waren gleichermaßen die jeweiligen politischen Verhältnisse von maßgeblicher Bedeutung. Konnte Bern in seinem großen Herrschaftsgebiet im Rahmen der spätmittelalterlichen Herrschaftsintensivierung und der gleichzeitig steigenden Bedeutung der Straßen durch das Mittelland gezielt Straßenpolitik betreiben, so sahen sich die Bischöfe von Sitten, die im Besitz der Walliser Grafschaftsrechte waren, mit dem bis zum Ende des Mittelalters währenden Einfluss der Grafen von Savoyen konfrontiert, die gezielt Adelige und Städte gegen die Bischöfe unterstützten und im Unterwallis die maßgebliche politische Gewalt darstellten. Seit dem 15. Jh. gewannen freilich die Zenden und der Landrat zunehmendes Gewicht, so dass allmählich die bischöflichen und Savoyer Rechte an diese übergingen – dadurch kam es hier im Unterschied zu Bern letztlich zu dezentralisierenden Tendenzen.

Im Zentrum der Untersuchung steht die detaillierte Analyse der beteiligten Akteure, der Objekte, auf die sich die Verkehrspolitik bezog (Straßen, Pässe, Geleit und Zölle sowie die Verkehrsinfrastruktur), und der ergriffenen Maßnahmen (Organisation des Verkehrs durch Verkehrsschutz und Zollbefreiungen, Bau und Unterhalt von Straßen und Brücken sowie die Lenkung des Verkehrs durch Straßenzwang, Niederlags- und Stapelrechte). Hier sei nur erwähnt, dass neben den Hauptakteuren auch einzelne Adelsfamilien vorgestellt werden, die für zumeist kürzere Zeit eine passbeherrschende Stellung erlangen konnten, wie etwa die Freiherren von Turn, die Grafen von Biandrate oder die Herren von Rodis-Baceno; somit vermochten auch kleinere Akteure durch den Besitz verkehrsbezogener Rechte eine eigene Passpolitik zu betreiben. Zumal für das Wallis spielten aber auch externe Akteure eine wesentliche Rolle, denn italienische Städte organisierten seit dem hohen Mittelalter den Ausbau und die Absicherung der Transitwege im Rhonetal; in zahlreichen Verträgen mit größeren und kleineren Herrschaftsträgern wurden präzise Regelungen über den freien Verkehr, das Geleit,



Schadenersatzzahlungen, die Straßeninstandhaltung und Infrastrukturbauten getroffen und Zollsätze sowie sonstige Gebühren fixiert. Insgesamt kam – dies gilt auch für Bern – den auswärtigen Kaufleuten großes Gewicht in der Ausgestaltung der Verkehrspolitik zu.

In ihrem detailreichen, aber gut lesbaren Buch zeigt die Autorin, in welchem Ausmaß die verkehrspolitischen Maßnahmen – in Abhängigkeit von allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen – in ihrer Intensität und Kontinuität Schwankungen unterlagen; wenn auch eine systematische Verkehrspolitik aufgrund der spezifischen mittelalterlichen Herrschaftsstrukturen kaum möglich war, so vermochten im Falle von günstigen Konstellationen manche Herrschaftsträger durchaus umfassendere Maßnahmen zu treffen. Es ist zu hoffen, dass die gelungene Studie Schöpfer Pfaffens und insbesondere ihre methodische Vorgangsweise den Anstoß zu künftigen verkehrsgeschichtlichen Untersuchungen geben werden.

Innsbruck

KLAUS BRANDSTÄTTER

NIKOLAUS OLAF SIEMASZKO: *Das oberschlesische Eisenhüttenwesen 1741–1860. Ein regionaler Wachstumssektor* (Regionale Industrialisierung 6). Steiner, Stuttgart 2011, 410 S. (1 CD-ROM), 73,00 €.

Zu betrachten sind die Ausführungen im Kontext der deutschen Variante der Ersten Industriellen Revolution, die sich von den westeuropäischen Ländern, zumal England, insofern unterschied, als sie verspätet einsetzte. Die Gründe hierfür sind nicht zuletzt in den bisweilen übersehenen kriegerischen Ereignissen zwischen 1740 und 1815 zu sehen, d. h. den schlesischen Kriegen, dem Österreichischen Erbfolgekrieg sowie den Revolutions- und Napoleonischen Kriegen. Zumal für Preußen waren die Schäden enorm. Der Wiederaufbau wurde im 18. Jh. wesentlich durch den Staat geleistet. Zu den Hauptzielen seiner Wirtschaftspolitik gehörten die Ausbeutung der inländischen Rohstoffe und deren heimische Verarbeitung. Die Neuordnung Deutschlands durch den Wiener Kongress sowie der das 19. Jh. beherrschende ökonomische Liberalismus, zu dessen Thesen die gänzliche Freiheit der Verkehrs- und Tauschbeziehungen sowie das individuelle Gewinnstreben gehörten, wurden zu seinem Motor und tragenden Ordnungsprinzip. Verwirklicht wurde es in Oberschlesien aufgrund der dortigen Strukturen unter Mithilfe des Staates durch den Adel und das Bürgertum. Siemaszko behandelt vor dem skizzierten Hintergrund das oberschlesische Eisenhüttenwesen über das Jahrhundert von 1741 bis 1860 hinweg in vier Abschnitten. Befasst sind sie mit den „Grundzüge[n] der Entwicklung des oberschlesischen Eisenhüttenwesens 1741–1860“ (S. 32–104); der „Einführung und Ausbreitung des Kokshochofens im privaten Sektor 1805–1860“ (S. 105–190); der „Entwicklung der privaten Puddlingswerke (Puddel- und Walzwerke) 1832–1856“ (S. 191–271); der „Entwicklung der staatlichen Eisenhüttenwerke Oberschlesiens bis 1850“ (S. 272–385). Detailliert werden die technischen Entwicklungsprozesse im oberschlesischen Revier im staatlichen und privaten Bereich erörtert. Ihre Ergebnisse werden anhand zahlreicher in den Text eingearbeiteter Statistiken nachgewiesen. Eingehend behandelt wird eine wichtige Erscheinung des oberschlesischen Eisenhüttenwesens: der Holzkohle- und der Steinkohlehochofen. Dazu stellt Siemaszko fest: „Zu Neubauten, Umbauten oder Reparaturen von Hochöfen kam es während des gesamten Betrachtungszeitraums sowohl auf traditionellen als auch modernen Hochöfen. In vielen Fällen hatte der Stillstand der Hochöfen aber klar ökonomische Ursachen, was besonders in den Jahren 1842 und 1843 deutlich wird, in denen sich die Anzahl der nicht betriebenen Holzkohlenhochöfen stark erhöhte, was auf die Konkurrenz des britischen Koksroheisens zurückzuführen ist. Auch der [...] Holzmangel, vor allem aber der Mangel an Absatzmöglichkeiten können den ökonomischen Gründen zugeordnet werden [...]. Der häufigste Grund für einen unterbrochenen oder zumindest gestörten Betrieb war jedoch ein eher technisch bedingter, nämlich der Wassermangel.“ (S. 149) Mit diesen Hinweisen werden wesentliche Schwierigkeiten des oberschlesischen Industriereviers angesprochen; technische Probleme, basierend

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 100. Band, Heft 1 (2013)

©Franz Steiner Verlag, Stuttgart

Urheberrechtlich geschütztes Material. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitungen in elektronischen Systemen.  
© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2013

zu erheblichen Teilen auf finanziellen Engpässen, Nachteile zumal gegenüber der überlegenen britischen Konkurrenz, schließlich die aus den geographisch bedingten Unzulänglichkeiten resultierenden Abträglichkeiten, die sich aus der mangelhaften Wasserversorgung ergaben, von dem eingeschränkten Zugang vor allem zu den Märkten Russlands und Österreichs infolge hoher Zölle einmal abgesehen. Dem Verfasser ist es gelungen, einen wichtigen Industriezweig des oberschlesischen Reviers über einen Zeitraum von hundert Jahren detailliert nachzuzeichnen.

Mainz

KONRAD FUCHS

MARTIN STUBER/MATTHIAS BÜRGI: *Hüterbueb und Heitsträhl. Traditionelle Formen der Waldnutzung in der Schweiz 1800 bis 2000* (Bristol-Schriftenreihe 30). Haupt, Bern/Stuttgart/Wien 2011, 304 S. (120 Abb. u. DVD mit Dokumentarfilmen von Rahel Grunder), 45,90 €.

Die Geschichte des Waldes wird seit den 1990er Jahren nicht mehr nur aus staatlich-obrigkeitlicher Perspektive der Forstverwaltungen heraus geschrieben, und seitdem haben die traditionellen Waldnutzungen – wie die Waldweide, das Streurechen, das Sammeln von Früchten, Nüssen, Pilzen und Heilpflanzen, die Harz- oder die Aschenutzung – zunehmend die Aufmerksamkeit der Forschung erfahren. Der Historiker Martin Stuber und der historisch arbeitende Waldökologe Matthias Bürgi haben nun ein einzigartiges und wichtiges Grundlagenwerk zu diesem Thema vorgelegt. Bereits die Dialektbegriffe im Titel (hochdeutsch: Hirtenjungen und Heidelbeerkämme) verweisen auf die hier zu Grunde gelegte Methode der Oral History. Durch Zeitzeugenbefragungen umgehen sie geschickt das Überlieferungsproblem, dass die meisten schriftlichen Quellen zur Waldnutzung aus der Forstadministration stammen und deren Interesse an der Zurückdrängung der „Nebennutzungen“ widerspiegeln. Die 56 Experteninterviews wurden in fünf Fallstudienregionen im Bereich der Voralpen und des Alpenbogens fernab von Ballungsräumen erhoben, um so möglichst langdauernde Nutzungen erfragen zu können. Sie liefern reiche Einblicke in die funktionalen Zusammenhänge der bäuerlichen Welt bis in die Mitte des 20. Jh.s, es sind Zeugnisse von harter und beschwerlicher (Kinder-) Arbeit und eines engen, aber keineswegs romantischen Zusammenlebens mit der Natur. Damit gewinnen die Autoren eine neue Perspektive auf die von Förstern diffamierten „Nebennutzungen“ und können interessante Neubewertungen vornehmen: Waren etwa für die Forstverwaltungen Überschwemmungen, Steinschläge und Lawinenschneisen eine unvermeidliche Folge übernutzter Wälder, die die Einschränkung von Waldweide und Streuholen dringend erforderlich machte, boten diese für die bäuerliche Bevölkerung zusätzliche Nutzungschancen, wenn etwa nach Lawinenabgängen oder Steinschlägen gezielt beschädigte Bäume zur Harzgewinnung gesucht wurden oder wenn nach Überflutungen das Schwemmholz gesammelt wurde. Daneben finden sich zahlreiche überraschende Einsichten etwa hinsichtlich des Rückgangs der Ziegenweide als „der Kuh des armen Mannes“. Als entscheidend erwies sich weniger die Durchsetzung neuer Forstordnungen, sondern vielmehr die ganzjährige Schulpflicht, weil die Anstellung von Hirten statt der Hirtenjungen die Ziegenweide für ärmere Schichten zu stark verteuerte.

Einen Überblick über die Entwicklung der verschiedenen Formen traditioneller Waldnutzung in der gesamten Schweiz von 1800 bis 1950 findet man in einem längeren Grundlagenkapitel. Den Hauptteil des Buches bilden die fünf Fallstudien, die, mit zahlreichen Interviewzitatzen durchsetzt und ergänzt durch zeitgenössische Publikationen aus dem 19. Jh., ein plastisches Bild von der Vielfalt der Waldnutzung liefern. Weil hier sowohl die regionalen Gemeinsamkeiten wie die Vielfältigkeit der Nutzungsformen ausführlich dokumentiert werden, waren die vielen Redundanzen und Wiederholungen in diesem Kapitel wohl unvermeidbar. Abschließend folgt als wichtigster Teil eine vergleichende Analyse, in der die Fallstudien bilanzierend ausgewertet werden. Für die Waldökologie bleibt festzuhalten, dass die vielfältigen bäuerlichen Waldnutzungen im Zusammenspiel mit lokalen Bedürfnissen und Gegebenheiten zu einer bemerkenswerten Habitatsvielfalt und Biodiversität geführt hatten. Für

die Umwelt-, die Forst- und die Agrargeschichte sind die aus Experteninterviews gewonnenen Erkenntnisse von großer Bedeutung, weil sie herkömmliche waldbezogene Deutungsmuster in Frage stellen und stattdessen die enge Verflechtung von Land- und Forstwirtschaft bis weit ins 20. Jh. hinein herausarbeiten. Durch ihren Bezug auf die verschiedenen Agrarzonen des „Kornlandes“, die „Feldgraszone“ des voralpinen Hügellands, das „alpine Hirtenland“ und die „inneralpine Agrarzone“ erlangen die Befunde zu traditionellen Waldnutzungsformen eine Aussagekraft, die tragfähige Vergleiche mit zahlreichen anderen Regionen ermöglicht. Ein weiterer Vorteil dieser wichtigen Publikation ist die beigegebene DVD mit sechs sehenswerten Dokumentarfilmen von Rahel Grunder.

Freiburg

BERND-STEFAN GREWE

RICHARD VAHRENKAMP: *Von Taylor zu Toyota. Rationalisierungsdebatten im 20. Jahrhundert*. Eul, Lohmar/Köln 2010, 199 S., 55,00 €.

Historiker, die sich mit der Rationalisierungsbewegung in der ersten Hälfte des 20. Jh.s beschäftigen, werden einige der anregenden Aufsätze kennen, die Vahrenkamp in den siebziger Jahren publiziert hat, z. B. in den Gewerkschaftlichen Monatsheften 1983. Die vorliegende Darstellung knüpft im ersten Teil daran an. Insgesamt bietet sie einen guten Überblick über die Geschichte der Rationalisierungsbewegung seit dem Ersten Weltkrieg.

Aus einer Reihe von Gründen enttäuscht das Buch dennoch, wenn man es (wie der Rezensent) mit hohen Erwartungen aufschlägt. Erstens ist der Forschungsstand, den Vahrenkamp präsentiert, ‚historisch‘. Wenn er von „jüngst“ veröffentlichten Schriften oder „aktueller Diskussion“ spricht (S. 13, 49) und dann Titel aus den Jahren 1978 und 1980 genannt werden, irritiert das. Es ist sicherlich legitim, mit dem Band im ersten Teil eine knapp drei Jahrzehnte alte Fassung eines „Primärberichtes 090301P06B des Kernforschungszentrums Karlsruhe“ erneut aufzulegen. Sinnvoll wäre es jedoch gewesen, mindestens in zusätzlichen Fußnoten auf die wichtigsten Arbeiten hinzuweisen, die seitdem erschienen sind. So aber fehlen z. B. selbst die zwar wichtigen, inzwischen jedoch gleichfalls angejahrten Studien von Freyberg (1989) und Freyberg/Siegel (1991). Gravierender ist der zweite Einwand. Dem Titel nach stehen die Rationalisierungsdebatten im Zentrum der Darstellung. Hätte sich Vahrenkamp strikt an den Titel gehalten, dann hätte der Autor nicht Taylor und den Taylorismus ins Zentrum stellen dürfen, sondern Ford und den Fordismus. Man muss Ford und den Fordismus ja gar nicht mögen. Die diesbezügliche Kritik Vahrenkamps ist in vielerlei Hinsicht berechtigt. Aber der Fordismus, den der deutsche Professor für Nationalökonomie und Staatswissenschaften Friedrich v. Gottl-Ottlilienfeld im Mai 1924 (in einem Vortrag vor dem Wissenschaftlichen Klub des Kieler Weltwirtschafts-Instituts) ‚erfand‘ und in einer Kette weiterer Vorträge und Publikationen zwischen 1924 und 1926 popularisierte, hat nun mal seit Mitte der zwanziger Jahre – wie Vahrenkamp ja auch konstatiert (S. 50) – in Europa den Diskurs bestimmt, vor allem in Deutschland.

Ein weiteres Manko ist drittens der Fordismus-Begriff Vahrenkamps. Für ihn reduziert sich „Fordismus“ im Wesentlichen auf den Aufbau eines vertikalen Konzerns sowie die Ablehnung kreditfinanzierter Investitionen (S. 90–99). Tatsächlich hat der Aufbau vertikaler Konzerne gerade in Deutschland eine lange Tradition; man denke nur an die Eisen- und Stahlunternehmen des Ruhrreviers wie die Gutehoffnungshütte oder Krupp, die nicht nur Zechen besaßen, sondern mit MAN, der Germania- oder der Deutschen Werft auch wichtige ‚weiterverarbeitende‘ Unternehmen einverleibten. Und wenn Ford Banken entschieden ablehnte, so ist dies (auch) Ausdruck seines, auf das ‚raffende Kapital‘ fokussierten Antisemitismus – jedoch nicht konstitutiv für das, was „Fordismus“ zu nennen wäre. Rekurrierte man auf Fords „Mein Leben und Werk“ als das (wie manche Zeitgenossen durchaus ernsthaft formulierten:) „Evangelium“ der fordistischen Moderne, dann lassen sich vor allem vier Ebenen ausmachen: erstens das fordistische Produktionsregime, basierend auf der tayloristischen Arbeitsergliederung und der zumeist durch das Transportband erzwungenen Fließfertigung, zweitens



eine darauf aufbauende Personal-, Management- und Sozialpolitik (in die man auch mindestens Teile der seit Anfang der 1920er Jahre rasant wachsenden Arbeitswissenschaften einbeziehen kann), drittens die Sozialutopie einer krisenfreien Endlosschleife aus Massenfertigung und Massenkonsum sowie viertens die Übertragung „verwissenschaftlichter“ Organisation von Zeit und Raum auf schließlich die gesamte Gesellschaft. Stellvertretend für diese weit in die Kultur ausstrahlende vierte Ebene stehen Martin Gropius, der sich selbst gern als „Wohn-Ford“ stilisierte, Ford selbst mit seinem Utopie-Projekt „Fordlandia“ im Amazonasbecken sowie der „Henry Ford der Tschechoslowakei“ und „Mussolini des Schuhs“ genannte Tomás Bat’a, der nicht nur ein nach fordistischen Prinzipien multinationales Unternehmen aufbaute, sondern seit 1918 in Zlin, fernab der traditionellen tschechischen Industriezentren, für sein dortiges Werk eine Stadt nach dem Reißbrett errichten ließ.

Man kann Vahrenkamp verstehen, dass er vor allem Ford ständig „schwerwiegende Fehler“ (S. 94, 101 ff.) vorwirft. Die Aufgabe historischer Darstellungen ist jedoch nicht, Fehler und Fehlverhalten zu entlarven, sondern nach den Gründen für tatsächliche oder vermeintliche Fehler zu fragen, diese zu kontextualisieren und historisch-strukturell zu erläutern – gerade wenn es sich um ein Individuum wie Henry Ford handelt, dessen große nachhaltige Wirkungsmacht kaum angezweifelt werden kann. Im Übrigen trifft es nicht zu, dass es in den zwanziger Jahren nicht auch eine kritische Rezeption Fords gegeben hat; die klugen Bemerkungen Gramscis, den Vahrenkamp (S. 103) ja durchaus erwähnt, sind nur ein Beispiel. Während Vahrenkamp Ford und sein System in Grund und Boden verdammt, wird der Toyotismus von ihm zu unkritisch positiv dargestellt (S. 129 ff., 133 ff.). Hier wäre auf die resümierende Darstellung von Volker Elis (in: Zeithistorische Forschungen 2009/2) zu verweisen, der die Genese des Toyotismus aus dem Fordismus skizziert und ihn mit guten Argumenten systematisch als elastische, weiche Variante des Fordismus vorstellt. Und Gertraude Krell hat bereits 1994 darauf hingewiesen, dass Toyota als der Gründungsvater des gleichnamigen Unternehmens auch das deutsche (Werks-)Gemeinschaftskonzept der 1920er Jahre gründlich studiert und partiell auf das eigene Werk übertragen hat.

Die Kritik soll nicht überdecken, dass die Studie Vahrenkamps viele lesenswerte Passagen enthält. Dies gilt z. B. für seine Darstellung des politisch-gesellschaftlichen Selbstverständnisses vieler Ingenieure der zwanziger und dreißiger Jahre oder seine Kritik des sozialdemokratischen Konzepts der „Wirtschaftsdemokratie“ (S. 18–22), der Technokratiebewegung und des „Sendungsbewusstseins der Refabewegung“ (S. 41 f.) oder die Beobachtung, „dass besonders konsequente Formen, das orthodoxe Taylormodell zu realisieren, häufig in staatsnahen Unternehmen anzutreffen sind“ (S. 47). Uneingeschränkt ist Vahrenkamp auch zuzustimmen, wenn er Taylor „als Theoretiker der handwerklichen Kleinproduktion in Werkstätten“ bezeichnet (S. 49). Zu hoffen bleibt, dass Vahrenkamp – zweifellos einer der ausgewiesenen Experten für die Geschichte des Taylorismus – die Zeit findet, eine Darstellung ‚auf dem neuesten Stand‘ zu Papier zu bringen. Die vorliegende Arbeit dagegen sollte Anlass sein, die – systematische wie historische – Diskussion über Fordismus, Taylorismus und Toyotismus als Produktionsregime wie über ihre gesellschaftsprägenden Wirkungen weiter zu beleben.

Potsdam

RÜDIGER HACHTMANN

HANSJÖRG W. VOLLMANN: *Eigenständigkeit und Konzernintegration. Die Cassella, ihre Eigentümer und ihr Führungspersonal* (Schriften zur hessischen Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte 11). Hessisches Wirtschaftsarchiv, Darmstadt 2011, 376 S. (70 Abb.), 39,90 €.

Wer diese unbedingt lesenswerte Dissertation, die von Lothar Gall betreut wurde, beiseite legt, der weiß zunächst nicht, was er mehr bewundern soll: die fundierten chemischen Fachkenntnisse oder die auf jahrzehntelangen Recherchen beruhenden detaillierten unternehmenshistorischen Interna. Hier ist beides im reichen Maße vorhanden und trägt zum Erfolg der Arbeit bei. Dass nicht die Dis-

sertation eines jungen Historikers präsentiert wird, ist nach der Lektüre bereits weniger Kapitel klar; einen aufklärenden Hinweis enthält jedoch erst die Fußnote 847 auf Seite 263, der zu entnehmen ist, dass der Verfasser Chemiker der Cassella-Forschung gewesen ist. Angaben in den Fußnoten 816 auf Seite 254 bzw. 832 auf Seite 258 geben Rückschlüsse darauf, dass dieser spätestens Ende der 1990er, vermutlich bereits in der ersten Hälfte der 1980er Jahre, mit dem Thema befasst gewesen ist.

Anlage und Durchführung zeigen eindeutig die Dominanz des an der Geschichte seines Unternehmens und dessen Führungskräften interessierten Chemikers. Quellenlage, Literatur- und Forschungsstand werden nicht erörtert; dass das Cassella-Archiv nach Auslagerung durch einen Luftangriff vernichtet wurde, entnimmt der Leser der Fußnote 12. Die Einordnung der Cassella-Geschichte und die der deutschen chemischen Industrie in den Kontext der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erfolgt meist oberflächlich und mit dem Verweis auf nur jeweils ein einziges Standardwerk. Missverständnisse und Fehlinterpretationen sind hier nicht ausgeschlossen. Beispielsweise hat der Rückfluss aus Kriegsanleihen nicht zur Gründerwelle in der deutschen Industrie geführt (im Übrigen hatte „das Reich“ diese Anleihen nicht aufgenommen, denn das existierte noch gar nicht!), werden, um ein weiteres Beispiel zu nennen, die Mitwirkungsmöglichkeiten der deutschen chemischen Industrie bei den Friedensverhandlungen von Versailles weit überschätzt.

Die Arbeit ist weitgehend klar gegliedert und folgt der chronologischen Entwicklung des Unternehmens. Eine Ausnahme bilden, wie im Titel angekündigt, die Kapitel über die Gründer- bzw. Eigentümerfamilien und die leitenden Mitarbeiter sowie insbesondere die beiden Exkurse über die Umwandlung des ehemaligen Werksgeländes und über den Mäzen und Kunstsammler Carl Hagemann, einen der ehemaligen Werkschefs. Der Epilog verweist auf die Fortführung nach Auflösung der Hoechst AG durch die AllessaChemie GmbH, die zwar das Verwaltungsgebäude der alten Cassella nutzt, jedoch nicht deren Namen verwenden darf. Die Zeittafel vermittelt einen raschen Überblick, enthält jedoch einige kleine Fehler; die Zusammenfassung des Orts- und Sachregisters ist nicht einsichtig. Vermisst wird auf jeden Fall ein Glossar der zahlreichen chemischen Fachbegriffe. „Azofarbstoffe“ und „Sulfogruppe“ mögen noch angehen, aber „Benzidinderivate“ oder „Diazotierungs-komponente“, Begriffe, die innerhalb von nur zwei Zeilen auftauchen, überfordern den Leser mit Gymnasialkenntnissen in Chemie bei weitem. Der Anlagenteil ist unsystematisch und unvollständig. Warum die Grafiken und Abbildungen nur zum kleineren Teil im Text und damit im zugehörigen Zusammenhang erscheinen, das wird nicht erläutert. Manche Überschriften sind wenig zutreffend, beispielsweise „Entwicklung der Mitarbeiterzahlen des Werkes Fechenheim“ mit Hinweisen lediglich für die Zeit von 1870 bis 1900 (auf der Grundlage eines Berichts im Frankfurter Generalanzeiger von 1895!), obwohl der Verfasser im Text Angaben auch für die Zeit danach macht; dafür wird hier auch die Ausdehnung der Werksfläche genannt. Das Verzeichnis der Abkürzungen und Siglen besteht aus nur sechs Angaben und lässt zahlreiche der verwendeten Abkürzungen, beispielsweise Histokom, TEA, FAZ, vermissen.

Eigenständigkeit und Konzernintegration markieren die Spannungspole der Entwicklung des Unternehmens Cassella, die jedoch nicht linear verlief, sondern, wie anschaulich und nachvollziehbar dargestellt wird, mehrfach wechselte: Hervorgegangen aus einem Ende des 18. Jh.s gegründeten Unternehmen, das mit Gewürzen und natürlichen Farbstoffen handelte sowie zeitweise eine (Rohr-) Zuckerfabrik betrieb und 1870 in der Nähe von Frankfurt am Main eine Anilinfarbenfabrik errichtete, entwickelte sich das jüdische Familienunternehmen auf der Grundlage eigener Forschungs- bzw. Erfindungsaktivitäten innerhalb von nur 30 Jahren zum weltweit größten seiner Art – mit entsprechenden Gewinnen, die den beteiligten Familien, deren Vertreter sowohl in Produktion und Verwaltung tätig waren, als auch in der Geschäftsführung und im Verwaltungsrat (nicht selten gleichzeitig) saßen, gleich mehrfach zugute kamen. Allerdings hatten daran, wie an zahlreichen Beispielen gezeigt wird, auch die Mitarbeiter Anteil. Die Eigenständigkeit konnte trotz des starken Trends, Konzerne zu bilden oder sich wenigstens zu „Interessengemeinschaften“ zusammenzuschließen, bemerkenswert lange gewahrt werden.

Anschaulich und mit einer Anteilnahme, die sich offensichtlich zur Zurückhaltung zwingt, wird das Schicksal der Unternehmer Carl und Arthur von Weinberg, die sich als Bürger Frankfurts und Deutschlands fühlten, ihren Reichtum zum Wohle ihrer Stadt verwendeten und vor der Machtergrei-

fung durch die Nationalsozialisten zu Recht höchstes Ansehen genossen, geschildert. Es ist schockierend belegt zu finden, dass von einem Tag auf den anderen nur noch deren jüdische Abstammung zählte, dass sie enteignet und gedemütigt, schließlich der eine ins italienische Exil gezwungen und der andere ins KZ Theresienstadt gesperrt wurde, wo dieser erbärmlich zugrunde ging. Gleiches gilt für die anderen hier berücksichtigten jüdischen Forscher und leitenden Mitarbeiter des Unternehmens. Aufschlussreich ist jedoch auch, welchen folgenschweren Fehleinschätzungen die Betroffenen unterlegen sind, ferner wie wenig die „arischen“ Unternehmerkollegen zu deren Gunsten unternommen bzw. erreicht haben.

Düsseldorf

HORST A. WESSEL

HARALD WITTHÖFT: *Die Lüneburger Saline. Salz in Nordeuropa und der Hanse vom 12.–19. Jahrhundert. Eine Wirtschafts- und Kulturgeschichte langer Dauer* (De Sulte 22). Marie Leidorf, Rahden/Westf. 2010, 502 S. (82 Tab., 18 Tafeln), 39,80 €.

Der vorliegende Band ist ein Lebenswerk, jedenfalls ein gewichtiger Teil davon. Harald Witthöft hat sich mehr als ein halbes Jahrhundert (von 1958–2012) mit der Erforschung des Lüneburger Salzes in fast sämtlichen Aspekten befasst. 27 von 79 im Literaturverzeichnis genannten eigenen Arbeiten sind hier zu einer Monographie in einer neuen thematischen Gliederung zusammengestellt und ergänzt worden. Abschnitte dieser Arbeiten sind dabei in verschiedenen Kapiteln neu angeordnet, wobei der Ort der Erstveröffentlichung einzelner Abschnitte im „Nachweis relevanter Erstdrucke zu ausgewählten Kapiteln“ (S. 390–393) aufgeführt wird. Die grundlegende Arbeit Witthöfts zu „Struktur und Kapazität der Lüneburger Saline“ (1976) findet sich z. B. in 14 Teilkapitel des Buches aufgeteilt. Drei große Abschnitte gliedern das Thema: I. Region und Geschichte (S. 7–42), II. Salz in Lüneburg (S. 44–233) und III. Vom Salz in Nordeuropa (S. 234–389). Es folgen der bereits genannte Nachweis relevanter Erstdrucke, ein Verzeichnis der Quellen und Literatur (S. 395–433), ein Verzeichnis der „Tabellen, Übersichten und Statistiken“ (S. 434 ff.), ein Register, unterteilt in Sachregister (S. 437–476) und ein Orts- und Personenregister (S. 477–489) sowie 16 Tafeln einschließlich der dazugehörigen Fundorte und bibliographischen Nachweise (S. 490–510). Dargestellt werden die wesentlichen Strukturen der Soleförderung, der Salzgewinnung und des Salzhandels Lüneburgs im Zeitraum zwischen dem 10. und dem 20. Jh., bis 1980 mit der Aufgabe der Saline das Ende der Produktion von Salz in Lüneburg gekommen war. Der Band bietet aber mehr als das. Er ist eine veritable Wirtschafts- und Kulturgeschichte des nördlichen Europas im genannten Zeitraum mit den wirtschaftlichen Wechsellagen von Salzproduktion und -handel mit ihrem Höhepunkt um 1580 und dem anschließenden Abstieg. Teil I gibt einen Überblick über das Thema einschließlich der Geschichtsschreibung über die Saline. Teil II umfasst die Produktionsbedingungen, die Produktionskapazitäten und den Absatz des Lüneburger Salzes, die Arbeitsbedingungen, die Abgaben und Lasten sowie den Kapitaleinsatz bis hin zur Sachüberlieferung und materiellen Kultur. Teil III behandelt die verschiedenen Salze, die im Ostseeraum gehandelt wurden (Friesensalz, Bayesalz und das „Salz vom Salz“), den Export Lüneburger Salzes in den Ostseeraum während der Hansezeit, Maß- und Gewichtsnormen im hansischen Salzhandel von der Ostsee bis nach Lissabon, klärt über „Arten und Eigenarten des Speisesalzes verschiedener Salinen und Produktionsweisen“ auf und beschäftigt sich schließlich auch mit dem Energiebedarf gewerblicher Großbetriebe vom 13. bis zum 18. Jh. Einen Höhepunkt dieser umfassenden Darstellung bildet für den damit arbeitenden Benutzer zweifellos das Sachregister, das auf 40 Seiten mit einer ausgezeichneten Differenzierung der Begriffe wohl kaum einen Wunsch offen lässt. So weist der Begriff „Pfanne(n)“, unterteilt in sechs Rubriken, 42 Stichworte auf, von Pfanne „als Allod oder Lehen“ über „Bauweise und Kapazität“ und „Solmaß“ bis hin zu „Giesselgeld“ (in einer Bilanz für das Jahr 1777). Das Stichwort „Salzwerk“ enthält von „Allendorf“ bis „Traunstein“ insgesamt 37 topografische Nachweise, das Stichwort „Salz, Arten“ von „Baie“ bis

„Traven (Salz)“ insgesamt 33 Nachweise, die belegen, dass nicht allein das Lüneburger Salz bedeutend ist, sondern auch die Relationen zu den konkurrierenden Salzen eine wichtige Rolle spielen. Nur die Frage nach den gesundheitlichen Folgen eines Produkts, das über Jahrhunderte in Bleipfannen hergestellt wurde, bleibt unbeantwortet. Ich habe im Register keinen Hinweis darauf gefunden. Dieser Befund ist aber auch beruhigend. Er zeigt, dass trotz dieses großartigen und umfassenden Lebenswerks über die Lüneburger Saline und die Verbreitung des dort gewonnenen Salzes für künftige Generationen von Historikern auch weiterhin Forschungsmöglichkeiten bestehen.

Lübeck

ROLF HAMMEL-KIESOW

