

costs of Großforschung all combined to produce a uniquely West German type of large-scale scientific research. But this thesis will remain a mere hypothesis without a comparison with other countries, in particular with France, Great Britain, the United States, and especially the former German Democratic Republic. Only Christiane Reuter-Boysen has commendably attempted to compare Großforschung in the Federal German Republic with developments elsewhere.

A persistent theme pervading this book is how rivalries helped foster and mold Großforschung, for example competition or conflict between different Länder, between individual Länder and the Bund, between different research centers, and between different professional groups. But what is perhaps most striking about Großforschung is its immortality: despite economic constraints, scientific dead ends, and administrative conflicts, once a Großforschungseinrichtung was established, the Federal German government has never considered closing or shrinking it, even if it had finished or failed at its task. Since Großforschung is here to stay, this volume and the rest of the *Studien zur Geschichte der deutschen Großforschungseinrichtungen* from Campus Verlag are a welcome addition to the history of modern science and technology.

*Mark Walker, Schenectady N.Y.*

Hanspeter Rings, Neckarschiffahrt. Illustrierte Geschichte der Ludwig und Jakob Götz KG. Mit den Erinnerungen von Friedrich Götz, Edition Quadrat, Mannheim 1990, 148 S. geb., 42 DM.

Der Untertitel verweist unmißverständlich, zugleich aber auch in bescheidener Zurückhaltung darauf, daß es sich im vorliegenden Fall um eine Firmengeschichte handelt. In der Tat bot denn auch das 1990 anstehende 70jährige Firmenjubiläum der Götz KG den Anlaß zu diesem Buch. Die vorgelegte Darstellung der Geschichte des heutigen Schiffahrts- und Kiesunternehmens mit einem 1989 respektablen Umsatz von 30 Millionen DM rechtfertigt ebenfalls den Untertitel. Dennoch sollte er beim Leser nur ja nicht vorschnell als Einschränkung des Buchtitels bzw. gar des Buchinhalts und seiner allgemeineschichtlichen Bedeutung interpretiert werden, auch wenn diese Einschätzung mitunter eben durch die sonst vorgelegten Firmengeschichten geradezu mitbegründet erscheinen mag. Dagegen gelingt dem Autor wohltuend die Einbindung der aufgetragenen Unternehmensfestschrift in die allgemeine Geschichte der Neckarschiffahrt. Den Ausgangspunkt bilden die von Rings mitbearbeiteten Lebenserinnerungen von Friedrich Götz, die u. a. auch die Lebensbedingungen der Neckarschiffer plastisch beleuchten. Die Lebenserinnerungen sind nicht zuletzt zur Bewußtwerdung der subjektiven Sichtweise des Zeitgenossen in blauer Schrift vom übrigen Text abgesetzt. Um sie hat Rings in fünf Kapiteln die Geschichte der Neckarschiffahrt mit Schwerpunkten auf dem 19. und 20. Jahrhundert gerankt. Der Leser erfährt Wissenswertes über die Treidelschiffahrt, den Holzschiffbau, die Flößerei, die Kettenschleppschiffahrt, die Neckarkanalisation nach dem Ersten Weltkrieg etc. Zu dieser erfreulich gelungenen Einbettung der Unternehmensgeschichte in die allgemeine Geschichte der Neckarschiffahrt tragen am augenfälligsten die ausführlichen Beschreibungen der nicht weniger als 250 – teils mehrfarbig – abgebildeten Fotos, Stiche und schriftlichen Zeugnisse bei. Das Bemühen des Autors um sorgfältige Erklärung sogar der dargestellten Bilddetails, die ansonsten zweifellos des öfteren in ihrer Aussage und Bedeutung unerkannt blieben, ist besonders hervorzuheben. In der Darstellung verwendete Fachtermini (z. B. »Gestöre«) werden entweder direkt im Text oder didaktisch geschickt anhand der Bilder bzw. der Bildkommentierungen sicht- und nachvollziehbar erklärt. Zusätzlich enthält das mit zwei Karten, einer Zeittafel, Bildnachweis, Anmerkungen sowie Quellen- und Literaturverzeichnis gut ausgestattete Buch ein Glossar der wichtigsten schiffahrtlichen Fachausdrücke. Ferner

findet sich im Anhang eine Auflistung der alten Lagebezeichnungen des Neckars mit Angabe des jeweiligen Schiffahrtskilometers. Solchermaßen ausgestattet ist das ansprechende Buch gleichermaßen ein Gewinn für den Wirtschafts- und Sozialhistoriker und für den an der Geschichte der Neckarschifffahrt sowie an der Firmengeschichte eines alteingesessenen Schiffahrtsunternehmens interessierten Laien.

*Peter Blum, Mannheim*

Konrad Fuchs, Ein Konzern aus Sachsen. Das Kaufhaus Schocken als Spiegelbild deutscher Wirtschaft und Politik 1901–1953, Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart 1990, 344 S., pb., 48 DM.

Die Beschäftigung mit der Geschichte des deutschen Judentums wie des Unternehmertums schlechthin zieht sich wie ein roter Faden durch die wissenschaftlichen Arbeiten des Mainzer Professors für Neuere Geschichte, Geschichtliche Landeskunde und Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Im jüngst erschienenen Buch verbindet Fuchs beide Forschungsschwerpunkte, indem er die Entstehung und Entwicklung des Kaufhauskonzerns Schocken nachzeichnet und damit den angestrebten Beitrag zur Geschichte des deutschen Warenhauswesens im Rahmen der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung Deutschlands leistet. Das Buch geht zurück auf eine Anregung des New Yorker Leo Baeck Instituts. Vor seiner Veröffentlichung stand die Aufarbeitung der relevanten Sekundärliteratur, die – das mag auch ein Streiflicht auf die Forschungslage werfen – nur zum geringeren Teil neueren Datums ist. Vor allem aber hat der Autor im Zuge mehrerer Forschungsaufenthalte die einschlägigen Aktenbestände zum Schocken-Konzern im Schocken-Institut für Jewish Research in Jerusalem ausgewertet.

Auf der Grundlage dieser Studien gliedert Fuchs die Unternehmensgeschichte in sieben Phasen. Die mit Blick auf die bereits modern anmutenden Züge des aufkommenden Warenhauswesens in Deutschland (Barverkauf, Rückgaberecht, Festpreise, kein Kaufzwang, Werbe-, Verkaufs- und Unternehmensführungsstrategie) geschilderte Gründungsphase setzt ein mit den Jahren 1901/04 und verläuft bis zum Ersten Weltkrieg recht stürmisch. Während des Weltkriegs durchlebt das Unternehmen wie die gesamte Branche eine ausgeprägte Stagnation, in der das Angebot eindeutig von Waren aus Ersatzstoffen dominiert wird. Im Gegensatz dazu verläuft die Unternehmensentwicklung zwischen 1918 und 1923 – als Reparationslasten und Inflation die Wirtschaft einschnüren – beinahe antizyklisch. Es erfolgen weitere Kaufhauseröffnungen, worin sich nicht zuletzt ein vitaler unternehmerischer Optimismus offenbart. Im Gefolge der Währungsstabilisierung 1923 sind abermals – jetzt im süddeutschen Raum – Neuerrichtungen von Kaufhäusern zu verzeichnen. Die Jahre von 1933–38 enden mit der Arisierung des Schocken-Konzerns, der unter Wert an ein Bankenconsortium übergeht. Zuvor war der Versuch einer Übereignung der Kapitalmehrheit an ein britisches Consortium gescheitert. Die Zeit bis zum Kriegsende verläuft ohne Höhepunkte. Personalstand und Umsatz sind rückläufig.

Nach dem Krieg erfolgt die Verstaatlichung der Konzernteile im Osten. Dagegen formiert sich in Nürnberg eine neue Verkaufszentrale der im Westen gelegenen Filialen. Die Wiedergutmachungsmaßnahmen führen Salman Schocken wenigstens 51 % des westlichen Firmenbesitzes wieder zu. 76jährig gibt dieser im Jahr 1953 sein Kaufhausunternehmen an Helmut Horten ab. Der Verkauf der Unternehmensanteile erfolgte ungeachtet der im allgemeinen wie im speziellen ausgesprochen günstigen Aussichten des Einzelhandels. Dies mag in der Tat – wie der Autor vermutet – seine Erklärung im Alter Schockens finden, aber auch in dessen stets bewiesener Vorsicht. Es ist sehr zu wünschen, daß die vorgelegte Arbeit zu ähnlichen Untersuchungen Anstoß gibt. Wer nur einmal in dem ebenfalls von