

zum jüdischen Bevölkerungsanteil der Region überrepräsentiert. Außerordentliche Gewinne bei Heereslieferungen für die französische Armee (S. 150 ff., S. 159) – einige Versteigerungen standen sogar direkt mit Forderungen von Lieferanten (S. 186) im Zusammenhang, die anders nicht zu befriedigen waren – und der Griff in die Staatskasse für »zinslose Kredite« (S. 153) durch die Beamten waren die Hauptkapitalquellen der Käufer. Kauf und Wiederverkauf bescherten in der Regel beträchtliche Gewinne; insgesamt bot die Investition in Güter um die Wende zum 19. Jahrhundert eine der sichersten und rentabelsten Anlagemöglichkeiten (S. 170 u. S. 198).

Modernisierungsimpulse für die Frühindustrialisierung gingen von diesen Besitzverschiebungen kaum aus. Der Sprung in riskante gewerbliche Unternehmensgründungen in der nächsten Generation blieb die »herausragende Ausnahme« (S. 247). Wirtschaftliche Verflechtungen und kultureller Führungsanspruch wurden durch die Absicherung der einmal gemachten händlerischen Gewinne in Immobilienbesitz verstetigt. Die Verfasserin spricht von »Handels- und Agrarkapitalisten« (S. 245): »Die Makler steuerten den neuen Immobilienmarkt mit seinen ungewöhnlichen Dimensionen mittels moderner Geschäftspraktiken, investierten dann aber die dabei gemachten Gewinne auf traditionelle Art und Weise vornehmlich in Grundbesitz« (S. 258). Clemens unterstreicht gleichwohl die Bedeutung der Nationalgüterverkäufe für die Entstehung des modernen Wirtschaftsbürgertums. Zählten die Käufer jedoch zur traditionellen zünftischen oder händlerischen Führungsschicht der Reichs- oder Landstädte oder zu den aus Großkaufleuten und höheren Beamten zusammengesetzten gebildeten Ständen des 18. Jahrhunderts? Die Studie belegt, daß die Großkäufer der Nationalgüter die traditionelle »Trennung (des Stadtbürgertums) von der Agrarrente« (Horst Dreitzel) für sich aufhoben. Rund 95 Prozent der Käufer und Händler lebten in Städten. Rechtfertigt das aber die Feststellung, es handele sich um »städtische Honoratioren« (S. 7)? Das kann für die Beamten unter den Käufern vermutlich verneint werden. Auch die Kaufleute mögen bereits auf überstädtische Lebensräume bezogen gewesen sein. Die Studie beleuchtet hier einen wichtigen Moment in der Entstehung des modernen Bürgertums aus der Perspektive seiner materiellen Grundlagen. Zur künftigen Differenzierung zwischen altem Stadtbürgertum und neuem Wirtschaftsbürgertum ist sie sicherlich ein wichtiger Baustein.

*Robert von Friedeburg, Bielefeld*

Wolfgang Köllmann/Wilfried Reininghaus/Karl Teppe (Hrsg.), Bürgerlichkeit zwischen gewerblicher und industrieller Wirtschaft. Beiträge des wissenschaftlichen Kolloquiums anlässlich des 200. Geburtstages von Friedrich Harkort vom 25. bis 27. Februar 1993, Gesellschaft für Westfälische Wirtschaftsgeschichte e.V., Düsseldorf 1994, 170 S., kart., 28 DM.

Friedrich Harkort gilt trotz seines am Ende ausgebliebenen wirtschaftlichen Erfolgs als einer der wichtigen Unternehmerpioniere der deutschen Frühindustrialisierung. Er ist aufgrund seiner vielfältigen wirtschaftlichen Aktivitäten, die von der Gründung einer Dampf- und Textilmaschinenfabrik über die Errichtung eines Eisenwerkes bis zum Engagement in der Rheinschiffahrt reichten, und seines nach dem geschäftlichen Scheitern in den Vordergrund rückenden sozialen und politischen Engagements schon oft Gegenstand umfassender Untersuchungen gewesen. Dennoch ist, wie der vorliegende Band zeigt, die Beschäftigung mit dieser Persönlichkeit nach wie vor lohnend. Im Zentrum der Tagung stand nicht allein der 1793 geborene und 1880 gestorbene Friedrich Harkort. Die in hohem Maße aus den Beständen des Westfälischen Wirtschaftsarchivs erarbeite-

ten Beiträge befassen sich meist mehr mit dem familiären, geschäftlichen und gesellschaftlichen Umfeld dieses westfälischen Industriepioniers und geben einen vorzüglichen Einblick in die neueren Forschungen zur Geschichte des deutschen Wirtschaftsbürgertums.

W. Reininghaus geht in seinem einleitenden Beitrag der Frage nach, inwieweit die neuere Bürgertumsforschung das »ländliche Bürgertum«, zu dem die von einem großen Gut in der Grafschaft Mark stammenden Harkorts zu zählen seien, bislang unterschätzt habe. Er plädiert dafür, diesen Sondertyp von »Bürgerlichkeit« künftig stärker zu erforschen. Manches, vor allem die Heirats- und Geselligkeitskreise dieses »ländlichen Bürgertums«, die kulturellen Normen und Verhaltensweisen und eben auch die geschäftlichen Beziehungen, deutet allerdings darauf hin, daß man die enge Anbindung dieser Familien an die Städte nicht unterschätzen sollte. R. Boch untersucht die Positionen des bergisch-märkischen Wirtschaftsbürgertums in der Industrialisierungsdebatte von 1814 bis 1840 und zeigt, welche wichtige Rolle gerade Friedrich Harkort für die Neuformulierung der wirtschaftspolitischen Zielvorstellungen dieser Schicht spielte. H. Zwahr befaßt sich mit den unternehmerischen Aktivitäten der Brüder Carl und Gustav Harkort, die sich nach 1815 in Leipzig niederließen, aber in engem Kontakt zu den westfälischen Verwandten blieben. Die von Zwahr ausgewerteten Briefe der Harkort-Brüder geben einen vorzüglichen Einblick in unternehmerische Reaktionen auf sich ständig verändernde Marktbedingungen. Unternehmensstrategie und erfolgreiche Anpassungsprozesse an sich wandelnde Strukturen stehen auch im Mittelpunkt der Beiträge von E. Harder-Gersdorff und S. Gorißen. Harder-Gersdorff untersucht den Metallwaren-Export ins Baltikum. Gorißen kann am Beispiel der Firma Johann Caspar Harkort überzeugend nachweisen, welche starke Kontinuitäten zwischen vorindustrieller Gewerbewirtschaft und industrieller Fabrikproduktion bestanden. Auf der untersuchten betrieblichen Ebene erweist sich die Industrialisierung als ein Prozeß mit langer Vorbereitungsphase.

Das gerade in der Frühindustrialisierung so spannungsreiche Verhältnis zwischen Unternehmer und Staat kommt in zwei Beiträgen des Bandes ausführlicher zur Sprache. C. Wischermann behandelt die Handlungsspielräume frühindustrieller Unternehmer und zeigt, wie um 1830 ein neues unternehmerisches Selbstverständnis hervortrat, das auf eine Zurückdrängung des staatlichen Einflusses setzte und für das nicht zuletzt auch Friedrich Harkort stand. W. Weber hebt in seinem Beitrag Harkorts Rolle beim Technologietransfer zwischen England und Deutschland sowie die anfänglich recht engen Beziehungen zwischen Harkort und der preußischen Gewerbeförderung hervor, umreißt aber zugleich die Gründe, warum sich Beuths anfängliche Hoffnungen auf Harkorts Mechanische Werkstätte am Ende nicht erfüllten. Wichtige neue Ergebnisse zur Herkunft und starken internen Differenzierung der Arbeiterschaft dieser Werkstätte legt S. Eisenberger vor. Und W. Köllmann, der schon 1964 eine Biographie zur ersten Lebenshälfte Harkorts publizierte, widmet sich abschließend den gesellschaftspolitischen Leitideen dieses frühindustriellen Pioniers. Harkort ist der neuen sozialen Frage nicht ausgewichen, sondern hat sich frühzeitig um eigene Lösungsvorstellungen bemüht, die, wie Köllmann im Vergleich zum Modell von Marx und Engels herausarbeitet, von dem Bestreben bestimmt waren, den »vierten Stand« durch Hilfe zur Selbsthilfe auf evolutionärem Wege in die neue bürgerliche Gesellschaft einzubinden. Dieses Konzept sozialer Reform sei – so Köllmann – ein auch die Gegenwart verpflichtendes Vermächtnis des westfälischen Industriepioniers. Abschließend bleibt festzuhalten, daß der vorliegende Band nicht nur zu Person und Umfeld Friedrich Harkorts neue Einsichten vermittelt, sondern darüber hinaus als ein wichtiger Beitrag zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Frühindustrialisierung angesehen werden muß. *Hans-Werner Hahn, Jena*