

den beteiligten Parteien zur Durchsetzung ihrer Interessen instrumentalisiert wurden und die Menschen damals den bedenklichen Zustand der Wälder nicht wirklich erkannten, folgert er aus seinen Bedarfs- und Bestandsberechnungen, daß für das Sauerland aufgrund des über die Regenerationsfähigkeit hinausgehenden Holzverbrauchs im frühen 19. Jahrhundert durchaus eine Mangelsituation angenommen werden kann. Seine Schlußfolgerung, daß aus diesem Mangel ein Innovationsschub in Landwirtschaft und Gewerbe resultierte, kann er allerdings nicht belegen. Trotz der hier genannten Kritik legt Selter eine in ihrem Materialreichtum beeindruckende Arbeit vor. Er liefert nicht nur einen wichtigen Beitrag zur westfälischen Forstgeschichte, sondern er lenkt auch den Blick auf ein bisher weitgehend übersehenes Kapitel der Agrargeschichte und zeigt, in welchem Maße der Umgang mit dem Wald durch jeweils regionalspezifische soziale und ökonomische Bedingungen bestimmt wurde.

*Reiner Praß, Göttingen*

Andreas Kunz/John Armstrong/Karl O. v. Aretin (Hrsg.), *Inland Navigation and Economic Development in Nineteenth-Century Europe*, Verlag Philipp von Zabern, Mainz 1995, XII + 330 S., 55 Abb., 41 Tab., geb., 78 DM.

Der Ausbau und die Modernisierung von Transportsystemen spielten eine zentrale Rolle in der Industrialisierung Europas im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Dabei gilt gemeinhin die Eisenbahn als das wichtigste Verkehrsmittel, zumal sie selbst ein Produkt der Industriellen Revolution war. Der Beitrag vorindustrieller Transportsysteme wie Landstraßen, Flüsse und Kanäle zur wirtschaftlichen Entwicklung wurde dagegen bislang kaum untersucht. Der vorliegende, von Andreas Kunz und John Armstrong herausgegebene Band vereinigt 17 Beiträge einer Tagung europäischer Wirtschaftshistoriker und -geographen, die im September 1993 in Mainz stattfand. Die hauptsächlichen Themen sind die durch die Industrialisierung hervorgerufenen Veränderungen in der Binnenschifffahrt, deren Leistungsfähigkeit und ihr Beitrag zum wirtschaftlichen Wachstum. Die Autoren ließen sich dabei von folgenden übergeordneten Fragestellungen leiten: Wie groß war die wirtschaftliche Bedeutung der Binnenschifffahrt in vorindustrieller Zeit und wie wandelte sie sich unter dem Einfluß der Industrialisierung und der zunehmenden Konkurrenz durch die Eisenbahn? Kann die wirtschaftliche Leistung der Binnenschifffahrt quantitativ untersucht werden und welche statistischen Quellen sind dafür heranzuziehen? Welche Gruppen und Vereinigungen in Staat und Privatwirtschaft engagierten sich für die Binnenschifffahrt und den Bau von Wasserstraßen und wie erfolgreich war diese »Kanalloobby«?

Der Schwerpunkt der Untersuchungen liegt auf der bisher vernachlässigten Wirtschaftsgeschichte der Binnenschifffahrt, während die besser erforschten sozial- und technikhistorischen Aspekte nur gestreift werden. Der Band ist in zwei Teile gegliedert; der erste umfaßt Beiträge zur nationalen Geschichte der Binnenschifffahrt in Großbritannien, Belgien, Deutschland, Schweden, Rumänien und Bulgarien, Tschechien, Spanien und Italien. Der zweite Teil enthält im wesentlichen Regional- und Lokalstudien aus Frankreich, den Niederlanden, England und Schleswig-Holstein.

Die Binnenschifffahrt entwickelte sich weder in Europa noch in den einzelnen Ländern oder Regionen einheitlich. In Staaten mit einer ausgeprägt merkantilistischen Wirtschaftspolitik wie Frankreich oder Preußen war bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein mit öffentlichen Mitteln erbautes Netz von Wasserstraßen vorhanden, das im Zuge der Industrialisierung noch erweitert wurde. In England wurden dagegen die meisten Kanäle in privater Initiative auf Grund lokaler Interessen geplant und gebaut. In die

britischen Wasserstraßen investierte man nach den Erkenntnissen von Gerald Crompton im 19. Jahrhundert vergleichsweise wenig Steuergelder, so daß dort die Binnenschifffahrt relativ bald dem wachsenden Konkurrenzdruck der Eisenbahn erlag.

Ein völlig anderes Bild ergibt sich dagegen für Deutschland, wie die auf teilweise neu erschlossenen statistischen Quellen beruhende Untersuchung von Andreas Kunz zeigt. Die Binnenschifffahrt hatte am deutschen Wirtschaftswachstum seit 1850 teil, und ihre Leistung wuchs kontinuierlich. In den 1890er Jahren lagen ihre Wachstumsraten sogar teilweise über denjenigen der Eisenbahn. Allerdings gab es innerhalb Deutschlands gravierende Unterschiede zwischen den einzelnen Wasserstraßengebieten, die nicht alle ihr Potential im gleichen Maß steigern konnten wie etwa die Rheinregion.

Wie wichtig eine rechtzeitige Modernisierung für die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt war, zeigt die vergleichende Regionalstudie von Michèle Merger über zwei französische Wasserstraßen. Auf der unteren Seine zwischen Paris und Rouen war die Schifffahrt noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts nur eingeschränkt möglich. Ab 1890 wurde der Flußlauf korrigiert und kontinuierlich ausgebaut, so daß sich die Transportleistung auf dieser Strecke zwischen 1895 und 1913 verdoppelte. Völlig anders verlief dagegen die Entwicklung der Wasserstraße von Paris nach Lens in Nordfrankreich, deren Ausbau nur halbherzig betrieben wurde. Hier war die Binnenschifffahrt der wachsenden Konkurrenz der Eisenbahn nicht gewachsen.

Insgesamt gesehen bietet der Band einen guten Überblick über die Wirtschafts- und Sozialgeschichte der europäischen Binnenschifffahrt im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Gleichzeitig liefert er detaillierte Informationen zu den einzelnen Ländern und Regionen. Es wird deutlich, daß spezifische regionale Gegebenheiten von entscheidender Bedeutung für die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit des Transports auf dem Wasserweg waren. Die durchgängig in Englisch verfaßten Beiträge enthalten eine Fülle statistischer Daten, die in zahlreichen Tabellen und Graphiken anschaulich aufbereitet sind. Zusammenfassungen in deutscher und französischer Sprache am Ende der einzelnen Artikel sowie eine nach Ländern gegliederte Auswahlbibliographie und ein Register erleichtern den Zugang zu den einzelnen Themen.

*Martin Krauß, Heidelberg*

Hans-Walter Dobbmann/Volker Husberg/Wolfhard Weber (Hrsg.), »Das preußische England ...«. Berichte über industrielle und soziale Zustände in Oberschlesien zwischen 1780 und 1876, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden 1993, 425 S., 12 Abb., brosch., 148 DM.

Die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen in Oberschlesien vom Ende des 18. und des 19. Jahrhunderts, vor allem jedoch seine schnelle Industrialisierung, wurden seinerzeit in Deutschland mit großem Interesse verfolgt. Die Region wurde aus diesem Grund zum beliebten Reiseziel deutscher Forscher, Schriftsteller, Künstler usw. Oberschlesiens Veränderungen wurden in Reiseberichten und Berichten nicht nur fremder Reisender, sondern auch der dort ansässigen Zeitgenossen geschildert. Der dortige Industrialisierungsprozeß wurde mit dem entwickelten England verglichen, obwohl diese Region jenen Vergleich in vielerlei Hinsicht nicht aushielt. Manche Reisende benutzten in ihren Berichten solche Begriffe wie »das preußische England« oder »unser England«.

Die Bezeichnung »das preußische England« verwenden auch die Herausgeber des vorliegenden Bandes, der eine Auswahl von Berichten über Oberschlesien aus den Jahren 1780 bis 1876 enthält. Es muß hier betont werden, daß wir es hier mit einer für die deutsche Reiseliteratur repräsentativen Auswahl zu tun haben. 24 Texte wurden in zwei große