

Bernward Selter, Waldnutzung und ländliche Gesellschaft. Landwirtschaftlicher ›Nährwald‹ und neue Holzökonomie im Sauerland des 18. und 19. Jahrhunderts, Verlag Ferdinand Schöningh, Paderborn 1993, XIV + 482 S., geb., 68 DM.

Der Wald besaß in der Frühen Neuzeit eine kaum zu überschätzende wirtschaftliche Bedeutung, wurde er doch nicht nur als Holzlieferant, sondern auch als Ausweichreservoir für Ackerbau und Viehzucht genutzt. Hieraus resultierten vielfältige Abhängigkeiten und Spannungen zwischen Land- und Forstwirtschaft, deren Entwicklung vom 18. zum 19. Jahrhundert Bernward Selter nachgeht. Mit dem südwestfälischen Sauerland wählt er eine Region, in der sich aufgrund der ungünstigen geo-klimatischen Bedingungen nur ein magerer Ackerbau entwickeln konnte, auf dessen extensiv bewirtschafteten Außenfeldern sich die Grenze zwischen Wald und Feld verwischte. Zudem diente der Wald als Lieferant dringend benötigter Düngersurrogate. In diesem Kapitel leistet Selter Pionierarbeit, denn bisher wurde gerade diese auch in anderen Regionen zu findende Waldnutzung kaum beachtet.

Da der extensive Ackerbau kaum in der Lage war, die sauerländische Landbevölkerung zu ernähren, mußte sie ihr Auskommen in einer umfangreichen Viehzucht suchen, die nur durch die Verwendung der Wälder als Futterreservoir möglich war. Über die Beschreibung der engen Verzahnung zwischen Land- und Forstwirtschaft hinaus versucht Selter auch, die Belastung des Waldes durch die menschliche Nutzung quantitativ zu erfassen. Obwohl die Quellenlage ihm enge Grenzen setzt, kann er anhand einzelner Beispiele die starke Beanspruchung der Forstflächen veranschaulichen, die zu einer Verminderung der Holzbestände führte.

Angesichts der immensen agrarischen Bedeutung der sauerländischen Wälder mußten die im 18. Jahrhundert einsetzenden Bestrebungen der kurkölnischen Forstverwaltung, die Holzproduktion auszuweiten und die bäuerlichen Mitspracherechte bei der Waldnutzung zu reduzieren, für die Bauern bedrohlich wirken. Mit seinem Befund, daß durch diese Forstpolitik in erster Linie die landesherrlichen Einnahmen erhöht werden sollten, bestätigt Selter die aktuelle Forschungslage. Diese Politik führte im Sauerland nicht zur Aufforstung der bisherigen Blößen, sondern zu weiteren umfangreichen Waldverwüstungen, weil die Forstverwaltung sich selbst in großem Maßstab an der Holzkohleproduktion beteiligte. Mit der Übernahme des Sauerlandes durch Hessen-Darmstadt (1802) und Preußen (1816) begann eine neue Ära umfassender Forstreformen, die durch Neuregelung der Besitzverhältnisse und Ablösung der Nutzungsrechte die Holzproduktion in den Mittelpunkt stellen wollten. Selter führt aus, daß die agrarische Bevölkerung durch die Gleichzeitigkeit der Forst- und der Agrarreformen ökonomisch überfordert wurde. Aufgrund der erheblichen finanziellen Belastungen holzten die Bauern die ihnen zugefallenen Forstflächen größtenteils ab. Sie verkauften das Holz und kümmerten sich nicht um die Anpflanzung neuer Bäume. Zugleich erhöhte sich durch die Einführung der Stallfütterung der Bedarf an Einstreumaterial aus dem Wald. Die Folge waren weitere umfangreiche Waldverwüstungen, die erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts behoben werden konnten. In diesem Zusammenhang vermißt der Rezensent eine ausführlichere Darstellung der agrarischen Entwicklung im 19. Jahrhundert, denn sie hätte Selters These, daß die sauerländischen Bauern noch nicht in der Lage waren, auf die Waldnutzung zu verzichten, besser belegen können. Ein genauerer Blick auf die Agrargeschichte hätte ihn auch vor der zu optimistischen Beurteilung des Innovationsschubs durch Gemeinheitsteilungen und Weiderechtsablösungen bewahren können. Die Aufhebung fremder Lasten von den Feldern und Wiesen eröffnete bloß die Möglichkeit zur Einführung effektiverer Anbaumethoden, doch ihre reale Umsetzung hing von einer ganzen Reihe weiterer Faktoren ab.

Abschließend geht Selter auf die Holzgelddiskussion in der Umweltgeschichtsschreibung ein. Obwohl er die These unterstützt, daß die Holzgeldklagen vielfach von

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