

Gruppen eingeteilt: Reisebeschreibungen einerseits und Berichte der in Oberschlesien ansässigen Ärzte, Beamten, Pädagogen usw. andererseits. Außer den Texten deutscher Autoren finden wir zwei Berichte von fremden Reisenden, die Oberschlesien aus englischer bzw. belgischer Sicht beschreiben. Die Herausgeber beabsichtigten zunächst, in den vorgelegten Band nur Texte über die wirtschaftliche und technologische Entwicklung Oberschlesiens aufzunehmen. Sie verzichteten jedoch darauf, als es offensichtlich wurde, daß eine derartige Einschränkung eine Einengung der Sicht der zeitgenössischen Berichte bedeutet hätte. Außer eingehenden Schilderungen des technologischen Zustandes der ober-schlesischen Hütten und Bergwerke enthält das Werk auch wertvolle Berichte, die gesellschaftliche und zivilisatorische Folgen der raschen Industrialisierung beschreiben, die ebenso wichtig sind, um die Situation in Oberschlesien richtig zu verstehen. Hoch einzuschätzen ist auch die editorische Seite des Bandes. Alle Texte wurden mit zahlreichen Anmerkungen und Einleitungen versehen, die Informationen über die Verfasser sowie die Umstände, unter denen sie niedergeschrieben wurden, enthalten. Der Band weist auch die notwendigen Register auf: Namens-, Landeskunde- und Sachregister. Es gibt leider keine Karte Oberschlesiens, die die Lektüre erleichtern würde.

Es ist auch schade, daß die Herausgeber keine Berichte polnischer Autoren aufgenommen haben. In der Einleitung stellen sie fest, solche Texte – außer dem Band von Andrzej Zieliński¹ – seien ihnen unzugänglich gewesen. Eine Rundfrage unter polnischen Forschern, die sich in letzter Zeit stärker für historische Reiseberichte über Ober- und Niederschlesien interessieren,² hätte aber zu einer Bereicherung des Bandes führen können. Den Lesern wäre es bei Einbeziehung polnischer Texte möglich gewesen, die Schilderungen der Industrialisierung Oberschlesiens und ihrer Folgen aus unterschiedlicher Sicht zu betrachten. Generell müßte Schlesien – der Schnittpunkt verschiedener Kulturen – in größerem Maße als bisher zum Gegenstand gemeinsamer polnisch-deutsch-tschechischer Forschungsprojekte und Verlegerinitiativen werden.

Witold Molik, Poznań

Colleen A. Dunlavy, *Politics and Industrialization. Early Railroads in the United States and Prussia*, Princeton UP, Princeton 1994, XIV + 303 S., geb., 39,50 \$

Die amerikanische Historikerin Colleen A. Dunlavy von der Universität Wisconsin-Madison beschäftigt sich seit Jahren mit der Frage, inwieweit nationale politische Institutionen den Industrialisierungsprozeß – insbesondere den technischen Wandel – im 19. Jahrhundert beeinflußt haben. Die hier anzugebende Studie der Autorin ist vergleichend angelegt: Sie stellt die Entstehungs- bzw. Frühgeschichte der amerikanischen Eisenbahnen dem preußischen Beispiel gegenüber, um Gemeinsamkeiten und Unterschiede herausarbeiten zu können. Der untersuchte Zeitraum reicht von den frühen 1830er Jahren bis etwa 1850; im Ausblick geht Dunlavy auch auf die 1860er und frühen 1870er Jahre

1 Andrzej Zieliński (Hrsg.), *Górny Śląsk i Zagłębie w dawnych opisach. Wiek XIX [Oberschlesien und das Zagłębie in alten Beschreibungen. 19. Jahrhundert]*, Katowice 1984.

2 Grażyna Szewczyk, *Górny Śląsk w relacjach podróżniczych i wspomnieniach Polaków i Niemców w XIX wieku [Oberschlesien in Reiseberichten und Erinnerungen von Polen und von Deutschen im XIX. Jh.]*, in: *Śląskie Miscellanea*, Bd. 5: *Literatura i sztuka 1993*, S. 79–90; Julian Maliszewski, *J. W. Goethe na Śląsku. O podróży poety w 1790 roku [Goethe in Schlesien. Über eine Reise des Dichters im Jahre 1790]*, Opole 1993; John Quincy Adams, *Listy o Śląsku [Briefe über Schlesien]*. Wstęp Władysław Dynak, Wrocław 1992.

ein. Grundlage der Untersuchung bilden Quellen aus deutschen und amerikanischen Archiven, so etwa auf deutscher Seite Aktenbestände der Merseburger Abteilung des ehemaligen Zentralen Staatsarchivs der DDR-Bestände, die zwischenzeitlich in das Geheime Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin, verbracht worden sind. Darüber hinaus hat die Verfasserin eine Fülle gedruckter Quellen sowie – sehr ausführlich – die einschlägige Fachliteratur herangezogen.

In ihrer Arbeit zeigt Dunlavy, wie die beiden sehr unterschiedlich geprägten politischen Systeme Einfluß nahmen auf Geschwindigkeit und Dynamik des Entstehungsprozesses der ersten Eisenbahnen. Ihre Analyse ergibt, daß der Einfluß der politischen Institutionen ganz und gar nicht so aussah, wie man sich das auf den ersten Blick hin gedacht hätte. Paradoxiertweise bezog das vergleichsweise autoritäre Preußen in Eisenbahnangelegenheiten eine offenere Haltung als die USA, während das liberalere Nordamerika das neue Verkehrsmittel zwar entschieden unterstützte, aber auch deutlicher reglementierte. So entstand in Preußen ein flächendeckendes Bahnsystem, was auf die zentralistisch angelegten Behördenstrukturen zurückgeführt werden darf, während in den Vereinigten Staaten föderalistische Sonderinteressen den Aufbau eines Gesamtsystems verhinderten. Das Buch gibt auch Aufschluß darüber, inwieweit die Entwicklung der Eisenbahnen ihrerseits die politischen Strukturen in beiden Staaten beeinflusste. In Deutschland etwa trug die neue Mobilität bekanntermaßen mit zur Überwindung der Kleinstaaterei bei. Auch wurde der Staat mehr und mehr gefordert: Fragen von Planung und Kontrolle des neuen Verkehrsträgers fielen ihm als neue Aufgabe zu. Bismarcks Konzept einer Reichseisenbahn steht für Dunlavy am Ende einer Entwicklung, in deren Verlauf die Verwaltung der Bahn zunehmend als staatliche Aufgabe begriffen wurde. Ein sorgfältig angelegtes Register erleichtert den Zugriff auf Teilaspekte der Arbeit, deren Übersetzung ins Deutsche zu wünschen bleibt. *Thomas A. Bartolosch, Siegen*

Stefan Leiner, Migration und Urbanisierung. Binnenwanderungsbewegungen, räumlicher und sozialer Wandel in den Industriestädten des Saar-Lor-Lux-Raumes 1856-1910, Saarbrücker Druckerei und Verlag, Saarbrücken 1994, X + 443 S., brosch., 48 DM.

In this carefully researched comparative study, Stefan Leiner offers a timely exploration of the connections between industrial change, migration, and urban growth in the Saar, German-annexed Lorraine, and Luxembourg from 1856 to 1914. Drawing on a wealth of previously untapped statistical sources – including municipal registration files (*Melderegister*) and census data – archival records, and contemporary sociological studies, Leiner's central thesis suggests that industrialization and large-scale immigration created interlocking social, economic, and demographic structures that fostered regional »social integration« (*soziale Vernetzung*) and the formation of a discrete Saar-Lor-Lux »border region« that overlapped national-state boundaries.

Leiner explores the relationship between industry and migration in this region by means of a comparative focus on three principle urban centers: Malstatt-Burbach in the Saar, Diedenhofen (Thionville) in Lorraine, and Esch-an-der-Alzette in Luxembourg. In the middle of the nineteenth century, Malstatt-Burbach and Esch were small rural villages and Diedenhofen was a walled fortress town; by 1910 population had increased elevenfold in Malstatt-Burbach, twofold in Diedenhofen, and more than sevenfold in Esch. Leiner demonstrates that these figures were the result of industrial growth and attendant labor migration (not »natural« gains resulting from higher birthrates and/or