

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

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-deutscheschechischer 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 anzudeutende 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.