

Spoerer, Mark (Ed.) et al.

**Periodical Part**

VSWG – Vierteljahrschrift für Sozial- und  
Wirtschaftsgeschichte. Band 111, Dezember 2024, Heft 4

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (VSWG)

**Provided in Cooperation with:**

Franz Steiner Verlag, Stuttgart

*Suggested Citation:* Spoerer, Mark (Ed.) et al. (2024) : VSWG – Vierteljahrschrift für Sozial- und  
Wirtschaftsgeschichte. Band 111, Dezember 2024, Heft 4, Vierteljahrschrift für Sozial- und  
Wirtschaftsgeschichte (VSWG), ISSN 2365-2136, Franz Steiner Verlag, Stuttgart, Vol. 111, Iss. 4

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/309522>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen  
Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle  
Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich  
machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen  
(insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten,  
gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort  
genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal  
and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to  
exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the  
internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content  
Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise  
further usage rights as specified in the indicated licence.*



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

# VSWG

Band 111 · 2024 · Heft 4

Franz Steiner Verlag

**Vierteljahrschrift für  
Sozial- und Wirtschaftsgeschichte**

**Journal of Social and  
Economic History**

HERAUSGEGEBEN VON / EDITED BY

Mark Spoerer

Jörg Baten

Markus A. Denzel

Thomas Ertl

Gerhard Fouquet

Günther Schulz

**VSWG**

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte  
Journal of Social and Economic History

**HERAUSGEBER**

Prof. Dr. Mark Spoerer  
(Universität Regensburg)  
Prof. Dr. Jörg Baten  
(Universität Tübingen)  
Prof. Dr. Markus A. Denzel  
(Universität Leipzig)  
Prof. Dr. Thomas Ertl  
(Freie Universität Berlin)  
Prof. Dr. Gerhard Fouquet  
(Universität Kiel)  
Prof. Dr. Günther Schulz  
(Universität Bonn)

**FEDERFÜHRENDER HERAUSGEBER**

Prof. Dr. Mark Spoerer (*verantwortlich*)  
Universität Regensburg  
Lehrstuhl für Wirtschafts- und Sozialgeschichte  
Universitätsstr. 31  
D – 93053 Regensburg  
E-Mail: vswg1@ur.de

**REDAKTION**

Prof. Dr. Mark Spoerer (*verantwortlich*)  
Chris Guräu  
Finn Huber  
Carolina Reichold  
Dr. Felix Selgert (*Forschungsdaten*)  
Universität Regensburg  
Lehrstuhl für Wirtschafts- und Sozialgeschichte  
Universitätsstr. 31  
D – 93053 Regensburg  
E-Mail: vswg1@ur.de oder vswg2@ur.de

**HOMEPAGE**

[www.steiner-verlag.de/brand/VSWG](http://www.steiner-verlag.de/brand/VSWG)

**ERSCHEINUNGSWEISE**

Jährlich 4 Hefte zu je 144 Seiten

OPEN ACCESS | CC-BY 4.0

**BEZUGSBEDINGUNGEN**

Die aktuellen Abonnement-Angebote und Bezugsbedingungen können über die Internetseite [www.steiner-verlag.de/brand/VSWG](http://www.steiner-verlag.de/brand/VSWG) aufgerufen werden.

**VERLAG**

Franz Steiner Verlag  
Maybachstraße 8  
D – 70469 Stuttgart  
Telefon: 0711 / 2582-0  
Telefax: 0711 / 2582-390  
E-Mail: [service@steiner-verlag.de](mailto:service@steiner-verlag.de)  
Homepage: [www.steiner-verlag.de](http://www.steiner-verlag.de)

**LAYOUT UND HERSTELLUNG**

Amelie Schwemm  
E-Mail: [aschwemm@steiner-verlag.de](mailto:aschwemm@steiner-verlag.de)

**ANZEIGEN**

Valerie Noller (*verantwortlich*)  
E-Mail: [vnoller@steiner-verlag.de](mailto:vnoller@steiner-verlag.de)

**DRUCK**

Memminger MedienCentrum, Memmingen

Die *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* ist ein *refereed journal*. Eingereichte Beiträge unterliegen einem Begutachtungsverfahren, das über eine Aufnahme in die Zeitschrift entscheidet.

Alle Beiträge dieser Zeitschrift werden unter der Lizenz CC-BY 4.0 veröffentlicht. Informationen über die Möglichkeiten und Bedingungen zum Teilen und zur Weiternutzung finden Sie hier: [www.creativecommons.org/licenses/by/4.0](http://www.creativecommons.org/licenses/by/4.0)

Veröffentlicht im Franz Steiner Verlag,  
Stuttgart 2025  
Printed in Germany.  
ISSN 0340-8728

## **Inhalt**

### **NACHRUF**

- 423 HARTMUT KAEUBLE  
Nachruf Wolfram Fischer (1928–2024)  
Obituary Wolfram Fischer (1928–2024)

### **AUFSÄTZE**

- 428 MARKUS A. DENZEL  
Das Ende eines internationalen Kaufmannshauses  
Die „Haushaltsbücher“ des Kaufmannsbankiers Stefan I. Loitz aus Tiegenhof  
bei Danzig, 1577–1580  
The End of an International Merchant's House  
The 'Household Accounts' of the Merchant Banker Stefan I Loitz from  
Tiegenhof near Gdańsk, 1577–1580
- 461 STEFAN BRAKENSIEK  
Infrastrukturen des Verkehrs im deutschsprachigen Raum  
(18. und frühes 19. Jahrhundert)  
Ein Forschungsüberblick in revisionistischer Perspektive  
Transport Infrastructures in German-Speaking Countries  
(18th and Early 19th Century)  
A Research Overview from a Revisionist Perspective
- 495 HERBERT ELZER  
Verlegenheitslösung oder unternehmerische Chance?  
Das Bundesministerium für Wirtschaft und der Einstieg von Röchling als  
Mehrheitsaktionär bei Rheinmetall (1953–1956)  
Stopgap Solution or Entrepreneurial Opportunity?  
The Federal Ministry of Economy and the Getting in of the Roechling Plant  
as Majority Shareholder of Rheinmetall (1953–1956)

### **MISZELLEN**

- 529 MANUEL SCHRAMM  
Die Höhe und Verwendung von Löhnen für Kinderarbeit, 1853–1938  
The Amount and Use of Wages for Child Labour, 1853–1938

548 Aktuelles

## REZENSIONEN

### A. Allgemeines

- 550 Brecht, R.: Friedrich List. Bürger, Patriot und Visionär (M. KITZING)  
 553 Spahn, P. (Hg.): Zur Geschichte des Vereins für Socialpolitik. Studien zur  
 Entwicklung der ökonomischen Theorie XLI (H. HAGEMANN)

### B. Allgemeine Sozial- und Wirtschaftsgeschichte

- 555 Buggeln, M.: Das Versprechen der Gleichheit. Steuern und soziale Ungleichheit  
 in Deutschland von 1871 bis heute (M. SPOERER)  
 556 Rieder, M. (Hg.): Die Deutsch-Italienische Handelskammer. La Camera di  
 Commercio Italo-Germanica. Eine historische Ortsbestimmung. Un inquadra-  
 mento storico 1921–2021 (W. BUEHRER)  
 558 Trabalski, D.: Weg vom Fenster. Die Staublung der Ruhrbergleute zwischen  
 wissenschaftlicher Entdeckung, betrieblicher Regulierung und gesellschaftli-  
 chem Vergessen in der Bundesrepublik (M. C. SCHNEIDER)  
 559 Voegeli, W.: Der amerikanische Wohlfahrtsstaat. Herausgegeben und übersetzt  
 von Hardy Buillon (T. A. JOPP)

### C. Sozialgeschichte

- 561 Hennig, A.: Die Rückkehr der Inflation. Inflation und Geldpolitik in West-  
 deutschland in den 1970er Jahren (R. AHRENS)  
 563 Römer, F.: Inequality Knowledge. The Making of the Numbers about the  
 Gap between Rich and Poor in Contemporary Britain (L. R. ANDERSON)  
 565 Todzi, K. S.: Unternehmen Weltaneignung. Der Woermann-Konzern und  
 der deutsche Kolonialismus 1837–1916 (C. DEJUNG)

### D. Wirtschaftsgeschichte

- 567 Boldorf, M. / Scherner, J. (Hg.): Handbuch Wirtschaft im Nationalsozialismus  
 (J. SCHLEUSENER)  
 569 Coën, A.: Les relations monétaires franco-allemandes et l'UEM (1969–1992):  
 des ambitions aux réalités (C. GERMOND)  
 570 Erker, P.: Die chemische Fabrik Joh. A. Benckiser im Nationalsozialismus  
 (G. WAGNER-KYORA)

572 Eingegangene Bücher

**NACHRUF**

VIERTELJAHRSSCHRIFT FÜR SOZIAL- UND WIRTSCHAFTSGESCHICHTE 111, 2024/4, 423–427

**Wolfram Fischer (1928–2024)**

Mit Wolfram Fischer ist einer der bedeutendsten Wirtschafts- und Sozialhistoriker Deutschlands der 1960er bis 1990er Jahre verstorben. Wie kein anderer stand er für die internationale Öffnung der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte gegenüber den USA, gegenüber den westeuropäischen Ländern und gegenüber Ostmitteleuropa auch im Kalten Krieg. Er hat breiter als seine Fachkollegen an mehreren amerikanischen Spitzenuniversitäten, an der Harvard Universität, in Berkeley, Princeton, Stanford, Washington, daneben auch an der Oxford University und an der Hebrew University Jerusalem gelehrt und geforscht. Er wirkte schon als junger Mann an der berühmten Konferenz von Walt W. Rostow über die Stadien des wirtschaftlichen Wachstums mit.<sup>1</sup> Er erhielt wahrscheinlich mehr Rufe auch an amerikanische Universitäten als die meisten anderen Wirtschaftshistoriker seiner Generation.

Daneben gehörte Wolfram Fischer zu den ganz Wenigen, die noch Wirtschaftsgeschichte und Sozialgeschichte zu verbinden wussten. Er schrieb wirtschaftshistorische Bücher etwa über deutsche Wirtschaftspolitik, über Wirtschaftsunternehmen, über die Wirtschaft des Ruhrgebiets, über Weltwirtschaft, aber auch sozialhistorische Bücher und Aufsätze über Armut, die soziale Frage, Lebensstandard oder die Bildungswelt des deutschen Handwerks. Seine Synthesen behandeln wirtschaftshistorische Themen ebenso souverän wie sozialhistorische.

Wolfram Fischer war ein interdisziplinärer Historiker auf eine besonders weitgehende Art. Interdisziplinarität war für ihn nicht nur ein Lippenbekenntnis zur Offenheit gegenüber anderen Disziplinen. Er promovierte in zwei Fächern, begann seine Karriere am historischen Lehrstuhl der TH Karlsruhe und an der Sozialforschungsstelle der Universität Münster in Dortmund. Er lebte und dachte in zwei Fächern. Er hing sehr an seinem Dialog mit den Wirtschaftswissenschaftlern, auch mit Soziologen, gegenüber denen er, wenn nötig, das pragmatische Veto des Historikers einlegte. Er war sich bewusst, dass der Trend zum quantitativen Modellieren zu einer Entfremdung zwischen Wirtschaftswissenschaften und Wirtschaftsgeschichte zu führen drohte. Allerdings hoffte er darauf, dass dies ein vorübergehender Zyklus war. Es schmerzte ihn, dass seine Professur an der FU Berlin nicht weitergeführt wurde und sein Institut nach ihm verschwand, aber versuchte sich dies aus der Logik von Entscheidungen der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät zu erklären, deren Dekan er mehrere Jahre gewesen war.

1 Fischer (1963). Für Hinweise bedanke ich mich bei Rainer Fremdling, Margrit Grabas, Jürgen Kocka, Reinhard Spree, Hannes Siegrist und Nikolaus Wolf.

Er hat daran mitgewirkt, dass stattdessen an der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Humboldt Universität Berlin eine Professur für Wirtschaftsgeschichte erhalten blieb, die Nikolaus Wolf innehat.

Wolfram Fischer beteiligte sich auch an den Debatten der Historiker, etwa über den Lebensstandard, den deutschen Sonderweg oder den organisierten Kapitalismus, blieb dabei aber immer in einer unabhängigen Position, wurde nie parteiisch. Er betrachtete sich als Historiker, sah aber besonders unter den Neuzeithistorikern zu wenig Interesse an der Wirtschaftsgeschichte und erklärte sich das aus der Reserviertheit der Historiker gegenüber Zahlen und gegenüber Quantifizierung.<sup>2</sup> Er löste keine Debatten aus wie sein vergangenes Jahr verstorbener Kollege Knut Borchardt, aber besaß hohes Ansehen unter Historikern ebenso wie unter Wirtschaftswissenschaftlern.

Schließlich war Wolfram Fischer trotz seines zurückhaltenden Auftretens einer der engagiertesten Organisatoren unter seinen Fachkollegen. Er baute ab 1964, als er einen Ruf an die FU Berlin annahm, dort das größte Institut der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in der Bundesrepublik der 1960er bis 1990er Jahre mit bis zu zehn wissenschaftlichen Mitarbeitern auf.<sup>3</sup> Er organisierte an seinem Institut ein exzellentes, internationales, wöchentliches Kolloquium, in dem viele der besten Köpfe der amerikanischen und europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte wie etwa David Landes, Henry A. Turner, Peter Gay, Gerald Feldman, Robert Fogel, Charles Tilly, Sidney Pollard, Eric Hobsbawm, Peter Mathias, François Crouzet, Pierre Ayoberry, Henri Brunschwig, Herman van der Wee, Hans Mottek, György Ránki, Marian Biskup, Waclaw Długoborski und Arnošt Klima vortrugen. Er gehörte zu den Gründern der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften, auch des wirtschaftshistorischen Ausschusses des Vereins für Socialpolitik und der Berliner Wissenschaftlichen Gesellschaft, zudem leitete er mehrere Jahre die Historische Kommission zu Berlin. Er war Herausgeber von zwei voluminösen, arbeitsaufwendigen Bänden der Europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte und zudem Herausgeber der dtv-Serie zur Geschichte der Weltwirtschaft mit dem besonders erfolgreichen Band von Charles Kindleberger über die Weltwirtschaftskrise. Er hat drei Schwerpunktprogramme der DFG zur Geschichte der Frühindustrialisierung in Deutschland, zur Industriegeschichte vor dem Ersten Weltkrieg und zur Historischen Statistik Deutschlands mitinitiiert und mitgeleitet. Aus dem letzten und umfangreichsten Schwerpunkt erschienen allein an seinem Institut acht Bände. Das sind nur einige seiner Projekte. Wolfram Fischer war ein Mann der Tat. Er arbeitete über Unternehmer und war gleichzeitig ein Unternehmer in der Wissenschaft.

Wolfram Fischer hinterlässt mit zwanzig Büchern und fast zweihundert Aufsätzen als Autor, daneben mehr als dreißig Bücher als Herausgeber oder Mitherausgeber ein sehr umfangreiches und vielfältiges Werk, das nicht von einer einzigen Fragestellung beherrscht ist und das nur in einigen Schlaglichtern vorgestellt werden kann. Er schien als junger Wissenschaftler auf dem Weg zum Wirtschaftshistoriker von Regionen, Un-

2 Interview mit Wolfram Fischer, in: <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/BEITRAG/intervie/fischer.htm> (gelesen 05.05.2024).

3 Fischer (2005).

ternehmen, Kammern und Handwerk zu sein. Er veröffentlichte Bücher und Aufsätze über das Fürstentum Hohenlohe, über Handelskammern im Ruhrgebiet, über das Ruhrunternehmen WASAG, über das deutsche Handwerk um 1800, später auch über das Berliner pharmazeutische Unternehmen Henning. Das herausragende Buch dieser ersten wissenschaftlichen Phase war seine Habilitationsschrift über Staat und Industrialisierung in Baden und seine Aufsätze zu diesem Thema, die ihm viel Ansehen einbrachten. In den 1970er Jahren, also in seinen Vierzigern, begann er in einer zweiten wissenschaftlichen Phase über internationale Geschichte zu schreiben. In seinem Band über die Weltwirtschaft im 20. Jahrhundert (1979) behandelte er eine heute vergangene Weltwirtschaft, in der Westeuropa und die Vereinigten Staaten im internationalen Handel noch dominierten.<sup>4</sup> Dieses Buch gewinnt den Leser immer noch durch die Klarheit seiner Argumentation, durch seine entschiedenen, aber gleichzeitig gut abgesicherten Urteile und durch seine Offenheit gegenüber anderen Herangehensweisen. Man würde sich wünschen, auch für die vergangenen fünfzig Jahre Weltwirtschaft ein ähnlich kompaktes und verständliches Buch zu lesen. Auch sein Bändchen über Geschichte der Armut ist in dieser internationalen, meist europäischen Perspektive geschrieben.<sup>5</sup> Ein neuerer, ähnlich kompakter und gut verständlicher Überblick über die Geschichte der Armut in Europa seit dem Mittelalter ist ebenfalls bisher nicht entstanden. In diese wissenschaftliche Phase gehört die gewichtigste Synthese Wolfram Fischers, seine beiden Überblickskapitel zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Europas im 19. Jahrhundert und im 20. Jahrhundert von insgesamt über 400 Seiten, eigentlich ein Buch für sich.<sup>6</sup> Sie wurde leider nie in das Englische übersetzt, obwohl eine Wirtschafts- und Sozialgeschichte Europas im 19. und 20. Jahrhundert schon damals fehlte und bis heute fehlt. Diese Synthese Wolfram Fischers ist in vielen Passagen nicht überholt, auch wenn sie schon vor fast vierzig Jahren erschien. Zu seinen internationalen Arbeiten gehören auch seine veröffentlichten Vorträge über die globalen Wirtschaftsbeziehungen Berlins und Deutschlands in der Geschichte. Einen guten, abschließenden Überblick über die vielseitigen Arbeiten Wolfram Fischers zur Geschichte der Weltwirtschaft, in denen er Finanzsysteme, Rohstoffe, Märkte ebenso behandelt wie Arbeitszeit und Lebensstandard, gab schließlich seine Aufsatzsammlung, die 1998 unter dem Titel „Expansion, Integration, Globalisierung“ erschien.<sup>7</sup> Nach seiner Pensionierung begann für ihn, sagte er selbst, eine neue, dritte wissenschaftliche Phase, in der er vor allem an der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften in breiten interdisziplinären Projekten mit dem Ingenieurwissenschaftler Günter Spur über Automatisierung und Arbeitszeit, mit dem Mediziner Klaus Hierholzer über den Exodus der Wissenschaften aus Berlin und mit dem Betriebswirt Horst Albach über technische Innovationen, daneben in dem von Lothar Baar moderierten DFG-Schwerpunkt über „Wirtschaftliche Strukturveränderungen, Innovationen und regionaler Wandel in Deutschland nach 1945“ besonders

4 Fischer (1979).

5 Fischer (1982).

6 Fischer (1985).

7 Fischer (1988).

über die wirtschaftliche Transition nach 1990 forschte und Forschungen leitete. Er war ein Musterbeispiel dafür, wie man sich nach der Emeritierung neue Forschungsaufgaben erschließen kann.

Es ist nicht leicht, seine eigenen Lehrer zu beurteilen. Jeder sieht sie anders. Mich beeindruckten drei Züge der Persönlichkeit Wolfram Fischers. Er besaß eine bewundernswerte Energie des Durchhaltens. Er promovierte bereits mit 23 Jahren, obwohl er nicht aus einem akademischen Elternhaus kam und die ganzen Schwierigkeiten seiner Altersgruppe in der turbulenten Zeit des Kriegsendes und der unmittelbaren Nachkriegszeit durchleben musste, die er in einem Interview lebhaft schilderte.<sup>8</sup> Er war schon mit 32 Jahren habilitiert, obwohl seine wichtigste Bezugsperson unter den Historikern, Rudolf Stadelmann, überraschend früh starb, er sich in der damaligen Ordinarienlandschaft etwas verwaist sah und länger nach Unterstützung suchen musste und auch eine zweite Dissertation schrieb. Er verstand es, aus einer hoffnungslosen Situation das Beste zu machen. Darüber hinaus beeindruckte mich seine Generosität, die liebenswürdige, offene Gastfreundschaft auch seiner Frau in seiner Villa in Dahlem, mit der er in der akademischen Gesellschaft Westberlins herausstach, seine Generosität bei der Themenwahl der Jüngeren, aber auch sein generöses Festhalten an akademischen Maßstäben als Betreuer gegenüber Jüngeren, die andere politische Positionen vertraten als er. Schließlich schätzte ich auch seinen Auftritt. Er trat nicht als der schlagfertige, brillante, theoretisch versierte, alle anderen in den Schatten stellende Intellektuelle auf, sondern wählte eher das low profile. Er konnte mit wenigen, einfachen, aber den Kern treffenden Sätzen die Aussichten eines Forschungsprojektes oder die Leistungen einer Forschungsarbeit präzise abschätzen, ohne abschätzig zu sein. Er besaß einen klaren Spürsinn für sehr gute wissenschaftliche Qualität und hatte sichtbar Freude daran. Zu seiner Persönlichkeit gehörte auch ein Vergnügen an scharfem, aber öffentlich sehr dosiert eingesetztem Witz. Er ist selten in seinen gedruckten Arbeiten zu finden, aber doch bei seiner Einschätzung von Gustav Schmoller.

Auf Schmoller wurde zuerst das Wort gemünzt, Nationalökonomien hielten ihn für einen hervorragenden Historiker und Historiker für einen hervorragenden Nationalökonom. (...) Wird man heute gefragt, was zutrifft, könnte man leicht zynisch bemerken, Schmoller sei weder ein guter Nationalökonom noch ein guter Historiker, aber ein hervorragender Sozialpolitiker gewesen.<sup>9</sup>

Die jüngere Generation hat Wolfram Fischer sehr viel zu verdanken. Er war ein durch amerikanische Universitäten geprägter Liberaler, der junge Wissenschaftler förderte, sie auch herausforderte, aber ihnen Freiräume ließ. Er ermunterte sie zu Auslandsaufenthalten, auch zum internationalen Vergleichen, und machte es der nachfolgenden Generation leicht, internationale Beziehungen aufzubauen. Er bildete keine uniforme Schule, drängte den Jüngeren seine Fragestellungen nicht auf, erwartete aber Forschungsleistungen.

8 Interview mit Wolfram Fischer, in: <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/BEITRAG/intervie/fischer.htm> (gelesen 05.05.2024).

9 Fischer (1992).

gen und Mobilität. Er habilitierte fünfzehn Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen in Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der FU.<sup>10</sup> Die Hochschullehrer Gerold Ambrosius (Siegen), Johannes Bähr (Frankfurt), Jürgen Brockstedt † (Berlin), Peter Czada † (Berlin), Rolf Engelsing † (FU Berlin), Paul Erker (München), Rainer Fremdling (Groningen), Margrit Grabas (Saarbrücken), Gerd Hardach † (Marburg), Reinhard Hildebrandt † (Aachen), Rüdiger Hohls (HU Berlin), Carl-Ludwig Holtfrerich (FU Berlin), Hubert Kiesewetter (Eichstätt), Jochen Krengel (Berlin), Stephan Merl (Bielefeld), Hermann Josef Rupieper † (Halle), Harm G. Schröter (Bergen), Hannes Siegrist (Leipzig), Adelheid Simsch † (FU Berlin), Reinhard Spree (München), Heinrich Volkmann † (FU Berlin) und der Unterzeichnende (HU Berlin) kommen aus seinem Institut. Mitarbeiter seines Instituts treffen sich weiterhin regelmäßig. Zu seinem 90. Geburtstag konnten wir ihm noch gratulieren und ihm sagen, was wir ihm verdanken.

### Literaturverzeichnis

- Fischer, Wolfram (1992): Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in Berlin in: Hansen, Reimer/Ribbe, Wolfgang (Hg.): *Geschichtswissenschaft in Berlin im 19. und 20. Jahrhundert. Persönlichkeiten und Institutionen*, Berlin.
- Fischer, Wolfram (1988): *Expansion, Integration, Globalisierung. Studien zur Geschichte der Weltwirtschaft*, Göttingen.
- Fischer, Wolfram (1979): *Die Weltwirtschaft im 20. Jahrhundert*, Göttingen.
- Fischer, Wolfram (1982): *Armut in der Geschichte. Erscheinungsformen und Lösungsversuche der „Sozialen Frage“ in Europa seit dem Mittelalter*, Göttingen.
- Fischer, Wolfram (1985): Wirtschaft und Gesellschaft Europas 1850–1914, in: ders. (Hg.): *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 5, Stuttgart, S. 1–207.
- Fischer, Wolfram (1985): Wirtschaft, Gesellschaft und Staat in Europa 1914–1980, in: ders. (Hg.): *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 6, Stuttgart, S. 1–221.
- Fischer, Wolfram (2005): Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Freien Universität Berlin 1955 bis 2004, in: *Scripta Mercaturae. Zeitschrift für Wirtschaft und Sozialgeschichte* 39, S. 45–73.
- Fischer, Wolfram (1963): Government Activity and Industrialization in Germany (1815–1870), in: Rostow, Walt W. (Hg.): *The Economics of Take-Off into Sustained Growth*, London, S. 83–94.

HARTMUT KAEUBLE  
Berlin

<sup>10</sup> Fischer (2005).

## AUFsätze

VIERTELJAHRSSCHRIFT FÜR SOZIAL- UND WIRTSCHAFTSGESCHICHTE 111, 2024/4, 428–460  
DOI 10.25162/VSWG-2024-0014 (CC-BY 4.0)

MARKUS A. DENZEL

## Das Ende eines internationalen Kaufmannshauses

Die „Haushaltsbücher“ des Kaufmannsbankiers Stefan I. Loitz aus Tiegenhof bei Danzig, 1577–1580<sup>1</sup>

### The End of an International Merchant's House

The 'Household Accounts' of the Merchant Banker Stefan I Loitz from Tiegenhof near Gdańsk, 1577–1580

*Abstract:* Using two household account books, this article analyses the family and staff, travel, consumption and flamboyance of the merchant-aristocratic household of the Loitz family in the 1570s. In 1572, the merchant-bankers Loitz, who had been highly successful in international trade and finance from Szczecin, Gdańsk and Lüneburg for decades, had to overcome a drastic illiquidity crisis. Afterwards, they largely maintained the standard of living of a wealthy merchant or lower nobility, so that the decline of entrepreneurial activity did not lead to a fall in social standing for the entire family. The article also provides in-depth insights into the economic history of the Polish-Prussian region, characterized by agrarian farming, the grain and salt trades, and the persistence of the aristocracy.

*Keywords:* trade history, Loitz merchant family, Baltic Sea region, business history, manorial economy

*JEL Codes:* N23, N73, N83

### 1. Einleitung

Im hansischen Raum ist die Überlieferung buchhalterischer Unterlagen, die zur Untersuchung von Unternehmensgeschichten beitragen könnten, im Vergleich zu anderen Wirtschaftsräumen des Spätmittelalters oder des 16. Jahrhunderts gering. Die wenigen

<sup>1</sup> Dieser Beitrag ist ein Resultat aus einem von Gerhard Fouquet (Kiel) beantragten und am Lehrstuhl für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Universität Leipzig unter Leitung des Verfassers bearbeiteten DFG-Projekt zum Thema „Resilienz-Management in Handel, Transport und Finanzwesen zwischen Elbe und Weichsel: Die Handelshäuser Loitz, Grieben und Lindholz, 1544–1576“.

prominenten Beispiele – erinnert sei exemplarisch an Hildebrand Veckinchusen<sup>2</sup> und Johan Pyre<sup>3</sup> – stammen zudem sämtlich aus dem 14. und 15. Jahrhundert, während für das 16. Jahrhundert, die Zeit des einsetzenden Übergangs von den späten Hansen hin zur Dominanz der Niederländer und später der Engländer im Ostseeraum, bislang keine Buchhaltungsunterlagen in größerem Umfang ausgewertet werden konnten. Das nach derzeitigem Forschungsstand einzige Beispiel, das dafür in Frage kommt, sind die buchhalterischen Quellen der Familie Loitz, die in den ersten acht Jahrzehnten schwerpunktmäßig im südlichen Ostseeraum mit Handelshäusern in Stettin (*Szczecin*) und Danzig (*Gdańsk*) sowie kurzzeitig auch in Lüneburg kommerziell tätig war. Die international engagierten Kaufmannsbankiers Loitz waren aufgrund ihrer umfangreichen, wenngleich sehr weit verstreuten Überlieferung seit den 1930er Jahren bereits mehrfach Gegenstand der Forschung; ihre hinterlassenen Rechnungsbücher der Jahre 1567 bis 1570 sind jedoch erst 2024 ediert und erstmals systematisch, wenngleich nicht in allen möglichen Details ausgewertet worden.<sup>4</sup> Die Unternehmensgeschichte der Loitz ist somit bislang die einzige des Hanseraums in der Spät- und Krisenzeit um 1570, die zumindest partiell auf der Grundlage serieller Rechnungsbücher untersucht werden kann und die durch deren schiere Existenz Einblick in die unternehmensinternen buchhalterischen Prozesse in einer Weise gewährt, wie dies bislang für kein anderes Handelsunternehmen im Ostseeraum in der Umbruchphase von den traditionell-hansischen Strukturen hin zu den mehr und mehr um sich greifenden Innovationen aus Nordwesteuropa möglich gewesen ist.<sup>5</sup>

Das Corpus der buchhalterischen Unterlagen ist allerdings auch für die Kaufmannsbankiers Loitz beschränkt: Die Rechnungshefte für ihre Geschäftstätigkeit vom Danziger Standort aus für die Jahre 1567 bis 1570<sup>6</sup> konnten zur Ausgangsgrundlage einer Neubewertung der Loitzschen Handels- und Finanztätigkeit von den 1540er bis zu den frühen 1570er Jahren herangezogen werden. Darüber hinaus existieren zwei Hefte aus den Jahren 1577 bis 1580<sup>7</sup>, die in der bisherigen Forschung in der Regel als „Haushaltsbücher“ bezeichnet worden sind. Diese geben Einblicke in die Spätzeit der Loitz – die letzten als Kaufleute tätigen Familienmitglieder starben 1579 und 1584. Diese Bücher sollen im Mittelpunkt der folgenden Überlegungen stehen. Anders als für die Zeit vor 1572, als die Loitz mindestens in Pommern illiquide geworden waren, was eine entscheidende Zäsur in ihrer Geschäftstätigkeit darstellte, liegen für die späten 1570er Jahre nur noch wenige, über die beiden Hefte hinausweisende Quellen vor.<sup>8</sup> Auch hat sich die bisherige Forschung allenfalls am Rande und nur mit cursorischen Bemerkungen mit den letzten Jahren der Kaufmannsfamilie Loitz befasst; die genannten Hefte sind bislang überhaupt

2 Lesnikov (1973); ders./Stark/Cordes (2013).

3 Orłowska (2022).

4 Denzel (2024).

5 Vgl. Denzel (2016).

6 APG, 300, R/Vv, Nr. 200–213.

7 APG, 300, R/Vv, Nr. 214–215.

8 Simonini (2016).

nicht ausgewertet worden. Dieses Forschungsdesiderat zu schließen, ist das Anliegen des folgenden Beitrags. Im Einzelnen werden drei Fragen in den Blick genommen:

1. Wie sah die ‚Buchführung‘ (wenn man die überlieferten Hefte so bezeichnen möchte) der Loitz in den späten 1570er Jahren aus?
2. Welche Hinweise bieten diese Rechnungsunterlagen bezüglich der Geschäftstätigkeit der Loitz in der zweiten Hälfte der 1570er Jahre?
3. Welche Rückschlüsse lassen diese Quellen auf die Haushaltsführung und den Konsum der dem Niederadel zugehörigen Kaufmannsfamilie Loitz in deren Spätzeit zu?

Als Grundlage für die weiteren Ausführungen werden vorab die wesentlichen Entwicklungsstränge der Unternehmensgeschichte der Loitz seit dem 15. Jahrhundert skizziert.

## **2. Die Kaufmannsbankiers Loitz bis zur Krise des Jahres 1572 – Der Forschungsstand**

Der Forschungsstand zum Handels- und Bankhaus der Loitz basierte bis vor einigen Jahren vorrangig auf den Arbeiten des Historikers und Archivars Johannes Papritz (1898–1992) von 1931/32, die dieser in den 1957 nochmals zusammengefasst und zugespitzt hatte – nunmehr allerdings unter Verzicht auf Belege und exakte Quellenangaben.<sup>9</sup> Die Papritzschen Thesen, Einschätzungen und Beurteilungen – manchmal sind es auch nur Mutmaßungen – beruhen weitgehend auf seiner umfangreichen Kartei<sup>10</sup> und bestimmten das Bild der Kaufmannsfamilie Loitz und ihrer Unternehmung(en) bis in die jüngste Zeit.<sup>11</sup> Insbesondere in der deutschsprachigen Literatur sah man keinerlei Anlass, die teilweise überzogenen und auch in sich nicht schlüssigen Argumentationsstränge Papritz’ zu hinterfragen und anhand von Quellenstudien zu korrigieren.<sup>12</sup> In jüngeren polnischen Studien wurden hingegen bereits erste grundlegende Versuche unternommen, die Papritzschen Einschätzungen durch neuere Quellenforschungen zu ergänzen, die insbesondere das Wirken der Loitz im Königreich Polen und für die polnische Krone beleuchten. Diese Forschungen wurden jedoch im deutschen Sprachraum bislang kaum zur Kenntnis genommen. Die neueste Arbeit von Marcin Grulkowski präsentiert diesen Forschungsstand in einer aktuellen Zusammenfassung und mit neuen Erkenntnissen.<sup>13</sup>

Die Fehleinschätzungen von Papritz beruhen auf seiner Übernahme von Urteilen, die aus dem Hausbuch des adeligen pommerschen Gutsbesitzers Joachim von Wedel

9 Papritz (1932; 1957).

10 AS MR, Nachlass Papritz, Kleine Kartei, Nr. 1–3.

11 Auch die maßgeblich kunsthistorisch orientierten Forschungen der Arbeitsgruppe um Aleksandra Lipińska gehen aus wirtschaftshistorischer Perspektive nicht wesentlich über den älteren Forschungsstand hinaus; Lipińska (2017); Simonini/Schröder-Bornkampff (2020).

12 U. a. Böcker (1998; 2013).

13 Grulkowski (2022).

(1552–1609) um 1600<sup>14</sup> stammen und als ein Topos in der Geschichtsschreibung über die Loitz auch im 19. Jahrhundert nur wenig abgeschwächt wurden. Hintergrund ist der vermeintliche „Bankrott“ der Loitz 1572, der den Niederadel ganz Pommerns und weiter Teile Preußens und des nördlichen Polen ruiniert haben soll. Diese Annahme konnte inzwischen widerlegt werden, so wie im Übrigen auch das Gesamtbild der Loitz in der Handelsgeschichte des südlichen Ostseeraums revidiert worden ist.<sup>15</sup>

Hiernach hatte die Handelsunternehmung der wahrscheinlich ritterbürtigen Familie Loitz<sup>16</sup> ihren Ursprung in Stettin, wo sie mit Hans I. Loitz (†1448/49) seit 1433 nachgewiesen war und unter seinem Sohn Michael I. (1438–1494) ihren wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aufstieg erlebte, der mit dessen Sohn Hans II. (ca. 1470–1539) seinen ersten Höhepunkt erreichte. Das Handelshaus agierte im Herings-, Getreide- und Salzhandel sowie im Kreditgeschäft zunehmend international und expandierte in den Getreideexorthafen Danzig<sup>17</sup>, wo ein weiteres Haus aufgebaut wurde, das Hans' II. ältere Söhne Michael II. (1501–1561) und Simon I. (1502/03–1567) führten; hierfür waren die geschäftlichen wie auch ehelichen Verbindungen mit der alteingesessenen Familie Feldstedt (oder Feldstede) von zentraler Bedeutung. Die beiden jüngeren Söhne Hans' II., die in Stettin blieben, heirateten sogar in den niederen Adel ein, was den gesellschaftlichen Aufstieg der Familie weiter forcierte: Stefan I. (1507–1584) ehelichte Beata von Dassel aus Lüneburg (1529–1568) und Hans III. (1510?–1575) Elisabeth von der Osten (†1582); beide Ehefrauen entstammten sehr angesehenen Familien des südlichen Ostseeraums.<sup>18</sup>

Nach dem Tod des Seniors Hans II. 1539 setzten seine vier Söhne die bisherige Geschäftstätigkeit sowohl in Stettin als auch in Danzig zunächst in den bewährten Bahnen fort. Ursprünglich hatte es sich bei den Loitz im 15. und in den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts in typisch hansischer Tradition um eine Einzelunternehmung gehandelt, die sich aber auch mit anderen Häusern auf Zeit in einer Widerlegung<sup>19</sup> vergesellschaftete. Anders als in der älteren Forschung regelmäßig behauptet, wurde 1539 *keine*

14 von Bohlen Bohlendorff (1882).

15 Denzel (2024). Hiernach im Wesentlichen auch die folgenden Ausführungen.

16 Nach Rymar (2002), S. 203 f., ist von einer Abstammung von der Ritterfamilie Loysin oder Loytzin auszugehen, die bereits in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts im Dorf Loitzin oder Leussin (heute Lojszyno; nicht zu verwechseln mit der Gemeinde Loitz bei Stolp) auf der Insel Wollin am Camminer Haff belegt ist.

17 Mączak (1971); van Tielhof (1995; 2002).

18 Papritz (1932), S. 12–16; ders. (1957), S. 78 f.; Böcker (2013), S. 170; dies. (1998), S. 211; Makala (2022), S. 91; vgl. Simonini (2016), S. 515.

19 Die Widerlegung war eine hansische Handelsgesellschaft, bei der zwei Kaufmannsparteien (nicht nur Einzelpersonen!) ihr Eigenkapital – in der Regel 1:1 oder 1:2 – zu einem gemeinsamen Kapital ‚zusammenschoben‘. Das gemeinsame Kapital wurde dann von dem Partner mit der kleineren Einlage, dem in den Quellen so bezeichneten ‚Knappen‘, ‚Knecht‘ oder *socius tractans* (handelnden Gesellschafter, Kapitalführer), auf Handelsfahrten genutzt, während der Kapitalgeber mit der größeren Einlage, der ‚Herr‘ oder *socius dormiens* (schlafender Gesellschafter), zu Hause blieb. Gewinne wurden nach lübischem Recht in der Regel hälftig, d. h. nach der ‚Mannzahl‘ geteilt, was dem Traktanten einen Vorteil verschaffte und seine Arbeitsleistung entlohnte; bei Verlusten wurde uneinheitlich verfahren, meist jedoch nach der ‚Markzahl‘, d. h. nach dem Verhältnis der eingezahlten Anteile; Denzel (2024), S. 128 f. nach Cordes (1998), S. 119–130, 139–143, 149–153, 316, 320.

Familiengesellschaft nach italienisch-oberdeutschem Vorbild gegründet. Für diese Annahme fehlen Belege<sup>20</sup>, weswegen sich der von Papritz und anderen mehrfach gezogene Vergleich mit den Fuggern erübrigt. Das ererbte Familienvermögen wurde von den vier Brüdern (ohne Einbeziehung ihrer Schwestern) in einer Gütergemeinschaft verwaltet, die aber auch nur hinsichtlich des elterlichen Erbes bestand; d. h. es handelte sich – modern gesprochen – um eine ungeteilte Erbengemeinschaft<sup>21</sup>, die allerdings nicht rechtsfähig war bzw. ist. Darüber hinaus agierten die vier Brüder wohl regelmäßig allein, sofern sie nicht untereinander oder zu zweien mit einem externen Dritten eine Widerlegung eingingen.<sup>22</sup> Dass in der Überlieferung nichtsdestoweniger häufig von „den Loitzen“ – durchaus *anstelle* einer nicht vorhandenen ‚Firma‘ – die Rede ist, ist darauf zurückzuführen, dass vielfach zwei oder mehr Brüder miteinander auftraten und durchaus auch unternehmerisch eng zusammenarbeiteten. Auch wenn es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit keinen „Regierer“ unter „den Loitz“ gab (nach Papritz hätte dies Stefan I. sein sollen<sup>23</sup>), lassen die Danziger Rechnungsbücher zumindest für die ausgehenden 1560er und beginnenden 1570er Jahre doch eine gewisse Struktur erkennen: Hiernach ist davon auszugehen, dass zum einen die beiden ‚Standorte‘ Stettin und Danzig innerhalb der Unternehmung gleichberechtigt nebeneinander agierten, der Standort Danzig jedenfalls nicht in irgendeiner Weise dem in Stettin im Sinne einer Filiale untergeordnet war. Beide scheinen ihre Geschäftstätigkeit weitgehend unabhängig voneinander abgewickelt zu haben. Dass in Stettin Hans III. und Stefan I., in Danzig hingegen Michael II. und Simon I. tätig waren, ist bemerkenswert, da die beiden älteren Brüder somit nicht im ‚Stammhaus‘, sondern in der aufstrebenden Neugründung ihres Vaters tätig wurden, während die beiden jüngeren die Stettiner Tradition weiterführten. Vielleicht wurde dabei auch die Arbeitsteilung fortgeschrieben, die sich bereits vor dem Tod Hans’ II. eingeschrieben hatte.

Wie könnte man nun die Unternehmungen der Loitz am besten charakterisieren? Es bietet sich an, den modernen Begriff der Unternehmensgruppe zu verwenden, auch wenn die Dimensionen der Loitzschen Kaufmannstätigkeit im Vergleich zu gegenwärtigen Konzernen allerdings völlig unterschiedlich sind. Aber unter einer Unternehmensgruppe versteht man eine „Gesamtheit rechtlich selbständiger Unternehmen, die aufgrund bestimmter Gemeinsamkeiten zusammengehören“<sup>24</sup>, und genau darum handelte es sich bei „den Loitz“: Die Unternehmungen der Brüder und später des Neffen Hans IV. in Danzig waren rechtlich selbständig – für einen Gegenbefund gibt es keinen Beleg –, agierten aber aufgrund interner Absprachen und gemeinsamer Vertragsunter-

20 Denn existiert weder ein Gesellschaftsvertrag, der ja das Konstitutivum einer jeden (oberdeutschen) Handelsgesellschaft war noch eine andere vergleichbare, schriftliche Vereinbarung noch eine ‚Firma‘, d. h. eine offizielle Bezeichnung einer etwaigen Handelsgesellschaft; Lutz (1976), Bd. I, S. 168, 245, 259, 307, 324, 339–346, 363, 394, 405 f. und passim; vgl. Isenmann (2020), S. 341–354.

21 Vgl. Cordes (2000), S. 12.

22 Ebd.

23 Papritz (1932), S. 18.

24 Wikipedia (Hg.): *Unternehmensgruppe*, <https://de.wikipedia.org/wiki/Unternehmensgruppe>, letzter Zugriff am 16.09.2024. Vgl. Wiedemann (1988), S. 6.

zeichnungen vielfach zusammen. Der durchaus anachronistisch anmutende Ausdruck einer Unternehmensgruppe erscheint somit – zumal mangels besserer Alternativen – durchaus geeignet, die Loitzschen Unternehmungen zu charakterisieren. Allerdings waren sie eine familiär gestützte Unternehmensgruppe, eine Bruderfirmengruppe mit getrennter Haftung<sup>25</sup>, aber teilweise gemeinsamer Kasse, wie ja nicht zuletzt die Danziger Rechnungsbücher belegen.

Die Geschäftstätigkeit der vier Loitz-Brüder blühte in den 1550er und 1560er Jahren in weiten Teilen des gesamten Ostseeraums und des westlichen Europas: Sie exportierten Getreide aus Polen, Preußen und Pommern in die Häfen der westeuropäischen Handelsnationen, um mit der Rückfracht Salz aus der Baie de Boulogne in den salzarmen Ostseeraum zu importieren, wo dieses Salz allerdings vor dem Verkauf noch aufbereitet werden musste. Der Handel Getreide gegen Salz bestimmte im Wesentlichen das Geschäft der Loitz-Brüder und wurde von ihnen mit umfangreichen Darlehensvergaben verbunden, die sie sowohl dem landsässigen niedrigen Adel als auch den hochadeligen Fürsten und Herren vergaben. Dabei dienten der Stolper Jahrmarkt („Umschlag“) für die adeligen Gutsbesitzer aus Pommern und der Dreikönigsmarkt in Thorn (Toruń)<sup>26</sup> für die polnische Szlachta als Handelsplätze, wo Getreideverkäufe und wechselseitige Kreditabrechnungen erfolgten, während vergleichbare Geschäfte mit dem brandenburgischen Adel auf den Großen Jahrmärkten in Leipzig oder Naumburg abgewickelt wurden. Dass neben den Haupthandelsgütern Getreide und Salz allerdings noch zahlreiche andere Dinge gleichsam nebenbei mitverhandelt wurden, versteht sich geradezu von selbst, dienten zahlreiche Luxuswaren doch auch nicht nur als Verkaufsgüter an Fürstenhöfen, sondern auch als den Hohen Herren dargebrachte „Verehrungen“ zur Absicherung von deren Gunst. Die engsten derartigen Beziehungen der Loitz bestanden mit den Herzögen von Pommern, dann von Stettin aus – bereits seit den 1530er Jahren – mit den Kurfürsten von Brandenburg und von Danzig aus mit den Herzögen von Preußen sowie – seit den 1540/50er Jahren in zunehmenden Maße – wieder von beiden Häusern mit dem König von Polen. Zwar waren die Loitz weder Hofbankiers noch Hoffaktoren im eigentlichen Sinne des Wortes, sondern eher eine Art Hoflieferanten und -krediteure – wie zahlreiche andere Kaufmannsbankiers der Zeit eben auch –, doch verstanden sie es besonders geschickt, ihre engen Beziehungen zu den Höfen für ihre eigene Geschäftstätigkeit vorteilhaft auszunutzen – und dies über zahlreiche Krisen hinweg. Über dieses „Kerngeschäft“ hinaus waren die Loitz-Brüder noch auf zahlreichen anderen Geschäftsfeldern engagiert, sei es im Mansfelder Kupferbergbau, im Handel mit litauischen Waldwaren und schwedischem Osemund, in Kreditgeschäften mit dem dänischen Hof und im Handel und in der Aufbereitung von isländischem Schwefel, mit Solddienstverträgen in Frankreich und Braunschweig, im Handel mit Holz und anderen Ostseewaren in England, in Kreditgeschäften mit deutschen Reichsfürsten<sup>27</sup> und vielem anderen mehr. Nicht alle Geschäftszweige verliefen immer gleichermaßen erfolgreich.

25 Vgl. Butzert (2016), S. 329–332.

26 Vgl. North (1981), S. 204 f.

27 Fouquet (2022).

So gelang es Stefan I. Loitz trotz seiner intensivsten Bemühungen mit allen finanziellen und juristischen Mitteln in den 1560er Jahren nicht, im Lüneburger Salinengeschäft so Fuß zu fassen, dass es sich für ihn langfristig rentiert hätte<sup>28</sup> – und dies obwohl er mit der dort ansässigen Bettina von Dassel sogar ins Patriziat der Stadt eingeheiratet hatte.

Überhaupt setzte in der zweiten Hälfte der 1560er Jahre der Niedergang der internationalen Geschäftstätigkeit der Loitz in dem Maße ein, in dem die Getreidekrise im Ostseeraum und dann die Finanzkrise in Westeuropa, verstärkt durch den Nordischen Krieg, voranschritten: Das Kerngeschäft Getreide gegen Salz wurde zunehmend unrentabel, zumal die Sundzollsperrung von 1566/67 die Transportkosten deutlich erhöhte; das Engagement in Dänemark, später auch das in England, mit dem Kaiser und Schlesien brach ab, und der Tod der langjährigen Geschäftspartner Herzog Albrecht von Preußen und Kurfürst Joachim II. von Brandenburg beendete die bislang so ertragreichen Finanzbeziehungen abrupt, ohne dass die Loitz die entsprechenden Außenstände hätte realisieren können.

Im Ergebnis wurde das Danziger Haus der Loitz, das nach seinen Rechnungsbüchern trotz hoher nomineller Umsätze seit 1567 keine Gewinne mehr abgeworfen hatte, im Herbst 1570 geschlossen, d. h. die Geschäftstätigkeit schlicht eingestellt. Michael II. hatte sich bereits 1548 (oder früher) als Gutsherr in das Danziger Umland zurückgezogen, Simon I. war 1567 gestorben, und der letzte Geschäftsführer Hans IV., Sohn Michaels II., wandte sich nunmehr ebenfalls der Tätigkeit als Gutsherr zu, die zwar deutlich geringere, aber immerhin regelmäßige und auskömmliche Einnahmen für eine standesgemäße Lebenshaltung versprach. Die beiden Stettiner Brüder Stefan I. und Hans III. engagierten sich mehr und mehr in ihren Geschäften mit der polnischen Krone, vor der sie in großem Stil Salz aus den Salinen von Wieliczka, Bochnia und aus Ruthenien zu erhalten hofften, das, aufwändig aufbereitet, im Ostseeraum und vor allem in Kurbrandenburg verkauft werden sollte. Als sie mit einer Anleihe von 100.000 Talern, die einige wenige pommerische Adelige über die pommerischen Herzöge dem König von Polen gewährt hatten, in eine deutliche finanzielle Schieflage gerieten und innerhalb der pommerischen Herzogtümer mindestens vorläufig zahlungsunfähig wurden, zogen sie sich – Hans III. mit Familie – in der Krone Polens gehörige Länder bzw. auf ihre dortigen Landgüter zurück, um sich ihren pommerischen Gläubigern zu entziehen. Dies brachte ihnen unter ihren Standesgenossen den Vorwurf der „Flucht“ ein und bei dem bereits genannten Chronisten Joachim von Wedel, der wohl zu den geprellten Gläubigern zu rechnen ist, den des „Bankrotts“, auch wenn in zeitgenössischen Quellen dieser Vorwurf nie explizit erhoben worden ist. Nichtsdestoweniger hatten die Loitz in weiten Teilen des südlichen Ostseeraums ihre Kreditwürdigkeit, ihr *lovens*, wie man im Hanseraum sagte, verloren und sahen sich zahlreichen Beschuldigungen bis hin zu dem der Wucherei ausgesetzt. Nur innerhalb der *Rzeczpospolita*, der in Lublin 1570 geschlossenen Union zwischen Polen und Litauen, waren sie immer noch wohlgekommen, hatten sie sich doch dort nicht nur die Krone, sondern auch zahlreiche Geistliche und Angehörige der

28 Denzel (2024), Kap. 2.4; vgl. auch Hagen (2022).

*Szlachta* geschäftlich und politisch verpflichtet, nicht zuletzt durch ihre Tätigkeit in der Königlichen Seekommission (*Comisia morska*), die die maritime Expansion Polens im östlichen Ostseeraum sicherstellen sollte.

### 3. Die Haushaltsbücher als Quelle für die letzten Jahre der Loitz

Mit der Geschäftseinstellung Hans' IV. Loitz endete auch das Konvolut der Danziger Rechnungsbücher, die seit 1566 vom öffentlichen Schreiber Lucas Kleigen und, wenn auch nicht erhalten, davor von Lorenz Naps, ebenfalls einem öffentlichen Schreiber, geführt worden waren. Die Aufgabe der Tätigkeit eines Kaufmanns machte die Führung von buchhalterischen Unterlagen obsolet, auch wenn Hans IV. auf Gut Tiegenhof (Nowy Dwór Gdański), dem damals sogenannten Neuen Hof, weiterhin tätig gewesen zu sein und somit wie sein Vater Michael II. in dessen letzten Jahren das Leben eines Gutsherrn geführt zu haben scheint. Der Wechsel von der Kaufmannschaft in die landwirtschaftliche Ökonomie, verbunden mit niederadeligem Lebensstil – die Loitz gehörten spätestens seit 1566 zum polnischen Niederadel<sup>29</sup> –, war unter seinen Zeitgenossen nichts Außergewöhnliches, sondern ist vielmehr bei zahlreichen seiner Standesgenossen zu beobachten. Hans IV. folgte somit einem durchaus üblichen gesellschaftlichen Muster, das mit der Ausbreitung der Gutswirtschaft im südlichen Ostseeraum seit der Mitte des 16. Jahrhunderts einherging.<sup>30</sup>

In den folgenden Jahren wurden nach derzeitigem Stand der Forschung keine wie auch immer gearteten Rechnungsbücher geführt; im Bereich der Gutswirtschaft scheint dies (noch) nicht üblich oder nötig gewesen zu sein. Am 21. Juni 1577 setzt jedoch eine erneute Überlieferung ein – geradezu unvermittelt, denn sie beginnt nicht wie gewöhnlich zu einem Monats- oder Quartalsanfang, ist sowohl ohne einleitende Vorbemerkung als auch ohne Hinweis auf den Schreiber oder den Auftraggeber – wie dies bei den älteren Rechnungsbüchern regelmäßig der Fall gewesen ist. Ob diese in buchhalterischer Weise geführten Hefte tatsächlich erst zu diesem Datum (wieder) einsetzen oder ob vorherige verloren gegangen sind, ist nicht mehr festzustellen. Jedenfalls schließen sie sich in ihrem Aufbau und in ihrer Gliederung weitgehend an die früheren Rechnungsbücher an, die damit als eine Art Vorlage für diese – neutral ausgedrückt – buchhalterischen ‚Notizen‘ gedient haben könnten. Allerdings sind sie – das sei gleich vorweggenommen – bei Weitem nicht mit der gleichen Sorgfalt und Exaktheit geführt wie ihre älteren Vorgänger; mehrfach fehlen die Beträge und Datumsangaben sowie häufig die Mengen-, Gewichts- oder Maßangaben. Vor allem aber liegt der Unterschied zu den Büchern der Jahre 1566–1570 darin, dass jetzt keine monatlichen Saldierungen mehr vorgenommen, sondern die Posten auch über die Monatsgrenzen hinweg nacheinander aufgelistet worden sind. Eine Saldierung für einige, nicht alle Jahre ist auf einem Zettel (!) eingelegt worden, gleichsam als eine ergänzende Notiz des ‚Rechnungsfüh-

29 Denzel (2024), S. 35.

30 North (1994), S. 79; North (1983), S. 3–7.

rers‘ zur eigenen Vergewisserung. Überhaupt werden mehrmals ‚Zettel‘ – Abrechnungen des Schreibers oder anderer Bediensteter über ihre Auslagen – mit eingelegt oder abgeschrieben oder Listen vorheriger Ausgaben gleichsam nachgetragen.<sup>31</sup>

Nicht nur in der Qualität der – geradezu selbstverständlich – einfachen Buchführung, sondern auch in deren Inhalt ist eine deutliche Veränderung festzustellen: Denn die eingetragenen Posten betreffen nicht mehr eine geographisch weit ausgedehnte, internationale Geschäftstätigkeit mit Zahlungsverkehrs- und Kreditoperationen verschiedener Art, wie dies vor 1570 der Fall gewesen ist. Vielmehr konzentrieren sie sich auf Haushaltsausgaben auf Gut Tiegenhof und Ausgaben auf Reisen vor allem von Stefan I. Loitz und seinen Bediensteten sowie von Hans IV. Hierin liegt auch die durchaus besondere Bedeutung dieser Rechnungsunterlagen, denn sie geben Auskunft über die Tätigkeit der beiden wichtigsten Vertreter der Loitz-Familie zwischen 1577 und 1580/84 – eine Zeit, für welche sonst kaum darüber hinausweisende Unterlagen für die Loitz verfügbar sind. Daher können die Hefte der Jahre 1577–1580 einerseits mit guten Gründen als ‚Haushaltsbücher‘ bezeichnet werden (wie dies ja auch schon mehrfach geschehen ist<sup>32</sup>); andererseits sind sie aber auch deutlich mehr, nämlich eine über den Haushalt im engeren Sinne hinausweisende Quelle zu der gegenüber früheren Jahren und Jahrzehnten deutlich eingeschränkten, kaufmännischen Geschäftstätigkeit der Loitz, die nunmehr vor allem noch von Stefan I. praktiziert wurde.

Überhaupt wird Stefan I. Loitz als die Schlüsselfigur dieser Quelle anzusehen sein, denn er war mit einer sehr hohen Wahrscheinlichkeit der Auftraggeber für die Erstellung der Hefte, in denen er *herr stefan* oder schlicht *der herr* genannt wird, während die anderen, älteren Loitz mit Vor- und Familiennamen, die jüngeren teilweise in der Diminutivform verzeichnet sind. Die Hefte wurden geführt bis *nach des herrn Steffen Loyczen seligen seinem absterbenn*<sup>33</sup>, wenn auch in den letzten vier Jahren nur noch sehr unregelmäßig und nur sehr wenige Einträge vorgenommen wurden, die sämtlich den Geldlohn (*besoldungk*<sup>34</sup>) und die Ausstattung der Dienerschaft mit Garderobe und Schuhen betreffen.<sup>35</sup> Damit handelt es wohl um die Haushalts- bzw. Kassenbücher Stefans I. Loitz, die dieser für sich während seines Aufenthaltes auf den Loitzschen Landgütern zu führen in Auftrag gegeben hat.

Warum war die Führung eines solchen Buches Stefan I. Loitz ein Anliegen? Hierüber gibt die Quelle zwar keine Auskunft, aber es liegt nahe, dass er, der sein gesamtes Leben als international agierender Kaufmann von der bewährten Praxis, einen Überblick über seine Einnahmen und Ausgaben zu haben, auch und gerade jetzt nicht lassen wollte, als er nur noch in beschränktem Umfang geschäftlich tätig war und nur noch wenige Einkünfte für seine Lebensführung zur Verfügung hatte. Vielleicht musste er auch seinen jeweiligen Verwandten in Tiegenhof und später in Zeisgendorf eine Art Kostgeld

31 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 2<sup>v</sup>–3<sup>r</sup> (*Hirauff stehet auffgezeichnett, waß der herr in meinem [des Schreibers] abwesenn außgegeben hatt, welchs ich vor meine außgabe gesetzt habe*), 10<sup>v</sup>.

32 Scheltjens (2024).

33 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 38<sup>v</sup>.

34 So der Ausdruck in den Haushaltsbüchern: APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 31<sup>v</sup>.

35 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 31<sup>v</sup>–39<sup>f</sup>.

bezahlen und wollte dafür nachweisen, was er alles für den gemeinsamen Haushalt bzw. die gemeinsame Lebensführung ausgegeben bzw. für die Familie bezahlt hatte.

Der Buchführer war gleichzeitig der Kassenwart, der gewisse Summen *vom herrn Steffan endtpfangenn*<sup>36</sup>, um dessen Ausgaben für sich und andere zu tätigen. Darüber hinaus erhielt er kleinere Summen auch von anderen, mit Stefan I. Loitz in geschäftlichen oder privaten Beziehungen stehenden Kaufleuten, Partnern etc., die zu einem gewissen Teil bereits in den Rechnungsbüchern der Danziger Loitz von 1566–1570 genannt worden sind. Dieser Schreiber, Kassenwart und Rechnungsführer der Haushaltsbücher Stefans I. ist namentlich nicht bekannt. Er war ein Angestellter der Loitz, der auch für sich selbst einkaufen durfte, Geld zur eigenen Verwendung erhielt und Botenritte unternahm, wofür er Spesen abrechnete. Er stand damit innerhalb der Dienerschaft in einer hervorgehobenen Vertrauensstellung, war gewissenmaßen der erste und ranghöchste Diener seines *herrn Stefan*, der auch die Ausgaben für die übrige Dienerschaft (s. u.) mit notierte.

Die Tatsache, dass die Haushaltsbücher – um diesen Ausdruck im Folgenden regelmäßig zu gebrauchen – ihren ersten, vorläufigen Abschluss am 8. Februar 1580 gefunden haben, verweist wohl auf den letzten großen Einschnitt im Leben des Stefan I. Loitz, seinen durch König Stefan Báthory von Polen (1533–1586; 1571–1576 Fürst von Siebenbürgen, reg. ab 1576) erzwungenen Wechsel von Gut Tiegenhof nach Gut Zeisgendorf (Czyżykówko, heute Ortsteil von Tczew), über dessen Hintergründe noch zu informieren sein wird (siehe unten Abschnitt 4). Nach der königlichen Entscheidung von 1579 zog Stefan I. noch im selben oder spätestens im darauffolgenden Jahr auf das Gut Zeisgendorf seines Großneffen Martin Feldstedt (†1594)<sup>37</sup>, wo er anscheinend Kostgeld zu zahlen hatte.<sup>38</sup> Es liegt nahe, den Einschnitt in den Haushaltsbüchern in diesem Zusammenhang zu betrachten: Denn im Zuge der Übersiedelung nach Zeisgendorf wurde die ‚Buchführung‘ weitgehend eingestellt, und bis 1584 wurden nur noch die Kosten für die wenigen Diener Stefans verzeichnet.

Überblickt man die Zahl und die Volumina der getätigten Umsätze, so wird deutlich, dass eine Geschäftstätigkeit, der früheren der Gebrüder Loitz vergleichbar wäre, nicht mehr gegeben ist. Lagen die monatlichen Umsätze in den Rechnungsbüchern der Jahre 1567–1570 regelmäßig bei mehreren Tausend Gulden polnisch<sup>39</sup> – bis hin zu über 100.000 Gulden während der Stolper Umschläge mit ihren umfangreichen Kreditvergaben und -rückzahlungen<sup>40</sup> –, so beliefen sich die nunmehrigen Gesamteinnahmen der Jahre 1577–1580 auf gerade einmal auf 1.743 4/5 Gulden, die Gesamtausgaben auf 1.735 1/5 Gulden polnisch, d. h. im Einzelnen:

36 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 1<sup>r</sup>–3<sup>r</sup>.

37 Papritz (1957), S. 92. Vgl. Weichbrodt (1988), I. Bd., Tafel 166; Denzel (2024), S. 38, 99, 127.

38 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 28<sup>r</sup>: *Der ehrwürdieste namhafft herr Steffan Leitz sol fur die kost.*

39 Hier und bei allen künftigen Angaben in Gulden ist der Gulden polnisch (*zloty*) zu 1/2 Mark oder 30 (Kron)Groschen (*grosz[e]*) à 18 Pfennige gemeint, wobei 1 (Alter Reichs)Taler 33 Groschen entsprach; Denzel (2024), S. 154–158.

40 Denzel (2024), S. 73–75.

Tab. 1: Die jährlichen Gesamteinnahmen und -ausgaben nach den Loitzschen Haushaltsbüchern der Jahre 1577–1580, in Gulden polnisch zu 30 Groschen

	Einnahmen		davon von Stefan I. Loitz			Ausgaben	
1577, ab 21. Juni	159	19/30	110	9/10	69,47 %	154	2/15
1578	842	13/30	237	1/15	28,14 %	829	3/5
1579	698	7/15	75	14/15	10,87 %	592	1/30
1580, bis 8. Februar	43	4/15	–		–	159	13/30
Summe	1.743	4/5	423	9/10	24,31 %	1.735	1/5

Quellen: APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 1<sup>r</sup>–3<sup>v</sup>, 7<sup>v</sup>, 40<sup>v</sup>; Nr. 215, fol. 19<sup>v</sup>, 26<sup>v</sup>.

Die Relationen zwischen den jährlichen Einnahmen und Ausgaben waren im Wesentlichen ausgeglichen; nur im letzten Rechnungsjahr 1580 ergab sich eine erhebliche Unterdeckung, die aber durch den aus dem Vorjahr übertragenen Überschuss ausgeglichen werden konnte. Allerdings lagen die Summen nur noch in einem dreistelligen Bereich, was den Gegebenheiten eines wohlhabenden, aber durchaus nicht reichen zeitgenössischen Haushalts entsprach. Die Übersicht zeigt aber in gleicher Weise, dass hier keine wie auch immer geartete Geschäftstätigkeit mehr verzeichnet wurde, auch wenn sich durchaus Hinweise auf diese finden (vgl. unten Abschnitt 4); dafür sind die angegebenen Buchungswerte schlicht zu niedrig.

Die notierten Einnahmen waren, da von einer regelrechten Handelstätigkeit nicht mehr ausgegangen werden kann, eher niedrig und lagen in der Regel unter 100 Gulden pro Buchung, nur selten darüber. Woher kamen die Einnahmen? Zum einen stammte ein bemerkenswerter Teil direkt oder indirekt, d. h. bezahlt von anderen in seinem Auftrag oder zur Begleichung von Schulden an ihn, von Stefan I. selbst, insgesamt annähernd ein Viertel, im ersten Rechnungsjahr sogar mehr als zwei Drittel. Zum Zweiten ist wohl von Alimentierungen auszugehen, die Hans IV. Loitz seinem Onkel direkt oder aus den Erträgen seines Guts Tiegenhof durch dessen Schreiber Georg oder Jörg Schultze zahlen ließ. Ein Eintrag gleich zu Beginn der Haushaltsbücher (*hatt der herr Steffan vom herrenn Hans Lojtzten 20 tlr. genommen*<sup>41</sup>) legt diese Vermutung nahe. 1577 beliefen sich diese Alimentierungen auf 65 Taler, zwei Jahre später bereits auf 220 Taler.<sup>42</sup> Zum Dritten werden einige weitere Einnahmequellen genannt, so etwa der Mietzins aus einem Danziger Haus<sup>43</sup> und vor allem aus dem Salinenbetrieb in Koselitz, wo Hans Schublen als Schreiber tätig war: Von hier erhielt der Rechnungsführer Löwentaler – die damals wichtigste Handelsmünze aus den Niederlanden – und Danziger Taler zu 33 Groschen, am 10. Mai 1578 für insgesamt 100 Gulden polnisch.<sup>44</sup> Darüber hinaus zahlte der Lübecker Kaufmann Joachim Heidelsfeld oder Heidensfeldt einmal 100 Taler ein,

41 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 1<sup>r</sup>.

42 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 1<sup>r</sup>, 3<sup>v</sup>.

43 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 3<sup>r</sup>.

44 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 2<sup>r</sup>.

die er in Thorn wahrscheinlich im Zusammenhang mit Salzgeschäften erhalten hatte.<sup>45</sup> Denn Heidelsfeld galt als der „Gründer der Salinen von Thorn“ und gehörte der Thorer Gesellschaft (s. u.) an.<sup>46</sup> Woher die übrigen Einnahmen (*posten*) stammten, wird weitgehend im Unklaren gelassen; nur bisweilen sind kleinere Verkäufe nachzuweisen.

Auf der Ausgabenseite wird eine deutlich größere Zahl an einzelnen *posten* – auch kleinen und kleinsten von unter einem Groschen – verzeichnet, weswegen der Ausgabenteil auch den größten Teil des ersten Haushaltsbuches und das zweite zur Gänze umfasst. Eingebettet sind die Abrechnungen von einzelnen Geschäftsreisen, die Bedienstete – nicht zuletzt der Schreiber selbst – im Auftrag Stefans I. Loitz unternommen haben, und für Waren, die Stefan zur Saline Koselitz oder anderswohin geliefert wurden. Gerade diese Listen geben einen Einblick in die verbliebene ‚Geschäftstätigkeit‘ Stefans I. Loitz in den ausgehenden 1570er Jahren und werden im Folgenden näher betrachtet.

#### 4. Die Geschäftstätigkeit Stefans I. Loitz in den späten 1570er Jahren

Auch nach der großen Krise des Frühjahres 1572, als sich Stefan I. und Hans III. Loitz aufgrund ihrer Illiquidität in Pommern gezwungen sahen, nach Polen bzw. auf die Loitzschen Landgüter im zur Rzeszposzpólita gehörenden Königlichen Preußen auszuweichen, um den Nachstellungen ihrer Gläubiger zu entgehen, endete die Geschäftstätigkeit mindestens Stefans I. Loitz nicht. Von den einstmals vier Loitz-Brüdern waren inzwischen Michael II. 1561 und Simon I. 1567 verstorben, und Michaels II. Sohn Hans IV., der die Geschäfte in Danzig bis zum Herbst 1570 geführt hatte, hatte sich auf das von seinem Vater nach holländischem Vorbild auf- und ausgebaute Mustergut Tiegenhof zurückgezogen, um wie sein Vater das Leben eines niederadeligen Gutsbesitzers zu führen.

Die beiden ehemals in Stettin ansässigen Brüder Hans III. und Stefan I. konzentrierten sich in den Monaten des Frühsommers 1572 auf ihr neues, großes Geschäft mit König Sigismund II. August: Gegen die Verschreibung von 100.000 Last<sup>47</sup> à 12 Fass galizischen ‚groben Salzes‘ aus den Königlichen Salinen von Wieliczka und Bochnia wollten sie dem König eine Anleihe über 400.000 Taler für seinen geplanten Feldzug gegen Iwan IV. von Moskowien gewähren. Dies war eine so große Anleihe, wie sie die Loitz in ihrer gesamten früheren Geschäftstätigkeit noch nie aufgelegt hatten. Allerdings handelte es sich bei dem 1572 (wie schon 1569) der Loitz-Gesellschaft zugesprochenen Salz aus Wieliczka um sogenanntes *rum solny* – im 19. Jahrhundert als „Stücksalz“ oder „Minutensalz“ übersetzt<sup>48</sup> –, verdreckte Brocken oder Krümel, die nach dem Herausschneiden und Bearbeiten der Salzblöcke (*bałwan*) in den Stollen übriggeblieben waren. Letztlich

45 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 3<sup>v</sup>.

46 Duzcmal (2000), S. 72; Denzel (2024), S. 124.

47 Die Łaszt war eine polnische Volumeneinheit für Getreide und Salz, wobei 1 Łaszt = 30 Korcy (Scheffel) = 120 Ćwierć (Viertel) = 960 Garniec (Garnitzen) = 3.840 Kwarta (Quart), die etwa einem metrischen Liter entsprach; Noback/Noback (1851), Bd. 2, S. 1365.

48 Łabęcki (1868), S. 236. – Freundlicher Hinweis von Marcin Grulkowski.

war dieses Stücksalz ein Abfallprodukt, das vor einem Verkauf noch gründlich aufbereitet und vor allem gesotten werden musste.

Nach einer deutlich später – 1581 – von Simon Braunschweig (1540–1599)<sup>49</sup>, dem Danziger Stadtschreiber (Fiskal) und engsten, noch verbliebenen Geschäftspartner von Stefan I. Loitz, angefertigten Überschlagsrechnung hätten sich die Kosten für die Aufbereitung des *rum solny* auf 1 Taler pro Fass belaufen, während man in Danzig dann das Fass aufbereitetes Salz für 1½ Taler ( $\approx$  50 Groschen polnisch) hätte verkaufen können.<sup>50</sup> Bei insgesamt 1,2 Millionen Fass Salz hätte die Gesellschaft in 15 Jahren in etwa 600.000 Taler Erlöst, das Eineinhalbfache der gewährten Kriegsanleihe von 1572 – und dies nach Abzug aller Kosten. Rein rechnerisch wäre dies ein exzellentes Geschäft gewesen, das es den Loitz auch erlaubt hätte, nach und nach alle aufgelaufenen Altschulden zu begleichen (zumal sie ja wahrscheinlich auch noch Gelder mindestens am kurbrandenburgischen Hof ausstehen hatten). Für diese Überlegung spricht, dass Simon Braunschweig in seiner Rechnung von 1581 den Kaufpreis in seiner Kalkulation auch nicht berücksichtigt hatte, denn diese wurde anscheinend durch die Beschaffung der Anleihe von 400.000 Talern die Kaufsumme als bereits abgeholten angesehen.

Dass derart erfreuliche Aussichten mit dem Tod Sigismunds II. August im Sommer 1572 zunichtewurden, ist bekannt, und Stefan I. Loitz erscheint in den folgenden Jahren als der einzige aus der Handelsgesellschaft<sup>51</sup>, die den *Contractus ratione salis cum Loisiis et aliis ejusdem societatis factus* am 20. Mai 1572 mit dem verstorbenen polnischen König geschlossen hatte, der überhaupt noch in diesem Geschäft auftrat. Die Ertragsaussichten waren ja auch drastisch gesunken, da mit dem Wegfall der Anleihe das *rum solny* vom polnischen Fiskus gekauft werden musste, so dass pro Fass nur noch 6½ Groschen polnisch – und das im Idealfall – Ertrag blieben. Hieraus errechnet sich ein möglicher jährlicher Ertrag von 15.600 Talern, d. h. in 15 Jahren von 234.000 Talern, was allerdings auch noch einen sehr guten Erfolg bedeutet hätte.

Allerdings war die Realität eine andere: In den langen Jahren des Interregnums nach dem Tod König Sigismunds II. August vermochte die Loitz-Gesellschaft nur wenig Salz zu versieden, zu transportieren und zu verkaufen: Die Angaben schwanken zwischen 174 Last (= 2.088 Fass) von 1572 bis Februar 1577<sup>52</sup> und – nach den Zollregistern von Leslau (Włocławek)<sup>53</sup> – möglicherweise 202 Last (= 2.424 Fass) allein in den Jahren 1575 und 1576;<sup>54</sup> nach Krannhals waren 2.120 Tonnen der 3.425 durch Leslau geführten

49 Simon Braunschweig war der Enkel von Siegfried Braunschweig, des Bruders von David, verheiratet mit Cecylia Loitz; vgl. Weichbrodt (1990), Bd. II, Tafel 119.

50 Duzcmal (2000), S. 71. – Zum Vergleich: Für die 1570er Jahre liegen Preisangaben für Baiensalz vom Sund vor, die einen Anstieg von etwa 24 Talern pro Last 1574 auf einen Höchstwert von ca. 55 Talern 1575 und dann einen drastischen Abfall auf nur noch 10 Taler 1580 verzeichnen; Jeannin (1968), graphique 2.

51 Dieser *societas* gehörten Stefan I., Hans III. und Hans IV. Loitz sowie Christian von Manteuffel, Schwantes von Tessen, Bernhard und Franz von Benitz an; Denzel (2024), S. 121.

52 So Pawinski (1888), Bd. II.

53 Leslau, etwa 50 km südöstlich von Thorn an der Weichsel gelegen, war die Hauptzollstelle des Weichselhandels, wohin ein Großteils des Getreides aus Kujavien gelangte, um nach Danzig weiterverkauft zu werden; Krannhals (1942), S. 43.

54 Duzcmal (2000), S. 72.

Tonnen Salz (61,90 %) für die „Danziger Salzgroßhändler Stephan und Johann [Hans III.; M. D.] Loitz“ bestimmt, insbesondere 579 aus Sandomir und 750 Tonnen aus Kazimierz.<sup>55</sup> Die Erträge bemessen sich auf dieser Grundlage somit zwischen nur gut 1.000 und 1.200 Talern, was im Vergleich zu den erwarteten Zahlen geradezu minimal ist. Inwieweit die ungewisse politische Situation im Lande einen negativen Einfluss auf das Handelsgeschehen ausübte, ob die Zufuhr an *rum solny* aus Wieliczka zu gering war, ob die Siederei in Thorn, wiewohl die größte im damaligen Polen und an einem der Hauptumschlagplätze für Salz angelegt, nicht genügend leistungsfähig war,<sup>56</sup> ob das Loitzsche Salz den Qualitätsanforderungen der Märkte nicht entsprach, sind letztlich unbekannt Größen.

Nach der Thronbesteigung Stefan Báthorys begannen – wohl nicht zuletzt aufgrund der bislang sehr geringen Ausbeute – jedenfalls neue Verhandlungen zwischen der Loitz-Gesellschaft und dem König, die am 20. Februar 1577 in die Erteilung eines neuen Salzprivilegs für 15 weitere Jahre mündeten, wobei auf Bitten der Loitz die Tätigkeit der bisherigen Gesellschaft als ungeschehen betrachtet wurde. Der nunmehrigen Gesellschaft gehörten neben Stefan I. und Hans IV. Loitz an: Der Danziger Fiskal (Stadt-schreiber) Simon Braunschweig (s. u.), Joachim Heidelsfeld aus Lübeck (bis 1584)<sup>57</sup>, der „Gründer der Salinen von Thorn“, Jan Lang aus Thorn und Mikolaj Firlej, Präfekt der Saline in Thorn und Kastellan von Wieliczka, und Kaspar Geschkau, Abt von Oliva,<sup>58</sup> der seit den 1560er Jahren in den Danziger Rechnungsbüchern als enger Geschäftspartner der Loitz nachgewiesen ist. Wahrscheinlich aufgrund der zahlreichen Beteiligten aus Thorn wurde die Gesellschaft später als „*torunska*“, als ‚Thorner Gesellschaft‘ bezeichnet<sup>59</sup> (wie dies auch im Folgenden zur Unterscheidung von der früheren Gesellschaft geschehen soll); eine wie auch immer geartete Vorrangstellung der Loitz kam im Gesellschaftsnamen somit nicht mehr zum Ausdruck.

Allerdings hatte Stefan Báthory die Vertragskonditionen 1577 deutlich verschlechtert: Denn für die Last *rum solny* waren jetzt 5 Gulden polnisch an den Fiskus zu leisten, und der König war zu einem Sechstel am Gewinn beteiligt. Die Thorner Gesellschaft investierte, wie im Privileg von 1577 erlaubt, zunächst in den am 25. Juli 1577 begonnenen Bau eines neuen, fünften Schachtes in Wieliczka, den „Schacht Loiss“, wie er bis heute heißt, mit einer Teufe von 36 Lachtern (*latr*; = 64,8 m) für 6.373 Gulden polnisch (zuzüglich 1.000 Gulden polnisch für das Grundstück). Dies geschah wohl, um eine dauerhaft sichere Zufuhr von *Rum* zu haben, und könnte daher als ein wichtiger Hinweis auf vorher geringe Einkaufsmöglichkeiten und, daraus resultierend, auch niedrige Produktionsergebnisse der früheren Loitz-Gesellschaft gewertet werden. Zudem hatte sich unter Stefan Báthory das Nutzungssystem der Königlich Krakauer Salinen geändert, deren Verwalter (*żupniki*) nun nicht mehr Angestellte der Krone, sondern auf eigene Regie

55 Krannhals (1942), S. 38 Anm. 198.

56 Duzcmal (2000), S. 71 f.

57 Nach den Haushaltsbüchern schrieb Heidelsfeld (oder Heidensfeld) an Stefan I. Loitz aus Krakau und leistete Zahlungen an ihn; APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol 1<sup>v</sup>, 4<sup>v</sup>.

58 Duzcmal (2000), S. 72.

59 Ebd., S. 76.

wirtschaftende Pächter waren, die folglich an ihrer eigenen Salzförderung, dem Sieden in eigenen Siedereien und dem Verkauf zu hohen Preisen auf eigene Rechnung interessiert waren. Von diesem System wollte sich die Thorner Gesellschaft ab 1577 unabhängig machen, was aber zu keinem Zeitpunkt so recht gelang.<sup>60</sup> Nach der Beschreibung der Bautätigkeit durch den Bergmeister (*bachmistrz*) Florian Morsztyn stieß man bereits am 16. Januar 1578 in einer Teufe von 27 Lachtern auf Salz.<sup>61</sup> Nach den (lückenhaften) Abrechnungen der Gesellschaft wurden vom 1. März bis 31. Dezember 1577 4.930 Fass *rum solny* gekauft, 1581–1585 insgesamt 15.751 Fass, davon allein 1581 3.600 Fass, für die auch 1.500 Gulden polnisch beim Fiskus eingezahlt wurden.<sup>62</sup>

Nur wenige Monate nach der Vertragsunterzeichnung der Thorner Gesellschaft mit König Stefan Báthory setzt das erste überlieferte Haushaltsbuch ein, und es gibt keinen Hinweis darauf, dass auch vordem bereits eines existiert hätte. Warum begannen gerade jetzt die Aufzeichnungen? Wollte Stefan I. Loitz seine Ausgaben, die er im Rahmen seiner Tätigkeit für die Thorner Gesellschaft verauslagt hatte, belegen können? Und wenn ja, wem gegenüber – der Gesellschaft oder dem König? Auch wenn diese Fragen nach der Quellenüberlieferung nicht (mehr) beantwortet werden können, ist der zeitliche Zusammenhang zwischen dem Wiederaufleben des Salzgeschäfts mit den genannten Investitionen im Frühjahr und Sommer 1577 und der seit Juni erfolgenden Anlage der Haushaltsbücher doch bemerkenswert. Welche Hinweise geben nun die beiden Haushaltsbücher auf die Geschäftstätigkeit Stefans I. Loitz zwischen der Reaktivierung des Salzvertrags mit der Krone Polens 1577 und dem erzwungenen Auszug aus Gut Tiegenhof 1579/80?

Zunächst einmal ist darauf zu verweisen, dass nach der älteren Literatur Stefan I. Loitz in der zweiten Hälfte der 1570er Jahre zahlreiche Reisen durch Westpreußen und Polen zum Salzverkauf unternommen und zu dessen vorheriger Aufbereitung die Kokturen in Thorn und Bromberg (Bydgoszcz) zusammen mit dem polnischen Fiskal in Danzig, Simon Braunschweig, weiter betrieben hat.<sup>63</sup> Dieser Befund wird durch die beiden Haushaltsbücher zumindest dahingehend bestätigt, dass zahlreiche Aufenthalte Stefans I. Loitz und seiner Bediensteten sowohl in Thorn als auch in Bromberg sowie darüber hinaus reger Brief- bzw. Botenverkehr zwischen beiden Städten und Gut Tiegenhof bzw. anderen Aufenthaltsorten Stefans belegt sind.<sup>64</sup> Dass die Salzversiedung betrieben wurde, bestätigt der Einkauf von 2 *thonnen grob berwasię saltz* [Browse-

60 Ebd., S. 73.

61 Seine Beschreibung der Bautätigkeit in altpolnischer Sprache trägt den Titel: Der Beginn der Vertiefungsarbeiten des Schachts Loıs in den Königlich Krakauer Salinen 1577 durch Bergmeister Florjan Morsztyn; vgl. Duzczmal (2000), S. 74.

62 Duzczmal (2000), S. 75. Nach 1596, als die Betriebe in Kroneigentum übergegangen waren, schätzte (!) man die jährliche Gewinnung auf immerhin 12.000 Fass. – Die Angabe von Keckowa (1969), S. 60 f., nach der jährlich (!) 50.000 Fass *rum solny* gekauft worden seien, ist demnach als deutlich überdimensioniert abzulehnen.

63 Papritz (1957), S. 92.

64 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 24<sup>v</sup>.

Salz<sup>65</sup>] *nach Grotzno*, d. h. auf das von den Loitz gepachtete Gut Grutschno (Gruczno) zwischen Schwetz (Świecie) und Kulm (Chełmno)<sup>66</sup>, am 8. Oktober 1578 für 2 Gulden 24 Groschen<sup>67</sup>; von dort aus könnte es sowohl in die Kocktur in Bromberg oder die in Thorn weitertransportiert worden sein, um mit dem auf der Weichsel von Wieliczka nach Norden verschifften *rum solny* versotten zu werden. Im Übrigen war zumindest einmal auch der Schreiber der Haushaltsbücher am Salzgeschäft in bescheidenem Umfang mit beteiligt:

Ich habe auch unterwegs von meinem gelde, daß ich gewonnen habe an dem saltze, das mich die herrn, wie sie von Krackaw waren gekommenn, haben lassen verkauffen, wie der herr von T[h]orn nach Tugenhoff fuhr, außgegeben fl. 3 gr. 14 d. 9, welch gelt ich wiederumb entpfangen haben unnd habe das gelt in einem anderen rechnungk vorrechendt.<sup>68</sup>

Dieser Eintrag belegt nicht nur den Transport- bzw. Reiseweg von Krakau (Kraków) über die Kocktur in Thorn nach Tiegenhof, sondern auch die seinerzeitige Existenz von weiteren Rechnungen – hier einer Salzrechnung<sup>69</sup> –, deren Überlieferung allerdings nicht nachgewiesen werden kann. Für den Verkauf des gesottenen Salzes findet sich jedoch kein direkter Hinweis, so dass Papritz' Behauptung, Stefan I. Loitz sei zu einer Art Handlungsreisendem in Salzgeschäften geworden, nicht eindeutig untermauert werden kann. Immerhin liegt dieses Geschäftsmodell nahe, und vielleicht stammen auch einige der Einnahmen, die aus Koselitz, das ja ebenfalls eine Kocktur besaß, in Stefans Haushalt flossen, aus derartigen Salzverkäufen und wurden gegebenenfalls (auch) *in einem anderen rechnungk vorrechendt*. – Zur Bedeutung dieses Salzgeschäfts stellte bereits Papritz fest: „Es war ihnen [den Loitz; M. D.] noch eine Reihe von Jahren hindurch vergönnt, davon Nutzen zu ziehen, ehe sich seiner die Gläubiger bemächtigten.“<sup>70</sup> Doch scheint der aus dem Salzgeschäft resultierende finanzielle Nutzen nicht mehr allzu erheblich gewesen zu sein, wenn man die oben genannten Erträge berücksichtigt.

Im Rahmen des Loitzschen Salzgeschäfts kam dabei dem Dorf Koselitz (Kozielec; *Kozielez*) eine Schlüsselstellung zu, die sich sowohl an den früheren Rechnungsbüchern<sup>71</sup> als auch an den Haushaltsbüchern erkennen lässt; die Anwesenheit Stefans I.

65 APG, 300, R/Vv, Nr. 204, fol. 20<sup>r</sup>, 31<sup>r</sup>, 51<sup>r</sup>. – Dieses Browase-Salz ist benannt nach seinem französischen Hauptausfuhrhafen Brouage oder Jacopolis de Brouage, das 1555 als Vorhafen von Hiers von Jacques II. de Pons, Baron de Mirambeau, gegründet worden war. Das Dorf Hiers wiederum stand in der Nachfolge des etwa 12 km entfernten, verlandeten Hafens Broue, der im Mittelalter ein bedeutendes Exportzentrum für Meersalz gewesen war, und hatte dessen Tradition der Salzproduktion und des -exports übernommen. Brouage entwickelte sich um die Mitte des 16. Jahrhunderts in wenigen Jahren zu einem der bedeutendsten Salzhäfen Europas; Hartmeyer (1905), S. 39. Für die spätere Zeit vgl. Delafosse/Laveau (1960).

66 Das Gut Grutschno war mindestens seit 1577 im Besitz der Loitz, denn unter dem 5. November 1577 wird verwiesen auf *holendersche Czimmerleuten, die zu Grotznow gewesen sein unnd die schleusen besichtigett haben*; als Schreiber auf dem Gut wird Hans Landmann genannt; APG, 300, RVv, Nr. 214, fol. 5<sup>r</sup>, 16<sup>r</sup>.

67 APG, 300, RVv, Nr. 214, fol. 29<sup>v</sup>.

68 APG, 300, RVv, Nr. 214, fol. 4<sup>v</sup>.

69 Salzrechnungen spielten auch in den Rechnungsbüchern der Jahre 1567 bis 1570 eine nicht unwesentliche Rolle; Denzel (2024), S. 80 f.

70 Papritz (1957), S. 83. Im Widerspruch dazu ebd., S. 89.

71 Z. B. APG, 300, R/Vv, Nr. 203, fol. 39<sup>v</sup>, 40<sup>r</sup>.

vor Ort ist mehrfach durch Verzehrrechnungen nachgewiesen.<sup>72</sup> Koselitz gehörte dem Erzbistum Gnesen und verfügte neben der Salzsiederei über ein Bergwerk zum Abbau von Alaun und Vitriol, die seit 1552 in Loitzischem Pachtbesitz waren. Seine Lage bei der Stadt Schwetz (Świecie) an der Einmündung des Flusses Schwarzwasser (Wda) in die Weichsel, etwa 40 km nördlich von Bromberg und 105 km südlich von Danzig, war bestens geeignet, Salz auf der Weichsel zur Versiedung dorthin zu transportieren, und zwar sowohl das in Danzig angelandete Meer- oder Browase-Salz als auch Steinsalz aus Wieliczka und den ruthenischen Salinen.<sup>73</sup> Dass das Salz nach der Versiedung wie in den 1560 Jahren über Danzig nach Stettin und Kurbrandenburg exportiert wurde, kann für die späten 1570er Jahren nicht mehr belegt werden; angesichts der geringen Produktionszahlen erscheint es aber eher unwahrscheinlich.

Darüber hinaus war aber auch das Alaunwerk bei Koselitz von Bedeutung, das in den 1550er und 1560er Jahren jährlich 1.500 Zentner Alaun produziert hatte.<sup>74</sup> Wieviel davon die Loitz erhielten – die gesamte Menge oder nur einen Anteil –, geht aus den verfügbaren Angaben nicht hervor; 1567 erhielten sie nachweislich 250 Gulden polnisch, im Juli 1570 weitere 400 Gulden.<sup>75</sup> Der für die Alaunherstellung erforderliche Urin wurde ursprünglich aus Danzig, in den späten 1570er Jahren dann aus Grutschno herangeschafft.<sup>76</sup> Für die Produktion war spätestens seit den 1560er Jahren Matheus (Matz) Richter verantwortlich, der einen Jahreslohn von 31 Gulden 17 Groschen bekam.<sup>77</sup> Nach seinem Tod – wahrscheinlich im ersten Halbjahr 1579 – gab es anscheinend Streit mit den Erben:

[29. Juni 1579] ich [der Schreiber; M. D.] habe wegen meines herrn auff sein bevel unndt volmacht eine protestation wieder Matz Rich[t]ers seligen erben zu T[h]orn vor der gerichte gethan unnd dieselbige lassen ins gerichtbuch vorschreiben unnd darvon in alles gebenn 1 fl.<sup>78</sup>

Die Haushaltsbücher von 1576 bis 1580 verweisen aber noch auf weitere Aktivitäten Stefans I. Loitz und seiner Bediensteten, und zwar insbesondere auf die Auseinandersetzung mit Oberst Ernst oder Ernest von Weiher bzw. Weyher von Skarzyna (ca. 1517 oder 1520er Jahre–1598). Von Weiher stand seit 1560 als Hauptmann und Starost von Lauenburg (Łębork; bis 1569) in polnischen Diensten, wurde 1569 (nach anderen Angaben erst 1582) Starost von Putzig (Puck) und 1573 Oberst eines Reiterregiments, dessen Aufstellung ihm die Loitz ebenso finanziert hatten wie seine Anwerbungen von pommerschen Landsknechten 1563 und 1567. 1563 eroberte er als Hetman von 1.600 deutschen Landsknechten die Burg von Dahlen bei Riga, wofür ihm König Sigismund II.

72 Z. B. APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 15<sup>r</sup> (*Was ich herrn Steffen gen Cosolz g[e]bracht*), 37<sup>r</sup> (*Ausgabe aufn hoff Kozellitz von vitwalsia, wie der edler erenfuhester herr Steffen Lojtz doselbst gewesen*), 37<sup>v</sup>.

73 Duczmal (2000), S. 69 f.

74 Duczmal-Charyna (1978), S. 74; Grulkowski (2022), S. 41. Nach Papritz (1957), S. 87, sind die Rechnungen hierzu erhalten, doch konnten sie bislang nicht gefunden werden.

75 APG, 300, R/Vv, Nr. 203, fol. 3<sup>r</sup>; Nr. 211, fol. 2<sup>v</sup>; vgl. ebd., Nr. 212, fol. 2<sup>v</sup> (ohne Eintrag).

76 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 29<sup>v</sup>.

77 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 27<sup>r</sup>.

78 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 9<sup>v</sup>.

August ein Viertel des dort aufgefundenen Schatzes überließ. Dieses Vermögen investierte Weiher in umfangreichen Grundbesitz im Königlichen Preußen, vergab Kredite an die Krone und tätigte Einlagen bei den Loitz, von deren Verzinsung er unter anderem lebte. Weiher war seit 1574 Oberbefehlshaber der Küstenverteidigung und nahm an den Feldzügen Stephan Báthorys sowohl gegen Danzig 1576/77 als auch dreimal gegen Moskau (1579–1582) als Hetman der deutschen Landsknechte teil, weswegen er beim polnischen König in hoher Gunst stand.<sup>79</sup> Nach Ausweis der Danziger Rechnungsbücher betrug die Einlage von Weiher 1569 bei den Danziger Loitz 77.500 Gulden polnisch, die ihm fast vollständig mit 20 % jährlich verzinst werden mussten; nur für einen Teil davon – 5.000 Gulden – waren 8 % fällig.<sup>80</sup> Von Weiher war damit der vielleicht bedeutendste Gläubiger der Loitz, der nach deren Krise 1572 vergleichsweise hohe Forderungen gegen die Loitz hatte und sich – anders als zahlreiche weitere Gläubiger – der Gunst und Unterstützung seines Königs Stephan Báthory gewiss sein konnte.

Ernst von Weiher scheint zum Ausgleich seiner Forderungen sowohl das Gut Tiegenhof im Königlichen Preußen als auch das Gut Grutschno von den Loitz gefordert zu haben, wobei ersteres einerseits dem königlichen Tafelgut zugerechnet wurde und somit in unmittelbarer Verfügungsgewalt des Königs stand, doch andererseits als Wittwensitz Esther von Baysens, der Gattin Hans' IV., von König Sigismund II. August anerkannt worden war und folglich vor deren Tod nicht neu vergeben werden konnte. Grutschno hingegen gehörte eigentumsrechtlich dem Erzbischof von Gnesen, zu dieser Zeit Jakob IV. Uchański (1502–1581, amt. ab 1562)<sup>81</sup> bzw. dessen Domkapitel, von dem die Loitz dieses Gut spätestens seit den ausgehenden 1560er Jahren gepachtet hatten.<sup>82</sup> Es war jedenfalls im Besitz Stefans I., der dieses Gut auch bewirtschaftete.<sup>83</sup> Zu dem sich aus dieser Gemengelage ergebenden Rechtsstreit finden sich mehrere Ausgaben in den Haushaltbüchern: So erhielt der *procurator Andreas Grzimislawskij, dem das capitel von Gnesen ihr recht wieder den Ernst Wejher zu Grotznow zu vortretten, pro solario geben auff des herrn bevelich* am 15. Mai 1578 14 Gulden und *Jan Niezazienskij, s[einer] h[errlichen] g[nade] des herrn ertzbischoffs diener, der s[einer] h[erren] g[naden] gen Grotznow ihrer h[errlichen] g[nade] wieder den Ernst Wejher zu vortretten geschickt hatte, auff des herrn bevel* am Tag darauf 11 $\frac{1}{3}$  Gulden<sup>84</sup>; dazu wurden am 26./27. August dem *stadtschreiber*

79 Ernst von Weiher war ab um 1570 verheiratet mit Anna Mortęska, der Nichte des Danziger Kastellans (Burg-Starosten) Jan Kostka (um 1529–1581), und er war der Bruder des lutherischen Theologen Martin Weiher (1512–1556), der 1549 Bischof von Cammin (Kamień Pomorski) wurde; Steiniger (1987), S. 52 f., 63; Borowski (1978), S. 13; Wikipedia (Hg.): *Ernest Weiher*, [https://pl.wikipedia.org/wiki/Ernest\\_Weiher](https://pl.wikipedia.org/wiki/Ernest_Weiher), letzter Zugriff am 16.09.2024.

80 APG, 300, R/Vv, Nr. 209, fol. 31<sup>v</sup>.

81 APG, 300, R/Vv, Nr. 209, fol. 15<sup>v</sup>; Nr. 213, fol. 29<sup>v</sup>; Nr. 212, fol. 4<sup>v</sup>; Nr. 211, fol. 5<sup>r</sup>.

82 Am 10. April 1568 ist eine Zinszahlung von 600 Gulden polnisch *wegen deß dorffes Grotznow* an den Erzbischof von Gnesen nachgewiesen. Am 5. April 1570 wurden Jan Dymitr oder Johannes Demeter Solikowski (um 1539–1603), *des herrn ertzbischoffs diener* – d. h. Sekretär –, 1.100 Gulden polnisch als Zinszahlung für die Jahre 1569 und 1570 ausgehändigt; APG, 300, R/Vv, Nr. 205, fol. 53<sup>v</sup>; Nr. 212, fol. 4<sup>r</sup>.

83 Hierauf verweist die Notiz vom 27. August 1578, dass *Meister Micheln, dem werckmeister*, 5 Gulden 12 Groschen *vorehret* wurden, *das ehr den außbruch der muhlen zu Grotznow besichtigett hatt*; APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 27<sup>r</sup>.

84 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 17<sup>v</sup>.

von Graudentz [Grudziądz]<sup>85</sup> [...], das ehr dem herrn wider den Ernst Weyher dienete, 9⅓ Gulden gegeben<sup>86</sup>, auch wenn in anderen Fällen der Abwehr von Gläubigeransprüchen noch deutlich höhere Kosten angefallen waren.<sup>87</sup> Gerade in diesen Tagen – am 23. August 1578 – waren in Grutschno auch *die herrn burgen* [Bürgen; M. D.] *unnd commissarien beÿ einandern gewesen*, d. h. es hatte eine Versammlung von Notablen vielleicht zur Wertschätzung des Guts stattgefunden, die unter anderem mit 1½ Tonnen Schwarzbier verköstigt und deren Pferde mit 7¾ Scheffel Hafer gefüttert werden mussten.<sup>88</sup>

Es ist darüber hinaus anzunehmen, dass Stefan I. und Hans IV. in der Angelegenheit der beiden Güter auch bei Stephan Báthory vorstellig wurden, denn sie besuchten den Sejm für das Jahr 1578, der vom König am 9. November 1577 für die Zeit vom 14. Januar bis zum 8. März 1578 nach Warschau (Warszawa) einberufen worden war.<sup>89</sup> Noch am 1. April 1578 wurde ein Diener *mitt brieffen an die herrn von Dantzick gen Warschau* geschickt.<sup>90</sup> Die Rückreise mit einem *rüstwagen*<sup>91</sup>, die vom 2. bis zum 10. April dauerte, ging über Sochaczew, Lowitsch (Łowicz), Zichlin (Żychlin, *Sichlin*), Gostynin, Kujawisch Brest (Brześć Kujawski, *Altenbrestz*), dann in Thorn mit der Fähre über die Weichsel und über Skampe (Skąpe) nach Koselitz.<sup>92</sup> Auch im Winter 1579/80 und 1580 war Stefan I. Loitz in Begleitung von Simon Braunschweig und Hans Nimptschen – Hans IV. Loitz war inzwischen verstorben – wieder in Warschau, spätestens seit dem 21. Dezember, wahrscheinlich aber schon davor. Anscheinend zwang eine längere Krankheit Stefan zu einem mehrwöchigen Aufenthalt bei dem Wirt Sigmundt Erckenberg, der auch eine entsprechende Rechnung (*zettel*) ausstellte:

85 Graudentz an der Weichsel im ehemals Kulmer Land war auch das Ziel eines mehrtätigen Aufenthalts des Loitzschen Dieners Casper, vielleicht ebenfalls in dieser Angelegenheit; APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 16<sup>v</sup>–18<sup>r</sup>.

86 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 27<sup>r</sup>.

87 So wurden am 8. November 1579 an *dem herrn Mertten Chlapowskj, dem procurator, zum gerichtskosten in des herrn sachen wieder den herrn Hans Latalskenn gebenn* 70 Gulden, die höchste in den Haushaltsbüchern verzeichnete Einzelausgabe überhaupt; APG, 300, R/Vv, Nr. 214, Nr. 215, fol. 16<sup>r</sup>.

88 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 25<sup>v</sup>.

89 Wroniszewski (2013).

90 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 13<sup>r</sup>.

91 Ein Rüstwagen war ein großer und sehr stabil gebauter Leiterwagen, ursprünglich für schweres Kriegsgerät; Krünitz (1773–1858), Bd. 129, S. 114.

92 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 13<sup>r</sup>–14<sup>v</sup>. Im Haushaltsbuch heißt es ausdrücklich: *zu Torn von der fehre* (ebd., fol. 14<sup>r</sup>). Wahrscheinlich durfte man mit dem schweren Rüstwagen die durch das Frühjahrshochwasser gefährdete Thorner Weichselbrücke nicht benutzen; vgl. North (1981), S. 203. – In Koselitz traf Stefan I. Loitz mit dem Diener Nickel Backer zusammen, der ihm dorthin Wild- und Rindfleisch, Krebse, Rheinwein, Rosinen, Butterkuchen und Zwiebeln lieferte und ihm darüber eine gesonderte Rechnung ausstellte; APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 15<sup>r</sup>.

Tab. 2: Sigmundt Erckenberks *zettell*

Der ehrwurdigste namhafft herr Steffan Leitz[!] sol fur die kost	[fl.]	[gr.]
fur 13 tagk selb wirdt den tagk fur essen trincken zw 10 gr.	17	10
wehe so sein herr haben gest gehabt 6 maltzeit zw 5 gr.	1	
[item?] 2 topf wein, so beym tisch ist ausgetruncken worden	1	2
summa	19	12
item fur Hans Nimptschen und Simon Braunschwigk gebenn		10
item fur 1½ topf wein		24
E. E. w a [?]		
Sig[mund] Erckenb[erg]		

Anmerkung: Diese Rechnung wurde am Ende der summierten Jahresausgaben der Jahre 1577 bis 1580 (fol. 26<sup>v</sup>–27<sup>r</sup>) in Abschrift nachgetragen. Die Kosten für die Verpflegung Stefans werden in gleicher Höhe ebd., fol. 20<sup>f</sup>, bestätigt: *Noch habe ich dem wirdt Sigmundt Erckenbergk fur die kost fur 13 tagk selb fur den herren mitt selb vierdt den tagk fur essen unnd trincken, den tagk von jedernn zu gr. 10 laudt seiner ubergener zettel, tut 17 fl. 10 gr.*

Quelle: APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 28<sup>rv</sup>.

Hinzu kamen noch die Kosten für die Unterkunft des Kranken (*dem wirdt von der stubichenn, darin der herr gelegen hatt fur 4½ wochen, die woche zu fl. 3, insgesamt 13½ Gulden*) und der Pferde (*fur den stall, da die pferde gestanden habenn fur 3½ wochen, die woche von 5 pferdenn, insgesamt 3 Gulden 7½ Groschen*) sowie Trinkgelder etc.<sup>93</sup> Stefan kehrte von dort vom 22. bis 25. Januar über Sochaczew, Gombin (Gąbin) und Leslau (Włocławek) nach Thorn zurück, wofür eine Reisekostenaufstellung angefertigt wurde.<sup>94</sup> Dies scheint seine letzte große Reise gewesen zu sein, bei welcher er am Hof wahrscheinlich die Entscheidung Stephan Báthorys entgegennehmen musste, wonach dieser nach dem Tod Hans' IV. 1579 Gut Tiegenhof an Oberst Ernst von Weiher vergeben hatte.<sup>95</sup> Stefan I. Loitz blieb von Tiegenhof nur der Nießbrauch für eine Stube und eine Kammer sowie das Recht auf Unterhalt von einem Schreiber, zwei Knechten und vier Pferden aus den Gutseinkünften. Allerdings behielt er durch königliches Privileg – gleichsam als Ausgleich – das Gut Grutschno „mit Bauwerk, Schäfereien, Mühlen und aller Zubehörung“ als Erbbesitz<sup>96</sup>, der nach seinem Tod an seine Neffen, die Söhne Hans' III. übergehen sollte.<sup>97</sup> Die Entscheidung Stephan Báthorys ist somit als ein Kompromiss zwischen den beiden Kontrahenten anzusehen, der auch dem greisen Stefan I. Loitz noch ein

93 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 24<sup>v</sup>.

94 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 18<sup>v</sup>, 25<sup>rv</sup>.

95 Es ist davon auszugehen, dass Esther von Baysen inzwischen ebenfalls verstorben war (ihr Todesdatum ist nicht bekannt), da die Übertragung des Guts an Ernst von Weiher ansonsten rechtlich sehr problematisch gewesen wäre.

96 Unter die „Zubehörungen“ ist auch die Teichwirtschaft zu rechnen, die im Juni 1579 beschädigt worden zu sein scheint; APG, 300, RVv, Nr. 215, fol. 9<sup>r</sup>.

97 Papritz (1957), S. 92.

auskömmliches Leben garantierte. Ernst von Weiher übernahm Gut Tiegenhof 1581 als Starost und Pfandinhaber.

Für die weiteren Reisen Stefans I. Loitz oder seiner Bediensteten Hintergründe aufzudeckeln, gestaltet sich schwierig, denn es werden zahlreiche, oft auch sehr kleine Orte vorrangig in den heutigen Woiwodschaften Pommern und Kujawien-Pommern genannt, die im Wesentlichen mit dem Städtedreieck Danzig–Thorn–Bromberg umrissen werden können und sich auf den Einzugsbereich der Weichsel konzentrieren. Die Wahrscheinlichkeit, dass derartige Nennungen mit den häufigen Ritten zu den Orten der Salzproduktion (Koselitz, Thorn und Bromberg) und zum Gut Grutschno in Verbindung standen, ist hoch. Einzelne Städte werden aber auch darüber hinaus ohne weiteren Hinweis auf den Grund der Reise genannt: Warum ritt der Schreiber der Haushaltsbücher vom 10. bis 19. Juli 1578 nach Posen und schickte von dort einen Boten nach Samter (Szamotuły)?<sup>98</sup> Dienten etwa die häufigen Besuche von Marienburg oder der auf halbem Wege dorthin gelegenen Kleinstadt Neuteich (Nowy Staw, *Neunteich*) irgendwelchen Geschäften, oder wollte man schlicht das Landleben auf Gut Tiegenhof mit etwas Amusement in der Stadt anreichern? Simon Braunschweig, der wichtigste Geschäftspartner Stefans I. Loitz, ist dort wie auch in Thorn nachgewiesen<sup>99</sup>; vielleicht war er der Grund für manchen Ritt nach Marienburg, denn zumindest brachte man ihm Vollmachten dorthin. Auch ist Briefverkehr zwischen Marienburg, Koselitz und Tiegenhof nachgewiesen. Dass Stefan I. Loitz bei diesen Reisen mehrfach von seinem Großneffen und Vertrauten Martin Feldstedt begleitet wurde, könnte ebenfalls geschäftlich bedingt gewesen sein.<sup>100</sup> Einmal ist Marienburg aber auch als Ort erwähnt, wohin man Tuche zur Aufbereitung schickte<sup>101</sup>, ähnlich wie auch Thorn als Stadt für Einkäufe von Lebens- und Genussmitteln sowie Gewerbezeugnissen für Gut Tiegenhof genannt wurde<sup>102</sup>, während Danzig in einer solchen Funktion für den Loitz-Haushalt kaum mehr erschien. Die wesentlichen Ausgaben auf derartigen Ritten waren die für die Verpflegung der Reisenden unterwegs und die für Hafer für die Pferde, den ‚Treibstoff‘ der vormodernen Zeit.<sup>103</sup> In spätmittelalterlichen Zeiten verursachte die Versorgung der Pferde auf Reisen mehr Kosten als die Unterbringung der Reisenden.

98 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 24<sup>v</sup>, 25<sup>r</sup>.

99 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 8<sup>r</sup>, 9<sup>r</sup>, 16<sup>v</sup>.

100 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 5<sup>r</sup>–6<sup>r</sup>, 7<sup>v</sup>.

101 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 10<sup>r</sup>.

102 Z. B. APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 27<sup>v</sup>.

103 Der Scheffel Hafer kostete in Abhängigkeit vom Ort und der Zeit des Kaufs zwischen 8 und 22 Groschen, meistens jedoch zwischen 12 und 18 Groschen, was im Rahmen der von Pelc gemachten Angaben liegt; APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 7<sup>r</sup>, 10<sup>v</sup>–14<sup>v</sup>, 16<sup>v</sup>, 17<sup>r</sup>, 18<sup>v</sup>, 19<sup>v</sup>, 21<sup>r</sup>, 22<sup>v</sup>–24<sup>v</sup>, 25<sup>v</sup>, 28<sup>v</sup>, 31<sup>v</sup>, 32<sup>r</sup>, 33<sup>v</sup>, 34<sup>r</sup>, 35<sup>v</sup>, 40<sup>v</sup>; Nr. 215, fol. 1<sup>v</sup>, 3<sup>v</sup>–8<sup>r</sup>, 9<sup>r</sup>, 10<sup>r</sup>–14<sup>v</sup>. Vgl. Pelc (1937), S. 47 f. (Tab. 16).

## 5. Die Ausgaben für den Haushalt und die Dienerschaft

Neben den zahl- und umfangreichen Ausgaben für die Reisen Stefans I. Loitz und seiner Beauftragten verzeichnen die Haushaltsbücher auch diejenigen für den eigentlichen Haushalt, d. h. dem Leben auf Gut Tiegenhof.<sup>104</sup> Die Frage ist allerdings, für wessen Leben? Denn es finden sich auch mehrere *posten*, die über den eher kleinen Haushalt Stefans und seiner wenigen Bediensteten hinausweisen, so insbesondere für die Kinder des 1575 verstorbenen Hans' III. Loitz, d. h. für Hans V. (*Hanschen den jungen*, †1616) und seine beiden älteren Geschwister Sophie (*Sophicken*) und Stefan III. (*Steffancken*, †1629), die wohl mit im gemeinsamen Haushalt lebten und unter anderem mit Schuhen versorgt werden mussten.<sup>105</sup> Unter den drei genannten Kindern Hans' III. – er hatte noch zwei weitere Töchter – wird Hans V. mit Abstand am häufigsten genannt: Er wurde mit den meisten Zuwendungen zur Wäsche und Kleidung – darunter auch Zierrat – sowie zum Schuhwerk versehen und scheint als jüngster Sohn Hans' III. die besondere Aufmerksamkeit und Fürsorge Stefans I. genossen zu haben.<sup>106</sup> Die häufige Nennung Hans' V. endete aber nach dem April 1579, vielleicht infolge seines Wegzugs aus Tiegenhof. Darüber hinaus war auch Simon II. Loitz (1553–1624), ein unehelicher Sohn Simons I. (1502/03–1567), der nach dem Tod seines Vaters im Hause Hans' IV. aufgezogen worden war und eine höhere Schulbildung erhielt<sup>107</sup>, mehrfach Zuwendungsempfänger, darunter auch nicht unerheblicher Geldsummen.<sup>108</sup>

Die Haushaltsbücher verzeichnen bei den meisten eingekauften Waren keine Mengen- oder Gewichtsangaben, so dass die notierten Summen – in der Regel im Groschenbereich – nur die Aussage erlauben, dass es sich recht wahrscheinlich um eher kleinere Mengen oder alltägliche Waren gehandelt hat. Hierzu zählen die meisten Gemüse, Obst, aber auch das Fleisch der verschiedenen Tiere, von welchem zumeist *viertel*, d. h. ein Viertel des jeweiligen Tieres, eingekauft wurden.<sup>109</sup> Für einige Güter werden die jeweiligen Einheiten – Pfund, Tonnen oder Stoff – hingegen exakt widergegeben, so insbesondere für Genussmittel, wie Gewürze, importierte (getrocknete?) Früchte und Alkoholika, aber auch Salz, Fette und – in Schock oder Mandel – bestimmte Fische sowie Krebse. Bei den Gewerbeprodukten werden insbesondere die gekauften Stoffe in Ellen, Seide in Lot und Accessoires in der Regel in Stück oder Dutzend verzeichnet.<sup>110</sup> Papier wird in Buch und Ries notiert, Seife und Pulver in Pfund. Eine klare Kategorisierung, welche Produkte wie genau festgehalten wurden, ist somit nicht zu erkennen, sondern von einer gewissen Willkür des ‚Buchhalters‘ bei seiner Rechnungsführung auszugehen.

104 Vgl. Schmidt-Voges (2015); Ågren (2023).

105 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 24<sup>v</sup>.

106 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 4<sup>v</sup>, 5<sup>r</sup>, 7<sup>v</sup>, 10<sup>v</sup>, 11<sup>v</sup>, 16<sup>r</sup>, 18<sup>v</sup>, 19<sup>r</sup>, 20<sup>v</sup>, 24<sup>r</sup>, 25<sup>r</sup>, 29<sup>v</sup>, 31<sup>r</sup>, 33<sup>r</sup>, 38<sup>r</sup>; Nr. 215, fol. 3<sup>r</sup>, 4<sup>r</sup>, 5<sup>r</sup>, 6<sup>v</sup>, 7<sup>r</sup>.

107 Denzel (2024), S. 14, 38, 93, 128.

108 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 25<sup>v</sup>; Nr. 215, fol. 16<sup>r</sup>, 17<sup>r</sup>.

109 Es ist hier also – anders als etwa beim Hafer – nicht das Viertel als Hohlmaß, d. h. der vierte Teil des Schefels, gemeint.

110 zgl. Jahnke (2009).

Insgesamt ergeben sich folgende Befunde: Vergleicht man die Haushaltsbücher der Jahre 1577–1580 mit den Rechnungsbüchern zehn Jahre zuvor<sup>111</sup>, so ist eindeutig eine bescheidenere Lebens- und Haushaltsführung zu erkennen. Allerdings ist vorab einschränkend festzustellen, dass nicht bekannt ist, wie Stefan I. Loitz in den späten 1560er Jahren – in seiner ausgehenden Lüneburger Zeit – gelebt, welchen Aufwand er betrieben – der Prunk anlässlich seiner Hochzeit mit Beata von Dassel soll sehr beträchtlich gewesen sein<sup>112</sup> –, oder ob er als Privatmann eher bescheiden gelebt hatte. In Ermangelung anderer Quellenzeugnisse erscheint ein derartiger Vergleich aber durchaus statthaft: In den ausgehenden 1570er Jahren wurden im Haushalt Stefans I. Loitz erheblich weniger und seltener Genussmittel und vor allem ausländische – und damit teure – Weine eingekauft als vordem bei Simon I. und Hans IV. Loitz; allenfalls etwas Rhein- und (*merischer*) Poitouwein<sup>113</sup> wurde erworben, und ansonsten nur *wein* ohne genaue Herkunftsangabe. Die edlen Sorten Malvasier oder Rainfal finden sich gar nicht mehr. Zudem ging der Weinkonsum<sup>114</sup> insgesamt zurück und wurde durch deutlich preisgünstigere Biere in verschiedenen Sorten ersetzt, wobei das Tafelbier aus Danzig, das Weißbier wohl aus Thorn stammte. Ausgesprochene Luxuswaren – wie etwa Schmuckgegenstände oder Zierrat aus Bernstein, besondere Pflanzen oder auch Waffen und Rüstungen als Ausweis niederadeligen Lebensstils<sup>115</sup> – wurden ebenso wie Bücher gar nicht mehr angeschafft, wohl aber ein Rosenkranz *für den herrn*.<sup>116</sup> Diese Beschränkung der Einkäufe auf die essentiell notwendigen Belange des alltäglichen Lebens, wenn auch auf einem immer noch gehobenen Niveau, ist ein grundlegender Unterschied des Haushalts Stefans I. Loitz auf Gut Tiegenhof gegenüber dem früheren Danziger Haus Simons I. und seines Neffen Hans' IV.: Der Tisch Stefans I. Loitz (und seiner Bediensteten) in seinen letzten Jahren scheint gut und reichlich gedeckt, auch mit viel Bier versehen gewesen zu sein, aber der Aufwand früherer Jahre hatte sich deutlich reduziert, und von Tafelmusik oder Würfelspiel war gleich gar nicht (mehr) die Rede. Neujahrsgeschenke<sup>117</sup> und Almosen – meist ½ Groschen: *einem armen umb Gotts willen*<sup>118</sup> – wurden aber wie ehemals ausgeteilt. Und nicht zuletzt wurde auch ein Taschendiebstahl, der dem Schreiber der Haushaltsbücher widerfuhr, vermerkt: *noch ist mir domahls ein beutel auß den hosen gestollenn wordenn, darin wahrenn 4 fl. 15 gr.*<sup>119</sup>

Darüber hinaus fällt auf, dass es keinerlei Ausgaben für Bedarfe von Frauen gibt; hier wäre an entsprechende Kleidung, Hüte und Schuhe, Kosmetika, Schmuck oder andere

111 APG, 300, R/Vv, Nr. 214 und Nr. 213, passim.

112 Papritz (1957), S. 81; Meyer (1904), S. 188.

113 Hartmeyer (1905); Denzel (2024), S. 83.

114 Vgl. Fouquet (2004).

115 Selzer (2013), S. 58–63. Die Ausgabe von 15 Groschen *für ein scheidt und ordtbandt zum mein wehre* [d. h. des Schreibers] am 29. Juni 1579 fällt dabei kaum ins Gewicht; APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 9<sup>v</sup>.

116 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 22<sup>v</sup>.

117 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 1<sup>r</sup>.

118 Z. B. APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 7<sup>r</sup>. – Bisweilen wurde auch 1 Groschen gegeben, so *einem armen weibe vor der kirchenn* oder *einem armen lamem kerle*, selten sogar 2 Groschen, wie *einem armen man vor der kirchenn*; ebd., Nr. 215, fol. 6<sup>r</sup>, 7<sup>r</sup>, 10<sup>r</sup>.

119 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 10<sup>v</sup>.

Geschenke zu denken, wie sie im Haushalt Hans' IV. Loitz für dessen Gemahlin Esther von Baysen üblich gewesen waren. Außer einigen kleineren Entlohnungen für Dienste von Mägden werden überhaupt keine Frauen genannt. Dies lässt den Rückschluss zu, dass der ‚Haushalt‘, dessen Ausgaben die vorliegenden Rechnungshefte erfasst haben, nur Stefan I. Loitz und allenfalls seine Bediensteten umfasste, nicht aber den Haushalt Hans' IV. Loitz bzw. den Esthers von Baysen.

Trotz aller Einschränkungen, die der Haushalt Stefans I. Loitz gegenüber dem früheren der Danziger Loitz erkennen lässt, handelt es sich immer noch – und das ist der dritte Befund – um den eines wohlhabenden Kaufmanns oder Niederadeligen<sup>120</sup>, der sich Bedienstete und Dienstleistungen aller Art, auch eine aufwändige Kleidung und gehobene Küche leisten konnte. Dies belegt der Vergleich der oben angegebenen Preise mit den ebenfalls in den Haushaltbüchern notierten Löhnen für Bedienstete auf dem Gutshof, so etwa mit denen von Gärtnern (*gertner*), d. h. Kleinbauern, oder Rattayern (*ratay*), d. h. Pflügern,<sup>121</sup> die beide als Tagelöhner für 12 Pfennige (=  $\frac{2}{3}$  Groschen) pro Tag arbeiteten, während Tagelöhnerinnen (*gertner weiber*) nur 9 Pfennige oder  $\frac{1}{2}$  Groschen erhielten.<sup>122</sup> Wenn also Stefan I. Loitz beispielsweise ein Pfund Pfeffer zu 16 bis 24 Groschen erwerben ließ, so entsprach dies dem Verdienst eines Tagelöhners von 24 bis 36 Tagen und ein Pfund weißer Zucker zu 16 bis 18 Groschen dem Arbeitslohn einer Tagelöhnerin von 32 bis 36 Tagen.<sup>123</sup> Die Häufigkeit von Einkäufen dieser und anderer Genussmittel oder auch hochwertiger Kleidungsstoffe und -utensilien belegt somit die auch nach der Liquiditätskrise Stefans I. Loitz von 1572 immer noch verbliebene relativ hohe Wohlhabenheit seines Haushalts.

Ein letzter gewichtiger Indikator für eine solche Wohlhabenheit ist die Existenz einer Dienerschaft, die bis zum Tod Stefans I. Loitz – neben freier Kost und Logis – ausgestattet und bezahlt worden ist. Hierüber geben die letzten Seiten der Haushaltsbücher – gleichsam als eine Art Anhang – *Reckenschop*<sup>124</sup>, und zwar sogar über die Zeit des Umzugs nach Zeisgendorf hinaus bis zum Ableben des Hausherrn Aufschluss. Im Einzelnen gehörten folgende Personen zur Dienerschaft:

120 Vgl. Dirlmeier (1990); Goldthwaite (2017); Fouquet (2021).

121 Vgl. North (1986), S. 4–9.

122 APG, 300, R/Vv, Nr. 214, fol. 36<sup>r</sup>. Die Abrechnung geschah *lautt ihren kerbstock*. – Ob und, wenn ja, in welchem Umfang die Tagelöhnerinnen und Tagelöhner darüber hinaus noch mit Naturalien entlohnt wurden, geht aus den Haushaltsbüchern nicht hervor. Seit den 1610er Jahren erfolgte die Entlohnung der Gärtner und ihrer Frauen annähernd ausschließlich in Brot und Bier, während die Rattayer als landwirtschaftliche Schwerstarbeiter bereits im 16. Jahrhundert nicht nur die bestbezahlten Arbeiter auf den Gütern waren, sondern neben kostenfreien Häusern und Gärten auch noch erhebliche Deputate an verschiedenen Getreidearten und Hülsenfrüchten, Schinken, Bier und Salz erhielten; North (1986), S. 5f.

123 Lässt man diese hochwertigen ‚Kolonialwaren‘ außer Acht und nimmt als Vergleichsmaßstab die einheimischen Pflaumen zu 1 bis  $\frac{1}{2}$  Groschen pro Pfund, so entsprach dieser Preis immer noch dem Geldlohn von zwei bis drei Arbeitstagen einer Gärtnerin oder eineinhalb bis zwei eines Gärtners.

124 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 36<sup>r</sup>.

Tab. 3: *Auszugk, was die diener auff ihr lohn empfangenn habenn*

Name	Funktion	Zeitraum	Vereinbarung	Gesamtlohn
Jancke, <i>der alte</i>	?	20. Aug. 1574 bis 13. Nov. 1580	10 fl. p.a.	62½ fl.
Martzincke	Koch	Ostern 1576 bis Jan. 1584	8 fl. p.a., ab Ostern 1581 12 fl.	75⅔ fl.
Schnuerla, Casper	Knecht	Ostern 1577 bis Michaelis 1581	10 tlr., 1 Paar Stiefel & 1 Gewand p. a.	54⅓ fl.
Jürgen, auch Georg	Fuhr- knecht	Michaelis 1580 bis Ostern 1583	12 fl. p.a., ab Michaelis 1582 14 p.a. <sup>125</sup>	45 fl.
Damme, Andres	<i>Mage</i>	9. März 1582 bis Jan. 1584	–	28 fl. 8⅓ gr.

Quelle: APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 31<sup>v</sup>–39<sup>r</sup> (Titel: fol. 32<sup>r</sup>).

Jancke war vielleicht identisch mit dem bereits in den Rechnungsbüchern von 1567 bis 1570 als Wagen- bzw. Fuhrknecht Stefans I. Loitz genannten Jannik.<sup>126</sup> Er verpflichtete sich in Krakau am 20. August 1574 nach längeren Verhandlungen für 10 Gulden pro Jahr (erneut?) und erhielt im Laufe seiner 6¼ Dienstjahre 21 Gulden 12 Groschen in Geld- und Sachleistungen ausbezahlt, so dass er bei der Verabschiedung in Thorn am 13. November 1580 41 Gulden 3 Groschen bekam und *im 1 fl. obenn in vererd* [zusätzlich geschenkt; M.D.] wurde.<sup>127</sup>

Caspar oder Casper Schnuerla, der am häufigsten erwähnte Knecht in den Haushaltsbüchern, war der einzige, der neben seiner jährlichen Besoldung in Geld auch den Erhalt von einem Paar Stiefeln und einem *klayd* vereinbart hatte. Von seinen 35 Talern erhielt er am 30. September 1581 bei seinem Abschied noch 11 Taler 9 Groschen ausbezahlt.<sup>128</sup>

Der Fuhrknecht Jürgen, *der beim Nickel Backer seligern gedienett hatt*<sup>129</sup>, erhielt im Laufe der Jahre 35 Gulden 7½ Groschen bar und in Sachwerten, so dass ihm am Ende noch 9 Gulden 2½ Groschen und ein alter Taler obendrauf ausbezahlt wurden. Obwohl er bereits 1583 den Dienst quittiert hatte, scheint er noch mit Stefan Loitz in Verbindung gestanden zu haben, denn nach dessen Tod erhielt er nicht nur Trauerrock und -hut, sondern auch dessen wertvolle Reisemütze aus Elchhaut im Wert von 7 Gulden

125 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 34<sup>r</sup>: *item anno [15]82 awff Michaely bynn ich midt Jurgen awffs neue ejnn gewarden und im seyn loenn vorbesserdt und im ierlich 2 fl. mer zu geben; also vor ingesagt, also den er nu in hadt, alle iare 14 fl. haben soll.*

126 Denzel (2024), S. 238, 404, 437, 450, 460.

127 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 33<sup>v</sup>.

128 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 36<sup>r</sup>.

129 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 34<sup>r</sup>. – Als ehemaliger Herr ist der 1578 verstorbene Niclaus (Nikell) Packert (Backer) gemeint; Denzel (2024), S. 217, 410, 416, 452.

und die alte satel decke, davon er sich ein par hosen, hantschu undt einen kolpack<sup>130</sup> machen lassen, zu 2 Gulden.<sup>131</sup>

Nach Stefans I. Tod wurde auch mit den beiden verbliebenen Dienern abgerechnet; beide erhielten Trauerausstattung und einige Dinge aus der Hinterlassenschaft des Verstorbenen: Der Koch Martzincke bekam am 9. Januar 1584 *einen trauerrock, kostet 2 fl., undt 1 trauer hut, kostet 15 gr., die binde darumb 6 gr.*, einen polnischen Streithammer sowie einen alten Mantel, ein Hemd und gestrickte Strümpfe des Herrn. Die offizielle Abrechnung der Entlohnung ergab einen Gesamtbetrag von 73 Gulden für die gesamte Dienstzeit, doch hatte Martzincke über die Jahre hinweg bereits  $75\frac{2}{3}$  Gulden erhalten. Die überzähligen  $2\frac{2}{3}$  Gulden wurden ihm geschenkt und, *weil er sich beklagt, das er nictes erobert* [erspart habe; M. D.], *ihme zur abfertigung* [zum Abschied; M. D.] *5 alte tlr. geben*.<sup>132</sup>

Der Junge Andres Damme erhielt am 7. Januar 1584 nach *des herrn Steffen Loyczen seligen seinem absterbenn* ebenfalls einen Trauerrock und -hut mit Binde, dazu weitere gebrauchte und neue Kleidungsstücke, alles zusammen im Wert von 7 Gulden 12 Groschen sowie als Reisegeld und *zum abzug*  $11\frac{2}{3}$  Gulden.<sup>133</sup> Dass der vergleichsweise kurz (zwei Jahre weniger neun Wochen) im Dienst gestandene Andres Dammes nach Stefan Loitz' Tod einerseits den nicht unerheblichen Betrag von annähernd 19 Gulden in Geld- und Sachleistungen (und damit deutlich mehr als der langjährige Koch) bekommen hat, andererseits aber bei seinem Dienstantritt keine Vereinbarung abgeschlossen hatte, ist wahrscheinlich auf seine eher enge Beziehung zur Loitz-Familie zurückzuführen: Er wird ausdrücklich als *mage*<sup>134</sup> bezeichnet, d. h. als eine verwandte, vielleicht sogar blutsverwandte Person, die jedoch außerhalb des engsten Familienkreises stand.<sup>135</sup>

Folgende Befunde allgemeinerer Art lassen sich aus diesen Angaben ableiten: Stefan I. Loitz verfügte bis zu seinem Tode über durchschnittlich zwei Bedienstete, einen Koch und einen Fuhrknecht, der sich um Pferde und Stall zu kümmern hatte. Beide wurden für diverse Botengänge oder Besorgungen eingesetzt und auch in weiter entfernte Städte geschickt. Nicht umsonst erhielt auch der Koch sowohl einen *polnischen grawen rock* und einen *polnischen hudt* (wahrscheinlich eine hohe Pelzmütze, einen Kolpak) war aber auch mit *mantell, wambefß, hosen unnd strumpffenn* [...] *awff deudts gekleydt*,<sup>136</sup> um eben allorts – so beispielsweise in der *saupa* [Saline; M. D.] *zu Torn*<sup>137</sup> – die Interessen seines Herrn in angemessener und passender Kleidung vertreten zu können. Die Kosten für die Bediensteten erscheinen aber nicht in den eigentlichen Haushaltsbüchern, sondern werden gesondert aufgelistet und stellen im Vergleich zu den übrigen Ausgaben erhebliche Posten dar. Ob diese Kosten tatsächlich, wie im oben angeführten, von Stephan Bathory 1579 verfügten Kompromiss vorgesehen, aus den Erträgen von Gut

130 Polnisch *kolpak*: hohe Pelzmütze, in Danzig auch eine Art Frauenhaube.

131 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 35<sup>r</sup>.

132 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 31<sup>v</sup>.

133 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 38<sup>v</sup>–39<sup>r</sup>.

134 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 38<sup>r</sup>.

135 Art. „Mage“ / Art. „Magschaft“, in: Deutsches Rechtswörterbuch, Bd. 8 (1991), Sp. 1574–1576, 1580–1582.

136 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 32<sup>v</sup>.

137 APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 32<sup>r</sup>.

Tiegenhof finanziert wurden, ist nicht ersichtlich, auch wenn die damals vorgesehene Anzahl – zwei Knechte und ein Schreiber (der des Haushaltsbuches) – durchaus mit den seinerzeitigen Bestimmungen übereingehet. Es ist weiterhin bemerkenswert, dass die zahlreichen Geldleistungen an die Bediensteten ab etwa 1579/80 von Simon II. Loitz, dem inzwischen als Advokat in Danzig ansässigen Neffen Stefans I., geleistet wurden.<sup>138</sup> Verwaltete er noch Reste des (Familien)Vermögens, aus welchen Stefans I. Dienerschaft bezahlt wurde, oder revanchierte er sich für die Unterstützungen, die er während seiner Schul- und Studienzeit von seinem Onkel erhalten hatte?

## 6. Resümee

Die Auswertung der sogenannten „Haushaltsbücher“ aus der Spätzeit der Loitz, der bis zu ihrer Illiquiditätskrise 1572 bedeutendsten Kaufmannsbankiers im südlichen Ostseeraum im dritten Viertel des 16. Jahrhunderts, bietet detaillierte Einblicke zum einen in eine Vielzahl von Details zur Lebens- und Haushaltsführung Stefans I. Loitz und zum anderen in das letzte Jahrzehnt, in welchem Vertreter dieser Familie unternehmerisch tätig waren. Dabei zeigen sich bemerkenswerte Veränderungen gegenüber dem internationalen, breitgefächerten und bis zum Ende der 1560er Jahre krisen-resilienten Engagement der vier Loitz-Brüder sowie Hans' IV., des Sohnes Michaels II., das aufgrund seiner geschäftlichen, politischen und persönlichen Verflechtung mit regierenden Fürsten, hohen Geistlichen, zahlreichen gutsbesitzenden Adelsfamilien und Kaufleuten die bisherige Forschung fasziniert hat. Die Reichweite der Loitz-Brüder erstreckte sich nach Pommern, Brandenburg, Preußen und in die Länder der polnischen Krone sowie bis nach Frankreich und Nordwesteuropa, Dänemark mit Island, Skandinavien, Ungarn mit Siebenbürgen und Oberdeutschland. Die Zuschreibung, die Loitz seien die „Fugger des Nordens“ gewesen, hat jedoch mitnichten Bestand, denn ihre Unternehmensstruktur war und blieb traditionell hansisch geprägt und hatte nichts mit einer oberdeutschen Handelsgesellschaft und deren Faktoreistruktur gemein. Gerade dadurch, dass die Loitz als eine brüderliche Unternehmensgruppe agierten, zugleich aber auch die aus den Niederlanden eingeführten Innovationen etwa im bargeldlosen Zahlungsverkehr adaptierten, vermochten sie über drei Jahrzehnte hinweg – von den 1540er bis zu den 1560er Jahren – alle internen und externen Krisen zu meistern und immer weiter zu expandieren. Erst der Getreidekrise der zweiten Hälfte der 1560er Jahre, die sich im südlichen Ostseeraum zu einer Finanz- und dann im Gefolge der Disruptionen in den Niederlanden zu einer allgemeinen Wirtschaftskrise ausweitete, waren sie nicht mehr gewachsen. Insbesondere die Organisation und Abwicklung der außergewöhnlich hohen pommerschen Anleihe von 1568/69 scheint die Loitz-Brüder in Stettin finanziell überfordert und im Frühjahr 1572 in die schwere Illiquiditätskrise gestürzt zu haben, die in der älteren Forschung zu Unrecht als „Bankrott“ bezeichnet worden ist. Die kommerzielle Unterneh-

<sup>138</sup> APG, 300, R/Vv, Nr. 215, fol. 32<sup>r</sup>–38<sup>r</sup>; vgl. Denzel (2024), S. 14, 38, 93, 128.

mung der Loitz in Danzig – nach dem Tod Simons I. 1567 unter der alleinigen Leitung seines Neffen Hans IV. – war zu diesem Zeitpunkt bereits eingestellt worden.

Nach 1572 konzentrierten sich die kommerziellen Unternehmungen Stefans I. Loitz und seines Bruders Hans' III., der bereits 1576 verstarb, und seines Neffen Hans' IV. im Rahmen der Thorner Gesellschaft auf den Bezug und die Verarbeitung von minderwertigem *rum solny* aus den kleinpolnischen bzw. ruthenischen Bergwerken, was trotz aller Bemühungen und Investitionen allerdings nicht den erhofften finanziellen Erfolg brachte. Nichtsdestoweniger versuchte Stefan I. Loitz, der zu dieser Zeit bei Hans IV. auf dem Familiengut Tiegenhof seinen Wohnsitz hatte, mindestens bis zu seinem erzwungenen Wegzug von dort 1579/80 das verbliebene Salzgeschäft aufrechtzuerhalten, was die in diesen Jahren geführten Haushaltsbücher belegen. Ob er nach dem Umzug auf das Gut Zeisgendorf seines Großneffen Martin Feldstedt immer noch geschäftlich unterwegs war oder ob er sich nunmehr zur Ruhe setzte – er war immerhin in der zweiten Hälfte der Siebziger –, entzieht sich unserer Kenntnis.

Die beiden Haushaltsbücher, die Ende der 1570er Jahre Stefan I. Loitz auf Gut Tiegenhof für seinen und seiner Bediensteten Haushalt führen ließ, waren in einer noch einfacheren Buchführung als die älteren Rechnungsbücher der Danziger Loitz gehalten. Einnahmen und Ausgaben waren strikt getrennt und wurden gesondert und nur jahresweise saldiert. Einen unmittelbaren Überblick, wie es um die Finanzen des Haushalts zu einem bestimmten Zeitpunkt stand, konnte man daraus nicht gewinnen. Allenfalls dienten diese Hefte zur Memorierung der Einnahmen und Ausgaben. Im Ergebnis zeigen sie nichtsdestoweniger eine weitgehend ausgeglichene Haushaltsführung.

Die Haushaltsbücher bestätigen weiterhin, was in der älteren Forschung bereits postuliert worden war, nämlich, dass Stefan I. Loitz noch über Jahre hinweg nach dem ‚Crash‘ von 1572 gleichsam als Reisender in Salzangelegenheiten unterwegs war. Doch nicht nur er selbst, sondern auch Bedienstete oder eigens hierzu Bevollmächtigte oder Beauftragte waren für ihn geschäftlich tätig. Dabei lassen die beiden Rechnungshefte auch klar erkennen, dass der Schwerpunkt der Tätigkeit in Koselitz und dort in dem vom Erzbischof von Gnesen gepachteten Salinenbetrieb lag, wohin Stefan am häufigsten reiste bzw. seine Bediensteten hinbestellte. Dies lag auch nahe, da die Aufbereitung des minderwertigen *rum solny* unerlässlich war, um das Endprodukt dann mit einem einigermaßen guten Ertrag verkaufen zu können. Stefan machte somit keine ‚Kundenbesuche‘ im Sinne eines Handlungsreisenden, sondern kümmerte sich vor Ort um die Produktion. Die weiteren Reisen führten an den königlich polnischen Hof in Warschau, wobei nicht ersichtlich wird, ob Angelegenheiten der Thorner Gesellschaft oder der Konflikt mit dem früheren engen Geschäftspartner Ernst Weiher Gegenstand der Verhandlungen waren – vielleicht auch beides. Jedenfalls geht aus den Haushaltsbüchern eindeutig hervor, dass der Konflikt mit Weiher, dem wahrscheinlich größten Gläubiger der Loitz aus der Zeit von vor 1572, über Jahre hinweg schwelte und die Übertragung von Gut Tiegenhof nach Hans' IV. Tod nicht überraschend gekommen sein dürfte. Somit ist insgesamt eine Konzentration – um nicht zu sagen: eine Reduktion – der Geschäftstätigkeit Stefans I. Loitz auf den Vertrieb von verkaufsfähigem Salz und die Einhegung des Konflikts mit Weiher, vielleicht auch mit anderen Gläubigern zu konstatieren.

Insgesamt lassen die überlieferten Haushaltsbücher den Schluss zu, dass auch nach der höchst erfolgreichen Geschäftstätigkeit der ‚Loitz-Gruppe‘ bis um 1570 Stefan I. Loitz den Lebensstandard eines wohlhabenden Kaufmanns bzw. Niederadeligen weitgehend aufrechterhalten konnte und somit der Niedergang der unternehmerischen Tätigkeit nicht in einen gesellschaftlichen Absturz für die gesamte Familie mündete. Im Gegenteil: Mindestens am polnischen Hof genossen die verbliebenen Loitz auch nach ihrer großen Unternehmenskrise von 1572 noch Ansehen und Respekt. Die verbliebenen Neffen und Erben Stefans I., Stefan III. und Hans V., die (legitimen) Söhne Hans' III., setzten die traditionsreiche Kaufmannschaft der Loitz nicht fort, sondern lebten als preußische Landedelleute auf ihrem Gut Rundewiese. Simons I. illegitimer Sohn Simon II. Loitz profitierte als Advokat von den Prozessen um die Loitzschen Güter – vielleicht bestens ausgestattet mit dem umfangreichen Insider-Wissen Stefans I. Simons I. zweiter illegitimer Sohn, Stefan II. (†1617), lebte und arbeitete als Sekretär und Syndikus in der Stadt Elbing (Elbląg). Als letzter Loitz vermachte der kinderlose Heinrich II. (1580–?), Sohn Stefans II. mit der Elbingerin Anna Friedewaldt, die Bibliothek seines Onkels Simons II. der Stadt Elbing.<sup>139</sup> Weiteres ist nach derzeitigem Stand der Forschung über die letzten Loitz nicht bekannt.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

### Quellen

- Archivschule Marburg, Hochschule für Archivwesen, Marburg [AS MR]  
 Nachlass Papritz, Kleine Kartei, Nr. 1–3.  
 Archivum Państwowe w Gdańsku (ehem. Staatsarchiv Danzig) [APG]  
 300, R/Vv, Nr. 200–215.

### Literatur

- Ågren, Maria (2023): Households, in: Catriona Macleod / Alexandra Shephard / Maria Ågren (Hg.), *The Whole Economy. Work and Gender in Early Modern Europe*, Cambridge u. a., S. 26–52.  
 Böcker, Heide Lore (1998): Das Handelshaus Loitz. Urteil der Zeitgenossen – Stand der Forschung – Ergänzungen, in: Detlev Kattinger / Horst Wernicke / Ralf-Gunnar Gerlich (Hg.): *Akteure und Gegner der Hanse. Zur Prosopographie der Hansezeit*, Weimar, S. 203–218.  
 Böcker, Heide Lore (2013): Art. „Loitz/Loytz/Loytze/Lotze, Gebrüder: Michael (geb. 15.02.1501, gest. 1561), Simon (?), Stephan (geb. 1507, gest. 1584), Hans (gest. 1575)“, in: Dirk Alvermann / Nils Jörn (Hg.): *Biographisches Lexikon für Pommern*, Bd. 1, Köln/Weimar/Wien, S. 170–179.  
 Borowski, Henryk (1978): Ernest i Jan Weyherowie, in: *Jantarowe Szlaki* 21/2 (168), S. 12–15.

<sup>139</sup> Girsztowt (2022); vgl. auch Simonini (2016), S. 516; Papritz (1957), S. 93. – Zur Bibliophilie Simons II. Loitz siehe auch die Angaben bei Denzel (2024), S. 210, 222, 228, 261, 280, 306, 311, 346, 369, 441, 442, 447, 453.

- Butzert, Clemens (2016): *Investitionen und ihre Risiken. Zur Lage nicht geschäftsführender Anleger in Unternehmen des Späten Mittelalters und der Frühen Neuzeit in Italien und Deutschland*, Berlin.
- Cordes, Albrecht (1998): *Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum*, Köln/Weimar/Wien.
- Cordes, Albrecht (2000): *Wie verdiente ein Kaufmann sein Geld? Hansische Handelsgesellschaften im Spätmittelalter*, Lübeck.
- Delafosse, Marcel / Laveau, Claude (1960): *Le commerce du sel de Brouage aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris.
- Denzel, Markus A. (2016): Kommerzielle Innovationen für den Hanseraum? Ein Beitrag zum Strukturwandel des internationalen Handels im 15. und 16. Jahrhundert, in: Rolf Hammel-Kiesow / Stefan Selzer (Hg.): *Hansischer Handel im Strukturwandel vom 15. zum 16. Jahrhundert. Tagung des Hansischen Geschichtsvereins 2014 in Lübeck*, Köln/Weimar/Wien, S. 67–99.
- Denzel, Markus A. (2024): *Die Rechnungsbücher der Danziger Loitz, 1566–1570*, Stuttgart.
- Deutsches Rechtswörterbuch* (1991): Bd. 8, H. 9/10, hg. v. Vormalige Akademie der Wissenschaften der DDR / Heidelberger Akademie der Wissenschaften, bearb. v. Heino Speer u. a., Weimar.
- Dirlmeier, Ulf (1990): Alltag, materielle Kultur, Lebensgewohnheiten im Spiegel spätmittelalterlicher und frühneuzeitlicher Abrechnungen, in: Ders. (2021): *Menschen und Städte. Ausgewählte Aufsätze*, hg. v. Rainer S. Elkar / Gerhard Fouquet / Bernd Fuhrmann, Frankfurt/Main, S. 173–189.
- Duczmal-Charyna, Małgorzata (1978): Majątki ziemskie Loitzów – właściciele domu bankowo-handlowego w Szczecinie, Gdańsku i Lüneburgu, in: *Przegląd Zachodniopomorski* 22/3, S. 63–77.
- Duczmal, Małgorzata (1997/2000): Dom bankowo-handlowy Loitzów ze Szczecina, Gdańska i Lüneburga i jego związki z Wieliczką w drugiej połowie XVI wieku, in: Zbigniew Chodyża (Hg.): *Eruditio et interpretatio. Studia historyczne*, Poznań, S. 67–77.
- Fouquet, Gerhard (2004): Weinkonsum in gehobenen städtischen Privathaushalten des Spätmittelalters, in: Michael Mattheus (Hrsg.), *Weinproduktion und Weinkonsum im Mittelalter*, Stuttgart, S. 133–179.
- Fouquet, Gerhard (2021): Shakespeares Bassanio und das bleierne Kästchen – Chancen und Risiken sozialer Grenzüberschreitungen in zentraleuropäischem Großhandel und Hochfinanz des Spätmittelalters, in: Christian Hesse (Hrsg.), *Ständische Grenzüberschreitungen*, Ostfildern, S. 171–197.
- Fouquet, Gerhard (2022): Freunde, Bekannte und Betrüger. Kreditgeschäfte Johann Philipps Rheingraf von Dhaun und Graf Christophs von Oldenburg mit dem Bankier Stefan Loitz (1553–1559), in: *Annales Mercaturae* 8, S. 37–58.
- Girsztowt, Aleksandra (2022): The Book Collection of the Loitz Family in the Elbląg Library: Current State of Research, Overview of the Collection, and a Supplement to the List of Prices, in: *Porta Aurea. Rocznik Instytutu Historii Sztuki Uniwersytetu Gdańskiego* 21 (= Pieniądze i sztuka. Gdańskie mieszczaństwo XVI wieku jako fundatorzy dzieł sztuki oraz pośrednicy w transferze wiedzy i dóbr kultury / Geld und Kunst. Danziger Bürgertum des 16. Jahrhunderts als Stifter sowie Vermittler im Wissens- und Kulturtransfer, hrsg. v. Aleksandra Lipińska), S. 279–292.
- Goldthwaite, Richard A. (2017): Florentine Household Accounts, Fourteenth to Seventeenth Centuries, in: *Renaissance Studies* 32/2, S. 219–235.
- Grulkowski, Marcin (2020): Die Anfänge des öffentlichen Bankwesens im neuzeitlichen Danzig, in: David Feest / Aleksandra Lipińska / Agnieszka Pufelska (Hg.): *Bankiers und Banken als Akteure im wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Netzwerk im (Nordost-)Europa des 16.–20. Jahrhunderts*, Kiel, S. 67–105.
- Grulkowski, Marcin (2022): Tätigkeit des Kaufmanns- und Bankhauses Loitz vor dem Hintergrund der politischen und wirtschaftlichen Lage Danzigs in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, in: *Porta Aurea. Rocznik Instytutu Historii Sztuki Uniwersytetu Gdańskiego* 21 (= Pieniądze i sztuka. Gdańskie mieszczaństwo XVI wieku jako fundatorzy dzieł sztuki oraz pośrednicy w trans-

- ferze wiedzy i dóbr kultury / Geld und Kunst. Danziger Bürgertum des 16. Jahrhunderts als Stifter sowie Vermittler im Wissens- und Kulturtransfer, hrsg. v. Aleksandra Lipińska), S. 21–57.
- Hagen, Christian (2022): Stefan Loitz, das Salz und die Lüneburger Siedegeschäfte. Das Scheitern einer vielversprechenden Resilienz-Strategie (ca. 1539–1572), in: *Annales Mercaturae* 8, S. 59–72.
- Hartmeyer, Hans (1905): *Der Weinhandel im Gebiet der Hanse im Spätmittelalter*, Jena.
- Isenmann, Mechthild (2020): *Strategien, Mittel und Wege der inner- und zwischenfamiliären Konfliktlösung oberdeutscher Handelshäuser im 15. und langen 16. Jahrhundert*, Stuttgart.
- Jahnke, Carsten (2009): Some Aspects of Medieval Cloth Trade in the Baltic Sea Area, in: Marie-Louise B. Nosch / Kathrine V. Pedersen (Hg.): *The Medieval Broadcloth. Changing Trends in Fashions, Manufacturing and Consumption*, Oxford, S. 74–89.
- Jeannin, Pierre (1968): Le marché du sel marin dans l'Europe du Nord du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, in: Michel Mollat (Hg.): *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, S. 73–96.
- Keckowa, Antonina (1969): *Żupy krakowskie w XVI–XVIII wieku (do 1772 roku)*, Wrocław/Warszawa/Kraków.
- Krannhals, Detlef (1942): *Danzig und der Weichselhandel in seiner Blütezeit vom 16. zum 17. Jahrhundert*, Leipzig.
- Krönitz, Johann Georg (1773–1858): Oekonomische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Haus- u. Landwirthschaft, in alphabetischer Ordnung, 242 Bde., Berlin.
- Łabecki, Hieronim (Hg.) (1868): *Słownik górnicy polsko-rossyjsko-francuzsko-niemiecki i rossyjsko-polski*, Warszawa.
- Lesnikov, Michail P. (Hg.) (1973): *Die Handelsbücher des hansischen Kaufmannes Veckinchusen*, Berlin.
- Lesnikov, Michail P. / Stark, Walter / Cordes, Albrecht (Hg.) (2013): *Die Handelsbücher des Hildebrand Veckinchusen. Kontobücher und übrige Manuale*, Köln.
- Lipińska, Aleksandra (2017): Fugger des Nordens? Die Bankiersfamilie Loitz als Kunstförderer und Vermittler im kulturellen Netzwerk des Nord- und Ostseegebietes, in: Tomasz Torbus, Katarzyna Anna Wojtczak (Hg.): *Die maritime Stadt – Hafenstädte an der Ostsee vom Mittelalter bis in die Gegenwart. Materialien der 21. Tagung des Arbeitskreises deutscher und polnischer Kunsthistoriker und Denkmalpfleger in Gdańsk 18–21 September 2013*, Warszawa, S. 231–254.
- Lutz, Elmar (1976): *Die rechtliche Struktur süddeutscher Handelsgesellschaften in der Zeit der Fugger*, 2 Bde., Tübingen.
- Mączak, Antoni (1971): Der polnische Getreideexport und das Problem der Handelsbilanz (1557–1647), in: Ingomar Bog (Hrsg.): *Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450–1650. Die ostmitteleuropäischen Volkswirtschaften in ihren Beziehungen zu Mitteleuropa*, Köln/Wien, S. 28–46.
- Makala, Rafał (2022): Die Bankiers, ihre Stadt und ihre Fürsten. Stettin als Wirkungsfeld der Familie Loitz aus der Perspektive der Kunstgeschichte, in: *Porta Aurea. Rocznik Instytutu Historii Sztuki Uniwersytetu Gdańskiego* 21 (= Pieniądze i sztuka. Gdańskie mieszczaństwo XVI wieku jako fundatorzy dzieł sztuki oraz pośrednicy w transferze wiedzy i dóbr kultury / Geld und Kunst. Danziger Bürgertum des 16. Jahrhunderts als Stifter sowie Vermittler im Wissens- und Kulturtransfer, hrsg. v. Aleksandra Lipińska), S. 88–102.
- Meyer, Theodor (1904): *Die Lüneburger Chronik des Propstes Jakob Schomaker*, Lüneburg.
- Noback, Christian / Noback, Friedrich (1851): *Vollständiges Taschenbuch der Münz-, Maß- und Gewichtsverhältnisse*, Bd. 2, Leipzig.
- North, Michael (1981): Englische Reiseberichte des 17. Jahrhunderts als Quelle zur Geschichte der königlich-preußischen Städte Danzig, Elbing und Thorn, in: Bernhart Jähniß / Peter Letkemann (Hg.): *Thorn. Königin der Weichsel, 1231–1981*, Göttingen, S. 197–208.
- North, Michael (1983): Untersuchungen zur adligen Gutswirtschaft im Herzogtum Preußen des 16. Jahrhunderts, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 70/1, S. 1–20.
- North, Michael (1986): Wage Labour versus Corvee Labour in East Prussian Agriculture (Sixteenth to Eighteenth Centuries). Paper Presented at Section 23 „Le travail salarié à l'époque préindus-

- trielle“, Ninth International Economic History Congress, Berne, in: Ders. (1996): *From the North Sea to the Baltic. Essays in Commercial, Monetary and Agrarian History, 1500–1800*, Aldershot/Brookfield, N° XVI).
- North, Michael (1994): Abgaben und Dienste in der ostdeutschen Landwirtschaft vom Spätmittelalter bis zur Bauernbefreiung. Bestimmungsgründe für die langfristigen Substitutionsprozesse, in: Eckart Schremmer (Hg.): *Steuern, Abgaben und Dienste vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Referate der 15. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 14. bis 17. April 1993 in Bamberg*, Stuttgart, S. 77–89.
- Orłowska, Anna P. (2022): *Johan Pyre. Ein Kaufmann und sein Handelsbuch im spätmittelalterlichen Danzig. Darstellung und Edition*, 2 Bde., Wien/Köln/Weimar.
- Papritz, Johannes (1928): Die Bedeutung des Danziger Staatsarchivs für die Handelsgeschichte, in: *Festschrift zur Feier des 25jährigen Bestehens des Staatsarchivs*, Danzig, S. 101–120.
- Papritz, Johannes (1932): *Das Stettiner Handelshaus Loitz im Boisalzhandel des Odergebietes unter besonderer Berücksichtigung seiner Beziehungen zum brandenburgischen Kurhause*, Diss. Berlin 1932 (zugleich (1931), in: *Korrespondenzblatt des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine* 79/2, Sp. 84–124; 79/3, Sp. 158–217).
- Papritz, Johannes (1957): Das Handelshaus der Loitz zu Stettin, Danzig und Lüneburg, in: *Baltische Studien* N. F. 44, S. 73–94.
- Pawinski, Adolf (1888): *Rządy sejmikowe w epoce Królów elekcyjnych 1572–1795*, Bd. II: *Lauda i instrukcyje 1572–1674*, Warszawa (ND. 1981).
- Pelc, Julian (1937): *Ceny w Gdańsku w XVI i XVII wieku*, Lwów.
- Rymar, Edward (2002): Rycerskie (?) pochodzenie szczecińskiego i gdąńskiego rodu kupiecko-bankierskiego Loitzów, in: Błażej Śliwiński (Hg.), *Mieszczanie, wasale, zakonnicy. Studia z dziejów średniowiecza* nr 10, Malbork, S. 173–204.
- Scheltjens, Werner (2024): The Household, the Business and its Owners. Towards a Data Model for the Loitz Account Books (1567–1570), in: Markus A. Denzel / Gerhard Fouquet / Mark Häberlein (Hrsg.): *Vulnerabilität, Disruption und Resilienz als ökonomische Herausforderungen. Wirtschafts- und unternehmenshistorische Fallbeispiele vom 16. bis zum 20. Jahrhundert*, Wiesbaden (im Druck).
- Schmidt-Voges, Inken (2015): Das Haus in der Vormoderne, in: Joachim Eibach / Inken Schmidt-Voges u. a. (Hg.), *Das Haus in der Geschichte Europas. Ein Handbuch*, Berlin/Boston, S. 1–18.
- Selzer, Stephan (2013): Adelige – Gruppen – Bilder. Eine Skizze zur zeichenhaften Verankerung von adeligem Herkommen und ritterlicher Leistung, in: Peter Scholz / Johannes Süßmann (Hg.), *Adelsbilder von der Antike bis zur Gegenwart*, München, S. 58–84.
- Simonini, Giulia (2016): *Loitz-Network. Analyse des europäischen Archivbestandes der Stettiner und Danziger Kaufmannsfamilie Loitz (ca. 1500–1599) und deren Netzwerk*, unveröff.
- Simonini, Giulia unter Mitarb. v. Schröder-Bornkampff, Bettina (2020): Archivbestände der Kaufmannbankiersfamilie Loitz. Stand und Perspektiven der Forschung, in: David Feest / Aleksandra Lipińska / Agnieszka Pufelska (Hg.), *Bankiers und Banken als Akteure im wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Netzwerk im (Nordost-)Europa des 16.–20. Jahrhunderts*, Kiel, S. 331–352.
- Steiniger, Alfred (1987): *Geschichte der Ökonomie Tiegenhof. Eine siedlungsgeschichtliche Untersuchung*, Klausdorf/Schwentine.
- van Tielhof, Milja (1995): Der Getreidehandel der Danziger Kaufleute in Amsterdam um die Mitte des 16. Jahrhunderts, in: *Hansische Geschichtsblätter* 113, S. 93–110.
- van Tielhof, Milja (2002): *The ‚Mother of all Trades‘. The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16<sup>th</sup> to the Early 19<sup>th</sup> Century*, Leiden/Boston/Köln.
- von Bohlen Bohlendorff, Julius (Hg.) (1882): *Hausbuch des Herrn Joachim von Wedel auf Krempzow Schloss und Blumberg erbgessen*, Tübingen.

- Weichbrodt (geb. v. Tiedemann), Dorothea (1988; 1990): *Patrizier, Bürger, Einwohner der Freien und Hansestadt Danzig in Stamm- und Namentafeln vom 14.–18. Jahrhundert*, Bde. I und II, Klausdorf/Schwentine.
- Wiedemann, Herbert (1988): *Die Unternehmensgruppe im Privatrecht*, Tübingen.
- Wikipedia (Hg.): *Ernest Weiher*, [https://pl.wikipedia.org/wiki/Ernest\\_Weiher](https://pl.wikipedia.org/wiki/Ernest_Weiher), letzter Zugriff am 16.09.2024.
- Wikipedia (Hg.): *Unternehmensgruppe*, <https://de.wikipedia.org/wiki/Unternehmensgruppe>, letzter Zugriff am 16.09.2024.
- Wroniszewski, Ł. (2013): Wzrost znaczenia sejmików w czasach Stefana Batorego na przykładzie sejmu 1578 roku, in: *Kultura parlamentarna epoki staropolskiej*. Studia pod red. A. Stroynowskiego, S. 129–141.

PROF. DR. MARKUS A. DENZEL

Universität Leipzig, Historisches Seminar, Lehrstuhl für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte,  
Beethovenstr. 15, D-04107 Leipzig  
[denzel@rz.uni-leipzig.de](mailto:denzel@rz.uni-leipzig.de)

STEFAN BRAKENSIEK

# Infrastrukturen des Verkehrs im deutschsprachigen Raum (18. und frühes 19. Jahrhundert)

Ein Forschungsüberblick in revisionistischer Perspektive

## Transport Infrastructures in German-Speaking Countries (18th and Early 19th Century)

A Research Overview from a Revisionist Perspective

**ABSTRACT:** Around 1800, transport infrastructure in Germany was based on traditional roads and waterways. The fundamental changes that were heralded in England and France in the course of the 18th century were hindered by the political situation. This article focuses on the question of whether there were other reasons for the long survival of traditional structures besides political fragmentation. A twofold hypothesis will be examined: It is possible that traditional roads and waterways were more efficient than claimed by historical research? We thus suggest, firstly, that the main reason for their efficiency was the efforts of providers and users to make them more flexible. Secondly, some political difficulties were overcome by coordinating the activities of various imperial estates.

*Keywords:* Infrastructure, Roads, Canals, Political coordination of innovations

*JEL Code:* N73

### 1. Einleitung

Die Verkehrs-Infrastrukturen im deutschsprachigen Raum erfüllten unterschiedliche Funktionen. Zum einen ging es um den Handel mit Grundnahrungsmitteln, insbesondere mit Getreide, Salz und Fisch sowie mit Bier, Wein und Spirituosen. Hinzu kamen nicht überall verfügbare Rohstoffe und Halbfertigwaren wie Holz und Holzkohle, Steine und Ziegel, Erze und Roheisen, Kohle und Teer, Wolle, Leinen und Baumwolle, die von den Orten ihrer Gewinnung zu den Orten ihrer Weiterverarbeitung und Nutzung transportiert wurden. Des Weiteren gab es einen lebhaften Binnen- und Außenhandel mit gewerblichen Produkten, vor allem mit Textilien und Metallwaren. Und schließlich wuchs die Nachfrage nach den exotischen Produkten aus Asien und Amerika, nach Gewürzen, Tee und Porzellan, nach Zucker, Kaffee und Kakao, wodurch das Alte Reich in die atlantische Welt integriert wurde.

Dabei tat sich ein großes demo-ökonomisches Gefälle zwischen verschiedenen Regionen auf. Entlang des Rheins, in Oberdeutschland, Sachsen, Mitteldeutschland und Schlesien befanden sich Zonen hoher Bevölkerungsdichte, begünstigt durch relativ ertragreiche Ackerböden und schiffbare Flüsse. Verbunden war das mit einer großen Städtedichte, wobei die Urbanisierung getragen wurde von vielen kleinen und mittleren Städten, während Metropolen fehlten. Bevölkerungsverdichtung war jedoch nur zum Teil auf Urbanisierung zurückzuführen, sie resultierte vielerorts aus dem Bedeutungszuwachs von ländlichen Gewerben. Besonders dünn bevölkert war der Nordosten u. a. wegen der deutlich geringeren Städtedichte und dem Fehlen von Protoindustrien. Die dort ansässigen Gutsbesitzer erzielten Geldeinkünfte in erster Linie aus der Vermarktung von Getreide, das über die Flussläufe an die Ostsee beziehungsweise über die Elbe ins westliche Europa verschifft wurde. Somit war das demo-ökonomische Regime des Alten Reichs integraler Bestandteil eines gesamteuropäischen Systems regionaler Arbeitsteilung, das verlässlich funktionierende Verkehrswege zur Voraussetzung hatte.

In der Spätphase des Reichs und in den deutschen Staaten des frühen 19. Jahrhunderts basierten die Verkehrsinfrastrukturen im Kern auf Straßen und Wasserwegen, die im Verlauf des Mittelalters und der Frühen Neuzeit geschaffen worden waren. Noch befand sich Deutschland in der Anfangsphase der sogenannten Verkehrsrevolution: Von durchgehend befestigten Straßen, von Kanälen und regulierten Flüssen für die Binnenschifffahrt war zwar vielfach die Rede, jedoch ohne dass sie überall realisiert worden wären. Die grundlegenden Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur, wie sie sich im Verlauf des 18. Jahrhunderts in England und Frankreich ankündigten, wurden in Deutschland durch die politische Situation behindert. Allzu oft sahen Obrigkeiten im Handel vor allem ein Objekt fiskalischer Abschöpfung, ja mehr noch, sie interpretierten die Zirkulation von Waren als ein Nullsummenspiel und konkurrierten um Zölle und Gebühren.<sup>1</sup>

Meines Erachtens stellt sich jedoch die Frage, ob es neben diesen Folgen der politischen Fragmentierung noch weitere Gründe für die relativ lange Persistenz der traditionellen Verkehrsinfrastrukturen gab. Deshalb soll an dieser Stelle eine doppelte Hypothese geprüft werden. Möglicherweise waren erstens die traditionellen Straßen und Wasserwege leistungsfähiger als von fortschrittsorientierten Zeitgenossen und mit ihnen von der historischen Forschung behauptet wurde. Verantwortlich für ihre Leistungsfähigkeit waren vor allem die Flexibilisierungsbemühungen von Anbietern und Nutzern, das Zusammenwirken von privilegierten Unternehmen wie der Post, von Kaufleuten, Frachtunternehmern, Fuhrleuten und Schiffern sowie von Angehörigen der unteren Schichten, deren Arbeitsleistung das Funktionieren der einfachen Infrastrukturen ermöglichte. Außerdem wurden zweitens manche politischen Schwierigkeiten bei der Schaffung neuartiger Transportwege durch die Koordination von Aktivitäten verschiedener Reichsstände ausgeräumt. Der Beitrag nimmt damit eine Anregung von

1 Konzeptionalisiert wurde das im Kameralismus. Vgl. hierzu die Sammelbände Isenmann (2014a) und Caspari (2022). Darin Garner (2014); Isenmann (2014b); Nolte (2014); Rössner (2014); Simon (2014); Braun (2022); Chaloupek (2022); Pierenkämper (2022).

Falk Bretschneider und Christophe Duhamelle auf, die eine Geschichte der Straße als Beitrag zu einer neuen Sozialgeschichte des Reichs empfohlen haben, „die diese nicht nur als einen Bestandteil des Ausbaus territorialer Infrastruktur begreift, sondern sich auch für ihre interterritorialen Funktionen interessiert“<sup>2</sup>.

Es wäre meines Erachtens verfehlt, die Infrastrukturgeschichte Deutschlands ausschließlich als eine Geschichte defizitärer Verspätung zu erzählen. Stattdessen soll herausgearbeitet werden, wie die Zeitgenossen Probleme angingen, die sich aus der politischen Polyzentralität sowie aus der ökonomischen Disparität ergaben. Mit Dirk van Laak wird dabei von einem weiten Infrastrukturbegriff ausgegangen: Er umfasst nicht nur Artefakte, sondern auch politische Institutionen, theoretisches Wissen, praktisches Know-how und die konkreten Nutzungsformen der Verkehrsteilnehmer.<sup>3</sup>

Die älteren Infrastrukturen, die den Waren- und Personenverkehr ermöglichten, beruhten in erster Linie auf koordinierter Naturaneignung und lediglich punktuell auf Bauwerken aus Stein. Artefakte aus Metall waren als Achsen, Radreifen, Fassringe und Nägel allgegenwärtig, große Metallkonstruktionen gab es dagegen kaum. In der Terminologie der Umweltgeschichte befand sich Deutschland also noch im „hölzernen Zeitalter“, seine Verkehrsinfrastrukturen gehörten weitgehend zur solaren Wirtschaftsweise.<sup>4</sup> Der Verkehr machte sich nämlich Sonnenenergie zunutze, indem er Wind, Gezeiten, Fließgewässer, Holz und Muskelkraft von Tieren und Menschen verband. Verkehr beruhte daher auf der Koordination vielfältiger Energiequellen. Steinbauten, wie Brücken, Hafenkais, Schleusen und gepflasterte Straßen bildeten dagegen signifikante Ausnahmen, die vor allem dort erbaut worden waren, wo natürliche Hindernisse überwunden werden sollten. Dadurch entstanden Knotenpunkte der Kommunikation, und genau dort konnten sich Obrigkeiten demonstrativ in Szene setzen und Abgaben erheben: sie waren Orte der Repräsentation und der Abschöpfung.<sup>5</sup>

Für die Geschichte des Baus und des Unterhalts von Straßen stütze ich mich auf die aktuelle Studie von Alexander Denzler.<sup>6</sup> Weitere wichtige Anregungen stammen von Marcus Popplow und Wolfgang Behringer mit ihren Arbeiten zur Geschichte des Straßenverkehrs und der Post.<sup>7</sup> Hinzu kommt eine Vielzahl von Regionalstudien. Noch fragmentarischer ist der Stand der Forschung zu den Wasserwegen und Häfen;

2 Bretschneider/Duhamelle (2016), S. 727.

3 van Laak (2019); van Laak (2020).

4 Der Begriff „hölzernes Zeitalter“ wurde geprägt von Werner Sombart. Vgl. Sombart (1902), S. 206. Zur solaren Ökonomie der Vormoderne im Gegensatz zur fossilen Ökonomie der Moderne Siefertle (1982); Radkau/Schäfer (1987); Winiwarter/Sonnlechner (2001); Siefertle/Krausmann/Schandl (2006).

5 Herausgehobene Orte waren Brücken über die großen Flüsse, meist in oder bei urbanen Zentren gelegen, wie die Rheinbrücken von Konstanz, Basel, Straßburg und Mainz, die Mainbrücken von Schweinfurt, Kitzingen, Ochsenfurt, Würzburg, Aschaffenburg und Frankfurt, die Elbbrücken von Dresden, Torgau, Dessau und Magdeburg, die Moselbrücken von Trier und Koblenz, die Weserbrücken von Münden, Hameln, Minden und Bremen. Die Nutzung dieser Brücken war gebührenpflichtig und äußerst bedeutungsvoll für die kommunalen Haushalte.

6 Denzler (2024).

7 Popplow (2008); Behringer (2002).

Überblicksdarstellungen fehlen hier völlig.<sup>8</sup> Generalisierend kann man allerdings festhalten, dass die Kanalbauten des 17. und 18. Jahrhunderts vor allem darauf abzielten, den Transport von Getreide und anderen Massengütern aus dem östlichen Europa zu den Verbrauchern im mittleren und westlichen Europa sicherer und preiswerter zu gestalten. Die wichtigsten Vorhaben verbanden Nord- und Ostsee bzw. die Flusssysteme von Oder und Elbe. Dagegen konzentrierten sich Projekte im Straßenbau eher auf den Süden und den Westen Deutschlands sowie auf die Habsburgermonarchie.

## 2. Verkehrsinfrastrukturen als Grundlagen des Handels

Welchen generellen Einfluss hatten Verkehrsinfrastrukturen auf den Handel? Wollte ein Kaufmann gegenüber Konkurrenten einen Informationsvorsprung über das Preisgefälle zwischen Ausgangs- und Zielort nutzen, wurde die Transportgeschwindigkeit bedeutungsvoll. Zudem musste er bestrebt sein, Risiken zu minimieren, indem er Unfallgefahren reduzierte, Raub vermied, Folgen von Kriegen, von Blockaden oder von Konfiszierungen durch feindliche Mächte gegebenenfalls durch die Wahl einer längeren, aber ungefährlichen Handelsroute verringerte. Außerdem war es von zentraler Bedeutung, die Frachtkosten zu kalkulieren, Zölle zu kennen, Gebühren und sonstige Abgaben bei Nutzung von Straßen, Brücken, Kanälen und Häfen in Rechnung zu stellen. Handeltreibende mussten also über aktuelle Informationen zu all diesen Faktoren verfügen, um ein profitables Geschäft betreiben zu können. Die Verfügbarkeit von Infrastrukturen und die Kosten ihrer Nutzung bildeten somit nur zwei Faktoren unter vielen, sie waren aber von zentraler Bedeutung. Entfielen Zölle, wie es die Verfechter des freien Warenverkehrs zumindest für den Binnenhandel allenthalben forderten, reduzierte das die Kosten.<sup>9</sup> Die Gebühren zur Nutzung von Infrastrukturen waren mit der Abschaffung der Zölle aber keineswegs aus der Welt. Quantifizierende Untersuchungen müssten den Anteil dieser Transaktionskosten mit einbeziehen; solche Studien fehlen jedoch bislang.<sup>10</sup>

8 Eckoldt (1998) bietet wertvolle lexikalische Artikel zu den einzelnen Fluss- und Kanalregionen, aber keine zusammenfassende Darstellung. Den Stand der Forschung zur Verkehrsinfrastruktur dokumentieren die Artikel von Popplow/Ellmers (2012); Müller (2005); Denzler (2010); Behringer (2009); Beyrer (2009); Schinkel (2007); Schinkel (2010); Ellmers (2005a); Ellmers (2008) in der Enzyklopädie der Neuzeit.

9 Albers/Pfister (2023) zeigen am Beispiel der Getreidepreise, wie das Fortfallen von Zollgrenzen durch den territorialen Konzentrationsprozess und die Zollreformen zwischen 1802 und 1815 zur Marktintegration beigetragen haben, mit der Konsequenz eines durchschnittlich niedrigeren Preisniveaus für Verbraucher. Ausgenommen davon blieben Länder wie Hannover, Mecklenburg und Sachsen als „verspätete“ Reformstaaten.

10 Eine Grundlage für solche quantifizierenden Arbeiten bieten die Berechnungen von Transportkapazitäten von Fuhrwerken bei Schiedt (2010). Lediglich für den britischen Fall kann der Forschungsstand als befriedigend bezeichnet werden, vgl. Popplow (2008), S. 90–92. Bezeichnend für den Stand der deutschen Wirtschaftsgeschichtsschreibung ist, dass der maßgebliche Band von Unger (2011) zur Produktivitätsentwicklung in der europäischen und der chinesischen Schifffahrt zwischen 1350 und 1850 keinen Beitrag zu Deutschland enthält.

Welche Transportmöglichkeiten standen den Zeitgenossen zur Verfügung? „Als Faustregel ist davon auszugehen, dass bei eher leichten und wertvollen Gütern sowie in dringlichen Fällen der Transport auf dem Landweg in der Regel trotz höherer Preise bevorzugt wurde, während Massengüter vor der Zeit der Eisenbahn nur auf dem Wasserweg zu akzeptablen Kosten zu befördern waren.“<sup>11</sup> Besonders kostbare Güter wie Edelmetalle, Münzgeld, Edelsteine, Gewürze, Porzellan und Seide erforderten besondere Vorsicht. Die Reit- und Fahrpost galt im 18. Jahrhundert als ein verlässliches System, dem solche Preziosen durchaus anvertraut werden konnten. Relativ kostspielige, aber sperrige Güter wie Zucker, Kaffee, Tee, Salz, Leinsaat, Baumwolle, Flachs, Hanf, Schießpulver, Fertigprodukte aus Metall, Waffen, Glas, Druckerzeugnisse, Branntwein, Bier und Wein konnte man dagegen im eigenen Fuhrwerk verfrachten oder einem Spediteur anvertrauen. Für schwere Massengüter wie Getreide, Steine, Holz, Erz, Rohmetall und Kohle lohnte sich ein Transport auf dem Landweg nur im Nahbereich und auf Gebirgspassagen, auf weiteren Distanzen war der Schifftransport alternativlos.

### 3. Die traditionelle Infrastruktur der „Naturstraßen“

Und dennoch wurden erstaunlich viele Güter mit Fuhrwerken auf Straßen transportiert. Im Reich hatte sich der mit Planen gedeckte von mehreren Pferden gezogene, vier-rädrige Wagen durchgesetzt.<sup>12</sup> Die Obrigkeiten machten Auflagen zur Breite der Achsen, damit die Wagen auf den Straßen in Spuren unterwegs waren, die sich kostengünstig durch Auffüllen mit Zweigen, Grassoden und Erde pflegen ließen. Die Fuhrleute achteten aber schon von sich aus darauf, da überbreite Radstände auf Brücken und in den engen Gassen der Städte Probleme bereiten konnten. Ähnlich wie die Liniendienste der Reit- und Fahrpost boten Spediteure auf einzelnen Strecken regelmäßig verkehrende Fuhrwerke an, die Fracht mitnahmen. Dank der Studie von Stefan Gorißen sind wir informiert über die Usancen der Firma Harkort, die vor allem mit Eisenwaren aus dem märkischen Sauerland handelte. Sie nutzte den See- und den Landweg gleichermaßen, um ihre Kunden im Ostseeraum zu beliefern. Dabei bediente sie sich nur ausnahmsweise eigener Fuhrwerke. Stattdessen stützte man sich vor allem auf Spediteure, die ihre Waren an den Rhein fuhren, von wo sie per Schiff via Amsterdam an die dänischen und schwedischen Abnehmer gelangten. Noch bedeutender war jedoch der Speditionshandel mit Fuhrwerken auf dem Landweg zunächst nach Lübeck, seit dem späten 18. Jahrhundert dann vornehmlich nach Hamburg, wo man Kommissionslager unterhielt. Den unmittelbaren Kundenkontakt stellten entweder niederländische Hausierer oder kleine Handelshäuser in den Hafenzentren Dänemarks, Schleswig-Holsteins, Pommerns und Mecklenburgs her.<sup>13</sup>

11 Popplow (2008), S. 81.

12 Köppen (2006).

13 Gorißen (2002), S. 224–240.

Die meisten Straßen, auf denen die Fuhrwerke von Kaufleuten und Speditoren unterwegs waren, wurden von den jeweiligen dörflichen Anliegern in Stand gehalten. Überall geboten Policeyordnungen den Anrainern die regelmäßige Pflege der nächstgelegenen Wege, Stege, Straßen und Gräben.<sup>14</sup> Mancherorts forderten die lokalen Vertreter der Obrigkeit solche Dienste zu bestimmten Terminen ein, vielfach wurde die Organisation der Hand- und Spanndienste an die Kommunen delegiert. Die zeitnahe Behebung von Schäden wurde allenthalben gefordert, ohne dass diesem Gebot – in den Worten der Zeit – stets „nachgelebt“ worden wäre. Schließlich lag der Unterhalt von Fernhandelswegen nicht im vorrangigen Interesse der Pflichtigen. Es gab jedoch ein genuines Bedürfnis der Landbewohner an der Instandsetzung von Wegen im jeweiligen dörflichen Nahbereich, um Verkäufe und Einkäufe tätigen, den Gottesdienst besuchen, ins Wirtshaus gehen zu können und vieles mehr. Und für diese „Mikromobilität“ konnten auch Straßen, die als Fernhandelswege galten, von großer Bedeutung sein.<sup>15</sup> Allerdings war das nicht durchgängig der Fall und entsprechend uneinheitlich stellte sich der Zustand der Straßen dar. Die Klagen von Fuhrleuten und Reisenden über Missstände sind Legion. Im besten Zustand befanden sich die Straßen, auf denen Postkutschen verkehrten, weil die Reichspost und die territorialen Postorganisationen damit drohen konnten, ihre Streckenführung zu ändern.<sup>16</sup> Das wollten die politischen Autoritäten unbedingt vermeiden. Bei dringendem Reparaturbedarf setzten sie teils Zwangsmittel ein, indem sie Strafen gegen säumige Dorfbewohner verhängten, teils beauftragten sie örtliche Unternehmer oder Tagelöhner mit Instandsetzungsarbeiten. Die überörtliche Koordination lag in den größeren Territorien bei der allgemeinen Administration. Eine spezialisierte Straßenbauverwaltung entwickelte sich zumeist erst im Zusammenhang mit dem Chausseebau, zu regional sehr unterschiedlichen Zeiten zwischen dem Ende des 17. und dem frühen 19. Jahrhundert. In den politisch besonders fragmentierten Teilen des Reichs – in Schwaben, in Franken und am Rhein – übernahmen die Reichskreise koordinierende Funktionen.<sup>17</sup>

Die Studie von Alexander Denzler hat detailliert herausgearbeitet, wie traditionelle Landstraßen beschaffen waren. Die Veröffentlichung widmet sich zwar den Verhältnissen im 16. Jahrhundert, nach Einschätzung der aktuellen Forschung ergaben sich jedoch bis ins frühe 18. Jahrhundert keine nennenswerten Veränderungen. Der Unterbau der Straßen bestand nur ausnahmsweise aus Steinen oder Schotter, häufig kamen Äste und Zweige zum Einsatz, vor allem in Niederungslagen fanden sich „Knüppeldämme“. Nach dem Winter wurden Schlaglöcher mit dem Material, das lokal vorfindbar war, ausge-

14 Vgl. hierzu zahlreiche Gemeindeordnungen in Wüst (Hg.) (2008).

15 Instruktiv zu den verschiedenen Formen dieser „Mikromobilität“ und der Bereitschaft von Landbewohnern „ihre“ Straßen, Wege und Brücken zu pflegen das Kapitel „Wege und Stege. Zur Verkehrsinfrastruktur auf dem Land als Gemeinschaftsressource“ vgl. Denzler (2024), S. 406–455.

16 Behringer (2002), S. 512–548. Faktisch übten die Angehörigen der verschiedenen Postorganisationen auf ihren Stecken die Aufsicht über den Straßenzustand aus, bis hin zu einem offiziellen Visitationsrecht.

17 Dotzauer (1989), S. 7, 48, 338; Wunder (1994a); Wunder (1994b), S. 35–37; Sicken (1994), S. 69 f.; Theil (2003); Behringer (2002), S. 533–536.

bessert: Üblich waren der Aushub aus Gräben, Grassoden, Zweige und Sand.<sup>18</sup> Eine Steinbedeckung fand sich nur auf Brücken und auf Straßen in den Städten. Man nutzte wo immer möglich natürliche Vorteile des Geländes, vor allem dessen trockenere Passagen. Eine Vermeidung von Steilstrecken hätte dagegen entsprechender Planungen und Vermessungsarbeiten bedurft, die erst mit dem Bau von Chausseen einsetzten. Deshalb gab es an den traditionellen Straßenzügen immer wieder Steigungspassagen, die mit schweren Fuhrwerken nur zu überwinden waren, wenn Anrainer mit ihren Pferden oder Ochsen Vorspann leisteten. Obrigkeiten und Armeen forderten solchen Vorspann als Fronleistung ein, Handelstreibende mussten dagegen dafür bezahlen, wodurch sich ein wichtiger bäuerlicher Nebenerwerb aufat.<sup>19</sup>

Von der Leistungsfähigkeit solcher „Naturstraßen“ zeugt das Funktionieren der öffentlich zugänglichen Reit- und Fahrpost. In den von Habsburg dominierten Teilen des Reichs wurde das Geschäft von der Familie Thurn und Taxis<sup>20</sup> organisiert; in den größeren protestantischen Territorien waren seit dem Westfälischen Frieden eigene Postorganisationen aufgebaut worden.<sup>21</sup> Im 18. Jahrhundert hatte man die verschiedenen Linien so gut aufeinander abgestimmt, dass Briefe, kleinere Warensendungen und Reisende auf verlässliche Art und Weise an die meisten Orte transportiert wurden.<sup>22</sup> Die Leistungsfähigkeit der Reit- und Fahrpost beruhte in erster Linie auf einem System der „Raumportionierung“<sup>23</sup> durch Poststationen, an denen die Pferde rasch gewechselt wurden, wodurch ein kontinuierlicher Transport von Menschen und Waren, Informationen und Zahlungsmitteln ohne längere Pausen ermöglicht wurde. Zeitgenössische Streckenkarten zeigen die Polyzentralität des Reichs, das von einem dichten Liniennetz durchzogen und in der Fläche erschlossen wurde.<sup>24</sup> Für die Reitpost reichten die traditionellen „Naturstraßen“ offenbar aus, mit dem Aufkommen der Postkutschenverbindungen seit dem späten 17. Jahrhundert wurde der Straßenzustand jedoch zum Problem, das nach neuen Lösungen verlangte.

Bis mit dem Chausseebau eine solche Lösung gefunden wurde, wusste man sich jedoch zu behelfen. Vom Funktionieren des alten Systems der „Naturstraßen“ zeugen nicht nur die Post, sondern auch weniger spektakuläre Beispiele. Eine Arbeitsgruppe um Werner Troßbach hat Katasterunterlagen der Landgrafschaft Hessen-Kassel aus der Zeit zwischen 1730 und 1780 ausgewertet, die eine detaillierte Analyse der Erwerbsverhältnisse in den Landgemeinden ermöglichen.<sup>25</sup> In der untersuchten Region „an der

18 Denzler (2024), S. 271–295 zeigt eindrücklich, dass es sich bei der Instandhaltung von Straßen mit Naturmaterialien um eine niemals endende Daueraufgabe handelte. Die Studie warnt zugleich davor, die Dauerhaftigkeit von Verkehrsinfrastrukturen überhaupt zu überschätzen. Auch die „fortschrittlichen“ Steinbrücken, Straßengräben und geschotterten Kunststraßen bedurften regelmäßiger Aufsicht und Pflege.

19 Kießling (2016), S. 160 f.

20 Dallmeier (1990); Behringer (1990); Behringer (2002), S. 127–216; Helmedach (2002), S. 188–267.

21 Dallmeier (1989). Territoriale Studien: von Stephan (1859); Schaefer (1879).

22 Beyrer (1985); Beyrer (1992). Hinzuweisen ist auch auf die Quellenedition von Popp (Hg.) (1989).

23 Dieser Begriff wird entfaltet bei Behringer (2002), S. 21. Das Werk betont die Bedeutung der Post für den Staatsbildungsprozess, die Entstehung des modernen Kapitalismus und die Medienentwicklung.

24 Pfahler (1989); Wacker (2008), S. 199–225.

25 Westerburg/Troßbach (2016).

Werra“ lagen 124 Dörfer; in fünfzehn dieser Landgemeinden lebte mehr als die Hälfte der Haushalte vom Fuhrgeschäft. Diese Orte konzentrierten sich um den Hohen Meisner, wo drei Faktoren zusammenwirkten: marginaler Ackerbau, ausgedehnte Grünlandflächen zur Pferdeweide und relative Nähe zur fürstlichen Saline in den Sooden bei Allendorf, zum Braunkohlerevier am Meisner und zu den landesherrlichen Forsten, aus dem die Brennstoffe für die Salzgewinnung stammten.

Die Fuhrleute unterhielten Verträge mit der Salinenverwaltung, die sie zur Lieferung von Kohle und Holz nach Sooden-Allendorf, sowie zur Versorgung aller hessischen Ämter mit Salz berechtigten und verpflichteten. Eine Minderheit wohlhabender Spediteure verfügte über zwei, drei Fuhrwerke und beschäftigte mehrere Fuhrknechte. Diese dörfliche Oberschicht organisierte den Salzhandel von Sooden über die Straßen der sog. „Langen Hessen“ nach Frankfurt und darüber hinaus an Rhein und Main. Hin- und Rückfahrt von Allendorf nach Frankfurt dauerten etwa zwei Wochen. Zölle und Straßengebühren schmälerten zwar den Gewinn, dennoch handelte es sich um ein lukratives Geschäft, weil hier – anders als im hessischen Binnenhandel – Rückfahren mit Wein und Gütern des gehobenen Bedarfs lockten. Der Salzhandel innerhalb der Landgrafschaft Hessen-Kassel und in die südlich angrenzenden Regionen funktionierte in hoher Frequenz, oft wöchentlich, mindestens aber vierzehntäglich, auch im Winter, ohne dass es befestigte Chausseen gab.

#### 4. Phasen des Chausseebaus in der Habsburgermonarchie und im Alten Reich

Obwohl das System der „Naturstraßen“ also durchaus funktionierte, verstummten im 18. Jahrhundert die Stimmen nicht, die gepflasterte „Kunststraßen“ nach dem Vorbild Frankreichs propagierten. Den Auftakt machte im Jahr 1717 Kaiser Karl VI., der sich aus handelspolitischen und fiskalischen Motiven dafür stark machte. Im Anschluss daran entfalteten die Kameralisten Johann Heinrich Gottlob Justi (1717–1771) und Joseph Sonnenfels (1732–1817) in ihren Schriften den Gedanken, dass gute Verkehrswege für den wirtschaftlichen Aufschwung eines Landes unumgänglich seien, ja dass sie geradezu den Stand der Zivilisation eines Staates anzeigten.<sup>26</sup> Für den Chausseebau gab es in der Tat gute Gründe. Welches Potenzial in ihm steckte, zeigen Angaben zur Strecke zwischen Altona und Kiel: Hatte die Postkutsche auf der alten Landstraße 16 Stunden benötigt, waren es auf der Chaussee nur neun Stunden. Wegen des stabileren Unterbaus und der besseren Oberfläche konnte ein Pferdefuhrwerk zudem die dreifache Last transportieren.<sup>27</sup>

In der Habsburgermonarchie wurde der Chausseebau im frühen 18. Jahrhundert zu einer staatlichen Angelegenheit erhoben. Für die Entscheidung des Kaisers, befestigte Straßen erbauen zu lassen, spielte die Förderung der Post jedoch keine Rolle.<sup>28</sup>

26 Siehe dazu Knittler (1981), S. 139–142 sowie von Justi (1758), S. 129–130; von Sonnenfels (1771), S. 313–333.

27 Lange (1996), S. 348.

28 Wunder (2018), S. 232.

Karl VI. bezweckte damit in erster Linie eine Belebung des transalpinen Handels über den Semmering und den Loiblpass nach Fiume (dem heutigen Rijeka) und Triest, den privilegierten Häfen der Habsburger an der Adria, die Venedig den traditionellen Rang ablaufen sollten. Hinzu traten Repräsentationszwecke: Gut ausgebaute Straßen sollten für jedermann sichtbar die Residenzen des Kaisers mit der Hauptstadt Wien verbinden. Für diese Zwecke wurde ein Ausbauplan entwickelt, der neu gebaute Straßen zunächst für das Umland von Wien vorsah, um dann nach Innerösterreich (Steiermark, Kärnten, Krain) auszugreifen. Die Stände wurden angehalten, die Umsetzung auf regionaler Ebene zu garantieren. Die Leitung der Arbeiten vor Ort übernahmen Armee-Ingenieure, die das Gelände vermaßen, Sprengungen vor allem in den alpinen Regionen vornahmen und Straßenkarten erstellten. Das erforderliche Fachwissen war im 17. Jahrhundert geschaffen worden; die entsprechenden Referenzwerke stammten aus Frankreich, das eine Vorreiterrolle spielte.<sup>29</sup> Wie in Frankreich, erfolgte eine Fundierung der Straßen nach einem einheitlichen Muster, auch wenn sich französische und habsburgische „Kunststraßen“ in technischen Details voneinander unterschieden.

Diese neue Technik bestand in der Errichtung eines erhöhten, gewölbten Fahrdammes in der Breite zweier sich begegnender Fahrzeuge, dessen Krone aus mehreren Stein- und Kiesschichten bestand und einen verfestigten Belag ergab. Diese Chaussee wurde durch beidseitige Gräben, ferner Brücken und Dohlen und notfalls Stützmauern trockenengelegt.<sup>30</sup>

Zur Finanzierung des ehrgeizigen Programms wurden auch zentrale Mittel des Staates eingesetzt, die Hauptlast lag jedoch bei den Ständen der verschiedenen österreichischen Länder, die sich zunächst zwar sträubten, jedoch rasch zum Einlenken bewegt wurden (1717 in der Krain, 1724 in Niederösterreich und Kärnten). Notgedrungen nahmen die Stände hohe Kredite auf, deren Refinanzierung durch Mauteinnahmen erfolgte.<sup>31</sup> Obwohl auf diese Weise bedeutende Geldmittel mobilisiert wurden, übernahmen „Entrepreneurs“, die Arbeitskräfte im Tagelohn beschäftigten, den Bau neuer Straßen nur zu einem Bruchteil; hinzu kamen weiterhin in großem Umfang die Zwangsdienste von Soldaten und bäuerlichen Untertanen.<sup>32</sup>

Bis 1730 machte der Chausseebau rasche Fortschritte im Umland von Wien, in den österreichischen Erbländern, auf den Alpenpässen zur Adria und grenzübergreifend nach Salzburg. Größere Probleme ergaben sich dagegen in Böhmen und Mähren; in Ungarn wurden praktisch keine neuen Straßen gebaut. Zwischen 1730 und 1750 kam der Ausbau des Straßennetzes wegen der andauernden Kriege zum Erliegen. Seit Mit-

29 Den Auftakt markierte Gautier (1693). Ihm folgte seit Mitte des 18. Jahrhunderts eine Reihe von Fachpublikationen aus der Feder von Angehörigen der 1747 gegründeten *Assemblée des inspecteurs généraux des ponts et chaussées*. Dagegen spielte England, wo mautpflichtige befestigte Straßen durch private Investoren auf der Grundlage von Parlamentsbeschlüssen (*turnpike acts*) geschaffen und unterhalten wurden, als Vorbild bis zum Ende des 18. Jahrhunderts kaum eine Rolle.

30 Wunder (1994a), S. 527.

31 In der Steiermark nahmen die Stände in den 1720er Jahren rund 600.000 Gulden auf, in Niederösterreich zwischen 1727 und 1730 sogar 1.160.000 Gulden. Siehe dazu Wunder (2018), S. 235.

32 Knittler (1981), S. 145–149; Helmedach (2002), S. 72–91; Wunder (2018), S. 236.

te der 1750er Jahre trat er in eine neue Phase, zentral organisiert durch das Weg- und Brückenamt, das seit 1762 auch Fernstraßen in Böhmen und Mähren bauen ließ.<sup>33</sup> *Peu à peu* wurde in den verschiedenen habsburgischen Ländern zwischen 1755 und 1764 die Zwangsarbeit der Untertanen (sog. Robot) im Fernstraßenbau abgeschafft. Stattdessen erhob man eigens geschaffene Steuern, die in den Bau und den Unterhalt dieser sog. „Kommerzialstraßen“ investiert wurden. Der Unterhalt der Nebenstraßen erfolgte aber weiterhin im Robot der jeweiligen Anrainer.

Was geschah zur gleichen Zeit im Alten Reich? Das Vorbild Frankreichs und Österreichs entfaltete zunächst nur in dessen Süden und Westen Wirkung, mit der Folge, dass am Oberrhein, in Schwaben, Franken und Bayern ein überregionales Netz aus befestigten Fernstraßen entstand, über die Grenzen der einzelnen Territorien hinweg. Entsprechende Planungen begannen auch hier bereits im frühen 18. Jahrhundert in den Territorien der Habsburger. Der Kaiser und seine regionalen Behörden registrierten mit Sorge, wie der Chausseebau der französischen Krone im Elsass dazu führte, dass sich die Verkehrsströme auf die westliche Seite des Rheins verlagerten, wodurch die eigenen Zolleinnahmen deutlich sanken. Dem sollte durch den Bau einer rechtsrheinischen Verbindung zwischen Basel und Frankfurt entgegengewirkt werden.<sup>34</sup> Dieses ehrgeizige Vorhaben scheiterte allerdings zunächst am mangelnden Einigungswillen der anderen Reichsstände über die Trassenführung, denn jeder neue Straßenverlauf erzeugte fiskalische und ökonomische Gewinner und Verlierer. Kompromisse erwiesen sich als schwierig, vieles blieb dadurch Stückwerk, gleichwohl verdichtete sich das Netz der Kunststraßen im deutschen Südwesten bis ans Ende des 18. Jahrhunderts ganz erheblich.<sup>35</sup>

Verantwortlich hierfür war jedoch weniger der Kaiser als Landesherr im Südwesten des Reichs, sondern vor allem der Herzog von Württemberg, der seine führende Stellung im Schwäbischen Reichskreis dazu nutzte, den Chausseebau voranzutreiben. In einer viele Jahre währenden Schaukelpolitik gelang es ihm, Anordnungen des Kaisers gegenüber den anderen Territorien ins Spiel zu bringen, und Beschlüsse des Schwäbischen Kreises gegenüber den eigenen Landständen als Druckmittel einzusetzen. In den Jahren zwischen 1738 und 1742 begannen die Arbeiten unter Leitung des württembergischen Ingenieurhauptmanns Johann Christoph David Leger (1701–1791), der später zum Oberbaudirektor aufstieg. Wegen innerer und äußerer Widerstände kam es jedoch abermals zu einem Baustopp: Zum einen weigerte sich die württembergische Landschaft, den Straßenbau aus Steuermitteln mitzufinanzieren, zum anderen sahen es weder die Reichsritterschaft, noch die Prälaten und Grafen des Kreises ein, warum sie als Privilegierte sich an den Kosten beteiligen sollten. Erst nach dem Ende des Siebenjähri-

33 Anders als Knittler (1981), S. 145–149 bewerten Wunder (2018), S. 236 und Helmedach (2002), S. 95–99 die koordinierende Rolle des Weg- und Brückenamtes in Wien wesentlich zurückhaltender und betonen die führenden Funktionen der Ständeverwaltungen in den einzelnen Ländern der Habsburgermonarchie. Klären lässt sich diese Frage nicht, weil die einschlägigen Quellenbestände beim Brand des Wiener Justizpalastes 1927 vernichtet worden sind.

34 Wunder (2018), S. 237.

35 Theil (2003).

gen Krieges nahm der Chausseebau im Schwäbischen Kreis Fahrt auf, gefördert durch den Erbvergleich von 1770 zwischen Herzog und Ständen und die kaiserliche Rücken- deckung gegenüber den weiterhin zögerlichen Mitständen im Kreis.<sup>36</sup>

Ganz ähnlich stellten sich die politische Konstellation und das Timing des Chaus- seebaus im Fränkischen Kreis dar. Hier trieben die drei letzten Fürstbischöfe von Würz- burg, die zwischen 1755 und 1802 in Personalunion auch das Hochstift Bamberg regier- ten, den Straßenbau voran. Mithilfe des Kaisers setzten sie die Reichsritter unter Druck, den Ausbau der Infrastruktur nicht länger zu blockieren und konnten die anderen Kreis- stände davon überzeugen, die Chausseegebühren zu vereinheitlichen. Bernhard Sicken kommt deshalb zu dem Schluss:

Der Kreis hatte somit nicht nur spürbare Erleichterungen für den Verkehr geschaffen, sondern vor allem auch dafür gesorgt, dass der Verkehr durch Manipulation der Gebühren nicht umge- lenkt werden konnte. Mit dem Bau von Chausseen durch sein Gebiet hat der Fränkische Kreis eine erstaunliche öffentliche Aufgabe geleistet.<sup>37</sup>

Am Rhein<sup>38</sup> blieb der Bau von Chausseen im 18. Jahrhundert dagegen Stückwerk. Am weitesten gediehen die Kunststraßen in der Kurpfalz, wo die Zentren Heidelberg und Mannheim bereits in den 1760er und 1770er Jahren gen Süden und Osten an das rechts- rheinische Fernstraßennetz angeschlossen wurden, sowie in den ebenfalls pfälzischen Herzogtümern Jülich und Berg, wo verbesserte Straßen dem florierenden Textilgewer- be den Zugang zum Rhein erleichterten. Dagegen taten sich die geistlichen Kurfürsten- tümer (Kurmainz, Kurköln und Kurtrier<sup>39</sup>) schwer, ein zusammenhängendes Netz von Chausseen zu errichten, weil Nachbarschaftskonflikte (nicht zuletzt mit Frankreich) und innere politische Widerstände lähmend wirkten.<sup>40</sup>

Auch im preußischen Kleve ging es vor 1800 nicht recht voran, sieht man von we- nigen Stichstraßen ab, die aus dem Hinterland zu den Rheinhäfen führten. Mit der Be- setzung des linksrheinischen Deutschlands durch die Revolutionsarmeen im Jahr 1794 und dessen Einverleibung ins französische Empire veränderte sich die Infrastrukturpo- litik grundlegend. Allenthalben wurde versucht, die Lücken im bestehenden Netz der Chausseen zu schließen. Vorrang hatte dabei jedoch der Bau von Straßen, die Paris und das östliche Frankreich mit der deutschen Peripherie verbanden.<sup>41</sup> Bis 1813 kam man damit recht gut voran, die ehrgeizigen Ausbauziele konnten allerdings nur zum Teil er-

36 Zentral hierzu Wunder (1996); Wunder (1999); Wunder (2015).

37 Sicken (1970), S. 32 f.

38 Vgl. hierzu die materialreiche Studie von Wacker (2008), S. 289–327.

39 In Kurtrier wurde versucht, auch die traditionell von Frondiensten befreiten Städte für den Chausseebau in die Pflicht zu nehmen, mit zunächst mäßigem Erfolg. Vgl. dazu: Longen (2010).

40 Als extrem hinderlich erwiesen sich auch die Zölle, die an den Straßen links und rechts des Rheins erho- ben wurden. Vgl. dazu: Walter (1997). Danach befanden sich zwischen Basel und Frankfurt (1772–1778) rechtsrheinisch 32 Zollstellen, linksrheinisch immerhin 19 Zollstellen. Karten bei Wunder (2015), S. 156 f.

41 Vgl. Cochon (2008). Ziele und Resultate der Infrastrukturmaßnahmen in den linksrheinischen Départements finden sich in den statistischen Übersichten der Präfekturen: Boucquéau (1803/04); Dorsch (1804); Bodmann (1809).

reicht werden, weil die ständigen Kriege und die wirtschaftliche Depression aufgrund der Kontinentalsperre die ökonomischen Möglichkeiten massiv beeinträchtigten.

Über den Chausseebau in Bayern sind wir dank der kartographiehistorischen Studie von Daniel Schlögl besonders gut informiert.<sup>42</sup> Nachdem die imperialen Ambitionen der Wittelsbacher in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts gescheitert waren, wandte sich Kurfürst Max III. Joseph (1745–1777) dem inneren Landesausbau zu. Mit dem Bau von Chausseen bezweckte man eine Förderung der heimischen Wirtschaft. Solche Vorhaben wurden am Münchner Hof aber auch deshalb entwickelt, weil sie die Grandeur des Fürsten zu steigern versprachen. Eine Schlüsselrolle kam hierbei dem wichtigsten Berater des Fürsten zu, Maximilian von Berchem, der neben zahlreichen anderen Ämtern auch dasjenige eines Generalstraßendirektors einnahm. Die technische Leitung des ehrgeizigen Infrastrukturprogramms lag bei dem Geometer Castulus Riedl, der seine Fachkenntnisse als Offizier in österreichischen Diensten erworben hatte.<sup>43</sup> Unter seiner Direktion wurden zunächst die Straßen um die Residenzstadt München und eine für den Ost-West-Transit wichtige Straße ausgebaut, über die Salz als das wichtigste bayerische Exportgut transportiert werden sollte. Riedl organisierte nicht nur die Vermessungs- und Bauarbeiten an den Chausseen, sondern war zugleich mit der Trockenlegung der Moore und der Regulierung von Flüssen befasst. Für die Ausbildung des Ingenieur-Nachwuchses legte er 1759 ein Manuskript vor unter dem Titel „Von den Wasserflüssen in Bayern nebst Anweisung von Bruck- und Wassergebäuden mit schön gezeichneten Plänen“.<sup>44</sup> Das Werk war zwar für den Druck vorgesehen, erschien jedoch nie. Hier wie anderorts im Reich, stützte man sich in erster Linie auf die französischen Standardwerke und auf gesetzliche Vorgaben, die meist in handschriftlicher Form kursierten und nur ausnahmsweise in den Druck gingen.<sup>45</sup> Erst in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts wurden im deutschsprachigen Raum ausführliche, seit etwa 1800 dann auch reich illustrierte Lehrwerke zum Straßen-, Kanal- und Brückenbau publiziert, die das technologische Fachwissen der Zeit aufbereiteten.<sup>46</sup>

42 Schlögl (2003).

43 Schlögl (2003), S. 38–41. Castulus Riedl (1701–1783), Sohn eines Bäckers, erlangte 1728 an der Universität Ingolstadt die Approbation zum Landgeometer. Von 1729 bis 1733 war er als Ingenieurleutnant in österreichischen Diensten beim Festungsbau in Belgrad und Temeswar tätig. Anschließend hatte er eine Stellung als Lehrer für Mathematik und militärische Ausbildung an der Ritterakademie Ettal inne, wo er auch kartographische Auftragsarbeiten übernahm. 1745 wurde er in der Verwaltung des Kurfürstentums Bayern als Geometer und Wasserbaumeister angestellt. In dem unter Maximilian III. Joseph begonnenen Chausseebau war er mit der Planung und Leitung der Baumaßnahmen und der kartographischen Erfassung der bayerischen Straßen befasst. Nach seinem Tod übernahm sein Sohn Adrian (1746–1809), der als sein Stellvertreter tätig gewesen war, all seine Funktionen. Siehe dazu: Schlögl (2003).

44 Bayerische Staatsbibliothek München (BSB Cgm 2941).

45 Besondere Bedeutung erlangte eine kleine illustrierte Broschüre, die auf Veranlassung des Herzogs von Württemberg erschien: *Information* (1737). Zu dessen Wirkungsgeschichte: Wunder (2015), S. 163; Wunder (2018), S. 239 f.

46 Die erste entsprechende Abhandlung in deutscher Sprache: von Lueder (1779). Vgl. auch die reich illustrierten Werke von Carl Friedrich von Wiebeking: *Allgemeine Wasserbaukunst* (1804); Wiebeking (1808).

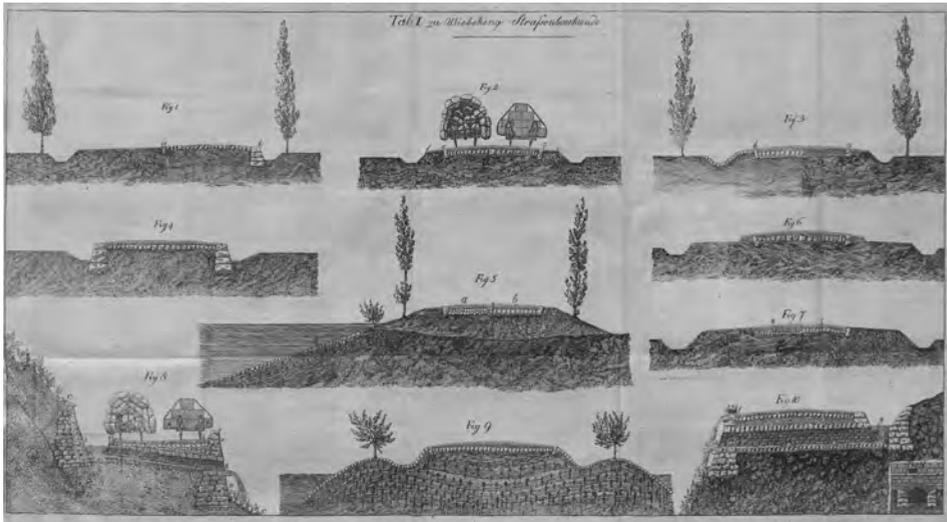


Abbildung 1: Aufbau von Chausseen (1808)

Quelle: Carl Friedrich Wiebeking, *Theoretisch-praktische Straßenbaukunde*, Sulzbach [Verlag der Seidelschen Kunst und Buchhandlung] 1808, Tab. 1. © ETH-Bibliothek Zürich, Rar 4523

Von alters her erstreckte sich in Bayern die Pflicht, durch Hand- und Spanndienste zum Unterhalt von Straßen beizutragen, auf alle Untertanen, deren Anwesen bis zu etwa 500 Metern von ihnen entfernt lagen. Diese Dienstplicht reichte keinesfalls aus, um befestigte Straßen zu bauen und mit parallel dazu verlaufenden Straßengraben zu versehen. Zudem hätte das eine nicht zu tolerierende Ungleichbehandlung von Anrainern und weiter entfernt lebenden Untertanen bedeutet. Deshalb wurde im Jahr 1741 für die Dauer des Chausseebauprogramms die Dienstplicht auf einen Einzugsradius von fast 9 km ausgedehnt. Verbunden war das mit dem Versprechen, dass diese Verpflichtung erlöschen werde, sobald die Chausseen fertig gestellt waren. Danach sollte der Unterhalt der Straßen von den Pächtern der Wegzolleinnahmen organisiert und bezahlt werden.<sup>47</sup> Ob diese Usancen der Refinanzierung dafür verantwortlich waren, dass die Frachtkosten im bayerischen Transit- und Außenhandel im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts deutlich anstiegen und die Wirkungen der sinkenden Zolltarife mehr als wettmachten,<sup>48</sup> lässt sich nicht sicher sagen. Der Chausseebau trug jedenfalls keineswegs dazu bei, dass die Transportkosten sanken; dennoch vermehrten sich die Warenmengen zwischen 1765 und 1799 im Transit- und Exporthandel wegen des allgemeinen Wirtschaftsaufschwungs um etwa ein Drittel.<sup>49</sup>

Riedl dokumentierte die Ergebnisse seiner beeindruckenden Tätigkeit in Straßenkarten, die von seinem Sohn und Nachfolger Adrian Riedl 1796 in Form eines detail-

47 Schlögl (2003), S. 38 f.

48 Häberle (1975), S. 164–166.

49 Ebd., S. 171.

lierten „Reise Atlas von Baiern“ publiziert wurden.<sup>50</sup> Der bürgerliche Geometer und Ingenieur Castulus Riedl wurde zwar als Fachmann geschätzt und zunehmend besser entlohnt, in der höfischen Gesellschaft war seine Position trotz aller Verdienste um den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dennoch schwach. Das zeigte sich 1761 anlässlich des Projekts einer Landesvermessung von Bayern, die nicht ihm, sondern dem berühmten Astronomen César François Cassini (1714–1784) als Teil seines europaweiten Triangulierungsvorhabens anvertraut wurde. Als das scheiterte, sah Riedl seine Chance gekommen, aber erneut bevorzugte man am Hof nicht ihn, sondern einen Mitarbeiter Cassinis, Claude-Sidoine Michel. Wegen ausufernder Kosten wurde dessen Projekt jedoch 1769 nach der Publikation von nur zwei Kartenblättern eingestellt.<sup>51</sup> Man gewinnt den Eindruck, dass die Realisierung von solchen Großprojekten nicht allein Sachlogiken folgte, sondern politischen Aushandlungsprozessen am Hof unterlag, deren höchstes Ziel die Steigerung des fürstlichen Prestiges bildete. Und dem war die Beauftragung einer europäischen Zelebrität wie Cassini zuträglicher als die eines eigenen Amtsträgers wie Riedl, mochte er auch noch so viele Verdienste erworben haben.

Ganz eigene Züge nahm das Straßenwesen im Kurfürstentum Sachsen an. Zwar baute man hier besonders früh, schon seit dem späten 17. Jahrhundert, eine Fachverwaltung auf und entwickelte im Verlauf des 18. Jahrhunderts detaillierte Reglements für den Bau und Unterhalt der Straßeninfrastruktur.<sup>52</sup> Vorbildlich gestaltete sich die landesweite Errichtung von Wegweisern, 1680 in Form von hölzernen Wegsäulen, seit 1691 als „Armsäulen“ mit Meilenangaben im Zusammenhang mit der 1683 eingerichteten Fahrpost. Die Hinweisschilder aus Holz wurden ab 1721 durch aufwändig gestaltete steinerne Säulen ersetzt, als eine theatralische Inszenierung fürstlicher Grandeur.<sup>53</sup> Die sächsischen Straßen blieben dagegen in einem uneinheitlichen Zustand, besser im Umland der Messestadt Leipzig, in der Fläche jedoch überwiegend problematisch. Der Siebenjährige Krieg tat ein Übriges und wirkte hier wie überall im Reich verheerend auf die Straßeninfrastruktur. Seit 1765 unternahm man im Zuge des sogenannten „Rétablissement“ den Versuch, die dringend erforderlichen Reparaturarbeiten an den Straßen nun auch mit staatlicher Unterstützung voranzutreiben. Der notorische Geldmangel sorgte jedoch dafür, dass nur das Allernotwendigste erledigt wurde. Erst mit dem Aufschwung der Wirtschaft in den 1780er Jahren verfügte die sächsische Straßenverwaltung über die Mittel für ein ehrgeiziges Chausseebauprogramm, das bis Anfang des 19. Jahrhunderts rasche Erfolge erbrachte, so dass Sachsen als „Pionierland des modernen Straßenbaus“<sup>54</sup> galt.

50 Riedl (1796).

51 Schlögl (2002), S. 99–134.

52 Gränitz (2009), S. 307–309.

53 Gränitz (2009), S. 310–313 u. S. 320.

54 Aurich (1996), S. 181 f.

## 5. Der späte Chausseebau im deutschen Norden

Anders als in der Habsburgermonarchie, in den südlichen Reichskreisen, in Bayern und in Sachsen blieb der Zustand der Straßen in den nördlichen Teilen des Reiches bis an die Wende zum 19. Jahrhundert nahezu unverändert. Dies mag auch daran gelegen haben, dass Steigungsstrecken hier seltener, trockene Sandböden häufiger vorkamen.<sup>55</sup> Wichtiger war jedoch die Haltung höfischer Kreise in Berlin und Potsdam, in Hannover und in Braunschweig, die eine Förderung des Handels nicht als vordringliche Staatsaufgabe ansahen. Einzelne Straßen wurden in den Herrschaftsgebieten der Hohenzollern und der Welfen zwar ausgebaut, von einem durchgreifenden Chausseebauprogramm konnte jedoch keine Rede sein. Das steht in einem eklatanten Widerspruch zum gängigen Bild von der Rückständigkeit der „zersplitterten“ und überwiegend katholischen Teile des Reichs im Südwesten und von der angeblich ausgeprägteren Fortschrittlichkeit des protestantischen Nordens.

In Preußen dauerte es bis zum Tod Friedrichs II. im Jahr 1786, bis man mit dem Bau von Chausseen begann<sup>56</sup>, zunächst mit einer Straße, die von Magdeburg über Halle nach Leipzig führte. Erklärtes Ziel war es, den Verkehr gen Leipzig auf möglichst langer Strecke durch preußisches Gebiet zu führen und ihn damit von der bisherigen Strecke durch Anhalt und Sachsen abzuziehen. Das war typisch für das Konkurrenzdenken zwischen den Höfen und Verwaltungen in den deutschen Reichsterritorien.<sup>57</sup> Die bedeutsamsten Fortschritte machte der preußische Chausseebau im ausgehenden 18. Jahrhundert im märkischen Westfalen, weil die regionale Verwaltung unter der Leitung des Freiherrn vom Stein das Potenzial guter Straßenverhältnisse für den Bergbau und das Gewerbe erkannte.<sup>58</sup> Erst nach der Niederlage gegen das napoleonische Frankreich gewannen die Planungen für den Straßenbau in Preußen einen großzügigeren Charakter, oftmals allerdings abgebremst durch die Notlage, in der sich die preußischen Staatskassen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts befanden. Gemeinsam betreiben die Provinziallandtage und -verwaltungen in Westfalen und im Rheinland den steuerfinanzierten Ausbau der Infrastrukturen mit großem Nachdruck, unterstützt von lokalen und regionalen Akteuren.<sup>59</sup> Auch wenn das mit den politischen Absichten von Friedrich Wilhelm III. (Regierungszeit 1797 bis 1840) kollidierte, der einen Ausbau von Chausseen zur Strukturförderung der landwirtschaftlich geprägten Provinzen im Osten favorisierte, verdichtete sich das Netz der „Kunststraßen“ vor allem in dem von ihm ungeliebten Westen der preußischen Monarchie.<sup>60</sup>

55 Müller (2005). Vgl. Baldermann (1968).

56 Friedrich II. befürchtete, dass gut ausgebaute Straßen militärischen Gegnern eher zugutekommen würden als der eigenen Armee. Wischermann (1999), S. 71.

57 Hummel (1986); Hummel (1987). Für die spätere Zeit einschlägig: Müller (2000).

58 Wischermann (1999), S. 71–73.

59 Zahlen bei Wischermann (1999), S. 79.

60 Gräfenberg (2021) betont den Pioniercharakter der wenigen Chausseen, die zwischen 1816 und den späten 1830er Jahren von Aktiengesellschaften gebaut wurden für die Phase der Hochindustrialisierung, in der privat finanzierte „Kunststraßen“ im preußischen Westen an Bedeutung gewannen.

## 6. Die strukturelle Bedeutung von Chausseen

Welche Auswirkungen hatte nun der Bau von Chausseen? Waren sie dem Handel und Verkehr so förderlich, wie die Zeitgenossen und mit ihnen die historische Forschung angenommen haben? Ein genauer Blick gibt Anlass zu Relativierungen. Chausseen waren für Nutzer gebührenpflichtig, was systematische Ausweichmanöver provozierte. Hierüber gibt eine Studie von Gergely Horváth Auskunft.<sup>61</sup> Seine Untersuchung befasst sich mit dem westungarischen Komitat Wieselburg in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Diese Region war von größter Bedeutung für die Versorgung Wiens mit Weizen, Hafer, Wein, Schlachtvieh, Pferden und Heu. Die Behörden waren sich dessen bewusst und sorgten dafür, dass der kleine Grenzverkehr von Ungarn nach Niederösterreich nicht mit Zöllen belastet wurde: Hier herrschte bereits seit dem 18. Jahrhundert freier Warenverkehr. Die Agrarprodukte stammten zum Teil von den Latifundien der österreichischen Erzherzöge und der Fürsten Esterházy, zu mehr als der Hälfte aber von hörigen Bauern.

Wie oben dargelegt hatten die Habsburger im 18. Jahrhundert große Anstrengungen unternommen, um ihr Reich mit gepflasterten Straßen zu versehen; im frühen 19. Jahrhundert erreichte diese Entwicklung auch das westliche Ungarn. Die Chausseen waren hier wie überall mautpflichtig, weshalb es die Hörigen aus dem Komitat Wieselburg bevorzugten, unbefestigte Feldwege zu nutzen.<sup>62</sup> Es handelte sich bei diesen kostenlosen Verbindungen weniger um klar definierte Wege als um breite Schneisen durch die weite Ebene. Anlieger beklagten sich, dass die Grasnarbe der Weiden durch den Verkehr Schaden nähme. Immer wieder verhängte die regionale Verwaltung deshalb Durchfahrtsverbote, die jedoch folgenlos blieben, weil es eine stille Komplizenschaft zwischen den Gutsbesitzern, ihren Verwaltern und den hörigen Bauern gab. Man kann also festhalten: So lange gepflasterte Straßen mautpflichtig waren, flossen diese Gebühren als Kosten ins Kalkül potenzieller Nutzer ein. Der Zeitgewinn auf gepflasterten Straßen konnte dabei weniger zu Buche schlagen, als es sich die Propagandisten des Chausseebaus erträumten.

Auch wenn man den Blick weitert und von der Untersuchungsebene einer kleinen Region wie dem Komitat Wieselburg auf die Ebene eines mittleren Flächenstaates wie Bayern wechselt, erkennt man, dass der Chausseebau für sich genommen nicht ausreichte, um einen ökonomischen Strukturwandel herbeizuführen. Rasche wirtschaftliche Erfolge blieben im 18. Jahrhundert in „Altbayern“ nämlich aus: Die Erwartung, dass man hohe Mautgewinne generieren könne, erfüllte sich nicht. Und auch die strukturellen Erwartungen waren allzu optimistisch. So blieben Ober- und Niederbayern trotz guter Straßen agrarisch geprägt. Prosperierende gewerbliche Zentren wuchsen dem nunmehrigen Königreich Bayern erst mit den territorialen Zugewinnen zwischen 1802 und 1813 zu, als sich zunächst die Koalition mit Napoleon und später der gerade

61 Horváth (2022).

62 Horváth (2022), S. 217–229 sowie Karte 9: Straßennetz des Komitats Wieselburg gemäß der Straßeneinordnung 1846, S. 366.

noch rechtzeitige Wechsel auf die Seite seiner Gegner auszahlen. Dadurch, und nicht durch ihre Infrastrukturpolitik, geboten die Wittelsbacher im 19. Jahrhundert über gewerblich florierende Regionen in Franken, Schwaben und am Rhein. Dagegen verdeutlicht eine Analyse der Getreidepreisentwicklung an westfälischen Marktorten, dass der Chausseebau ökonomisch sehr wohl rasch förderlich wirken konnte, wenn er die Märkte zwischen Gewerberevieren und Agrarlandschaften verband.<sup>63</sup>

## 7. Die Infrastrukturen der Seehäfen

Der folgende Abschnitt ist den Infrastrukturen im Schiffsverkehr gewidmet, zunächst an den Küsten, anschließend im Binnenland. In den größeren Überseehäfen an Nord- und Ostsee, in Hamburg und Bremen sowie in Lübeck und Danzig fanden sich beeindruckende Kaianlagen und Kräne. Es stellt sich allerdings die Frage, ob sie ausschließlich von ökonomischen Erfordernissen zeugen, oder doch auch vom Repräsentationsbedürfnis der städtischen Obrigkeiten. Denn in vielen kleineren Häfen begnügte man sich mit einfachsten Mitteln. Als Kaianlagen dienten simple Holzkonstruktionen, die mit gestampfter Erde stabilisiert wurden. Kräne waren oftmals nichts anderes als schwenkbare Masten mit Rollen und Seilzügen.<sup>64</sup> Das Be- und Entladen übernahmen nicht selten Arbeiter, die Lasten auf ihren Schultern über Planken bewegten, denn Handarbeit war im Überfluss vorhanden und entsprechend preiswert.

Die Lage der wichtigsten deutschen Nordseehäfen – Hamburg und Bremen – hat mit der Reichweite der Tide in die Flusstrichter von Elbe und Weser zu tun.<sup>65</sup> Bis zu diesen Häfen ließen sich Flut und Ebbe nutzen, um hochseetaugliche Schiffe weit ins Binnenland hinein und wieder hinaus zu bugsieren. Die Fahrrinnen waren jedoch von Versandung bedroht, weniger in Hamburg mit der mächtig strömenden Elbe, deutlicher in Bremen an der trägeren Unterweser. Diesen beiden alten, politisch weitgehend autonomen Städten wuchs im 18. Jahrhundert eine Konkurrenz durch kleinere Tidehäfen zu, die unter fürstlicher Herrschaft standen. Bekanntestes Beispiel dafür ist das dänische Altona, direkt vor den Toren Hamburgs gelegen. Es soll an dieser Stelle jedoch mit Lehe ein weniger bekannter Tidehafen vorgestellt werden, weil dessen Geschichte durch eine detaillierte Lokalstudie erschlossen worden ist.<sup>66</sup> Im Mündungstrichter der Weser gelegen bot die Leher Bucht Schutz vor Stürmen und Eisgang. Vor allem im Winter lagen dort viele hochseetaugliche Schiffe auf Reede. Von hier aus ließ sich mit kleineren Boo-

63 Uebele/Gallardo-Albarrán (2015) zeigen am Beispiel der Getreidepreise zwischen 1821 und 1855, wie der Chausseebau in Westfalen zur Marktintegration beigetragen hat.

64 Ellmers (2005b).

65 Der Hafen von Emden an der Mündung der Ems gelegen, der im 16. Jahrhundert dank des spanisch-niederländischen Konflikts einen kometenhaften Aufstieg erlebt hatte, stürzte im 17. Jahrhundert mit dem Aufstieg von Amsterdam in eine Krise und war im 18./19. Jahrhundert von geringer Bedeutung. Vgl. de Buhr (1986).

66 Delf (1986).

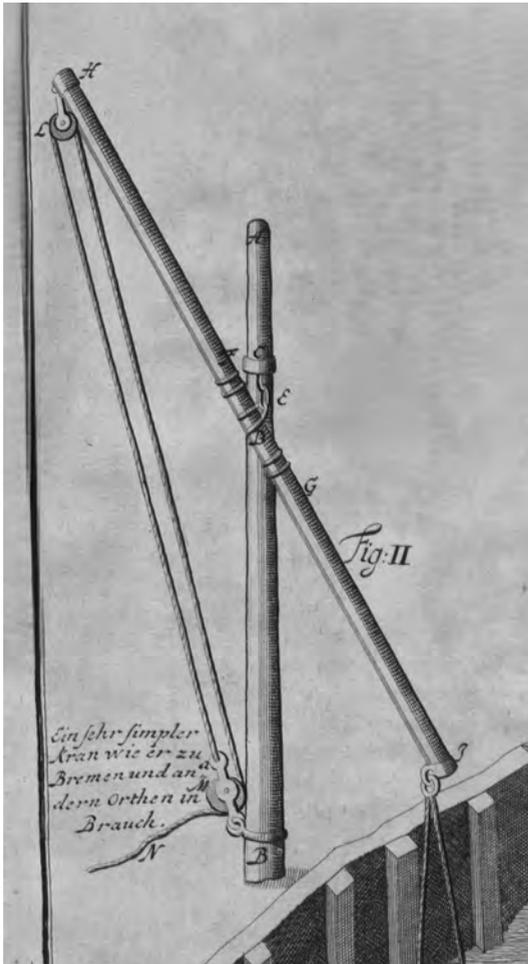


Abbildung 2: Ein sehr simpler Kran, wie er zu Bremen und anderen Orthen in Brauch (1725)

Quelle: Jacob Leupold: *Theatrum machinarium oder Schau-Platz der Heb-Zeuge*, Leipzig [Christoph Zunkel] 1725, Tafel XVIII.

© ETH-Bibliothek Zürich,  
Rar 9706: 2

ten oder mit Fuhrwerken Bremen erreichen, man konnte aber auch auf dem kleinen Flüsschen Geeste, das dort in die Weser mündete, in Küstennähe Handel treiben.

Der natürliche Hafen von Lehe war von strategischer Bedeutung: Die Schweden versuchten dort im 17. Jahrhundert erfolglos die Festung Carlsburg zu errichten. Im Jahr 1715 fiel das Gebiet durch Kauf an den Kurfürsten von Hannover und damit an den englischen König. Entsprechend nutzte Großbritannien den Hafen mehrfach, um Truppenkontingente ein- oder auszuschiefen: zunächst im Siebenjährigen Krieg, dann erneut für die hessischen und hannoverschen Soldaten, die während des nordamerikanischen Unabhängigkeitskriegs eingesetzt wurden, und abermals in den napoleonischen Kriegen. 1827 kaufte die Stadt Bremen das Gelände und errichtete dort seinen neuen Überseehafen Bremerhaven, von dem aus heute vor allem Automobile für den Weltmarkt verschifft werden.

Im 18. und frühen 19. Jahrhundert sahen sich die Bremer Kaufleute durch Lehe (und andere kleine Häfen im Mündungsbereich der Weser wie Vegesack, Elsfleth und Brake)

einer unübersichtlichen Gruppe von Kollaborateuren und Konkurrenten gegenüber: Schiffseigner und Werftbesitzer, aber auch weniger wohlhabende Leute mit Geschäftssinn: Fischer, Schiffer und Handel treibende Bauern.<sup>67</sup> Hinzu kamen die lokalen Obrigkeiten, die aus ihrer Stellung Profit schlugen: An jeder Schleuse und Brücke, an jedem Landeplatz fielen Gebühren an, von denen die lokalen Schiffer jedoch befreit waren. Das Angebot von Lehe ist somit nicht ganz eindeutig zu bestimmen: ein Nothafen, der den Bremer Handel flexibilisierte, aber auch eine nicht unerhebliche Konkurrenz. Die Infrastrukturen solcher kleinen Tidehäfen waren dabei bescheiden. Man nutzte die natürlichen Gegebenheiten und ergänzte sie durch einen kleinschrittigen Ausbau, im Fall von Lehe beispielsweise durch einfache Schleusen an der Geeste, die das Flüsschen als Zubringer optimierten, oder durch den Bau von Holzbrücken, die es Fuhrwerken erlaubten nach Bremen zu gelangen. Diese kleinen Naturhäfen an der Nordsee waren für den deutschen Binnen- und Außenhandel in der Summe vermutlich ebenso bedeutsam wie die bekannten Hafenstädte Bremen und Hamburg.

## **8. Infrastrukturen der Binnenschifffahrt: Flüsse und Häfen**

Auch im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt lässt sich eine solches Neben- und Miteinander aufwändiger und primitiver Infrastrukturen feststellen. Am Rhein und seinen Nebenflüssen gab es bereits seit dem Spätmittelalter zahlreiche Häfen, die über gemauerte Kais und Krananlagen verfügten, die für das Verladen von Schwerlasten, wie zum Beispiel Mühlsteine und Weinfässer, optimiert waren. Michael Matheus hat herausgearbeitet, dass Fässer in standardisierten Größen gefertigt wurden, die problemlos in die gängigen Schiffstypen passten.<sup>68</sup> Gefüllt wogen die größten 8-Ohm-Fässer etwa 1,5 Tonnen, was für Kräne, deren tragende Strukturen aus Holz bestanden, eine beträchtliche Last darstellt. Die Kräne wiesen beeindruckende Dimensionen auf, ihre aufwändige Gestaltung zeugt vom Prestigewettbewerb unter den Stadtmagistraten und Fürstenobrigkeiten.

67 Gerstenberger/Wilke (1999), darin: Lorenzen-Schmidt (1999); Begerow (1999); Gerstenberger (1999). Einen Überblick bietet Schwarzwälder (1986).

68 Matheus (1986).



Abbildung 3: Das Mainufer zwischen Römerberg und Leonhardskirche (1813)

Quelle: Zeichnung von Johann Friedrich Morgenstern (1777–1844)

© Städel Museum Frankfurt am Main, Digitale Sammlung, Inv. Nr. SG 1315

Die verschiedenen Obrigkeiten konkurrierten aber nicht nur, sondern kooperierten auch untereinander und mit den Kaufleuten und Schiffern, indem sie Absprachen trafen über Schiffstypen, das Gewicht der Ladungen und die Dimensionierung von Transportgefäßen. Im späten 18. Jahrhundert löste man sich teilweise von diesen Übereinkünften, wovon der erste vollständig aus Metall gefertigte Kran in dieser Region zeugt, der zwischen 1767 und 1773 in Würzburg errichtet wurde. Er vermochte deutlich größere Lasten zu heben. Man sollte aber bedenken, dass die meisten Anleger an Flüssen völlig unspektakulär aussahen: Eine Uferbefestigung aus Faschinen (geflochtenen Zweigen) oder wenigen Holzpfosten, die man in den Boden gerammt hatte, dahinter gestampfte Erde, dazu Planken, auf denen Passagiere und Lastenträger in die anlegenden Boote balancieren konnten, mehr brauchte es nicht.



Abbildung 4: Schiffslandeplatz an der Donau bei Straubing (1816)

Quelle: Federzeichnung von Johann Adam Klein (1792–1865)

© Hamburger Kunsthalle, Kupferstichkabinett, Inv. Nr. 23466

Die Schiffer der kleineren Häfen am Niederrhein nutzten zudem eine in den Niederlanden entwickelte Organisationsform, um sich Vorteile gegenüber der übermächtigen Kölner Konkurrenz zu verschaffen. In Köln war es üblich, erst dann nach Rotterdam oder Amsterdam loszufahren, wenn die Boote voll beladen waren, was zu langen Liegezeiten führen konnte. Dagegen einigten sich die Schiffseigner aus den nördlich von Köln gelegenen Häfen auf die sog. „Beurfahrt“. Hier musste der Schiffer nach einer bestimmten Liegezeit ohne Rücksicht auf die Vollständigkeit seiner Ladung abfahren. Die an die Post erinnernde „Beurt“ hatte für ihre Kunden den Vorteil der Dispositionssicherheit, um den Preis höherer Frachtkosten. Rotterdam und Amsterdam richteten 1790/91 entsprechende regelmäßig verkehrende Linien nach Köln ein, mit der Folge, dass in den vierzig Jahren bis 1831 die „Beurt“ zur dominierenden Organisationsform des Warenverkehrs auf dem Niederrhein wurde.<sup>69</sup>

Trotz der Flexibilität der zahlreichen kleinen Landeplätze konnte das bedeutende Potenzial der Schifffahrt auf den Flüssen des Alten Reichs bei weitem nicht ausgeschöpft werden, weil sich Warentransporte wegen der vielen Zölle erheblich verteuerten und wegen vereinzelter Stapelrechte auch verzögerten. Die Zollpolitik der Reichsterritorien und Reichsstädte gehorchte nämlich der gleichen Abschöpfungslogik, die wir be-

<sup>69</sup> Schawacht (1973), S. 63–99.

reits im Zusammenhang mit den Nutzungsgebühren von Straßen thematisiert haben.<sup>70</sup> Hinzu kam, dass die Schiffbarmachung gerade von kleineren Flüssen darunter litt, dass sie mit anderen Nutzungen von Wasser und Ufer kollidierte: Mühlenwehre standen im wahrsten Sinne des Wortes im Wege, Furten mussten beseitigt, Brücken angepasst werden, indem sie mit breiteren Durchlässen versehen wurden und ggf. schwenkbare Fahrbahnen erhielten.<sup>71</sup> Für die Bergfahrt war die Anlegung von Treidelpfaden unerlässlich, was traditionelle Nutzungen von Anrainern betraf, die es gewohnt waren, am Ufer ihr Vieh zu weiden und zu tränken, Weidenzweige zu schneiden, Leintücher zu bleichen und Fischreusen auszulegen. Zahlreiche Ausbauprojekte scheiterten daran, dass die Abfindungen für solche Nutzungsrechte unerschwinglich erschienen. Wenn sich Fürsten die Förderung des Handels aufs Papier schrieben und diese Kosten nicht scheuten, konnten sie durchaus Erfolge erzielen. So gelang es Herzog Eberhard Ludwig von Württemberg (Regierungszeit 1693–1733), den oberen Neckar zwischen Heilbronn und Cannstatt im frühen 18. Jahrhundert schiffbar machen zu lassen, wodurch das Herzogtum einen Zugang zum Rhein erhielt, denn zwischen Heilbronn und der Neckarmündung herrschte bereits seit dem Mittelalter lebhafter Schiffsverkehr.<sup>72</sup> Dabei musste sich Eberhard Ludwig mit niemandem ins Benehmen setzen, weil der Neckar auf dieser Strecke ausschließlich durch Württemberg verlief. Etwas anders gelagert war die Schiffbarmachung der Ruhr, die vom preußischen König Friedrich II. gegen den Widerstand kleiner Reichsstände erzwungen wurde, deren Herrschaftsgebiete zwischen den Kohlenzechen in der Grafschaft Mark und dem gleichfalls preußischen Hafen Ruhrort am Rhein lagen. Zwischen 1774 und 1780 wurden Untiefen beseitigt und insgesamt 17 Schleusen erbaut, wodurch die Möglichkeit geschaffen wurde, märkische Kohle auf der Ruhr bis zu deren Mündung in den Rhein zu transportieren.<sup>73</sup>

70 Wacker (2008), S. 356–358 zeigt das eindrucksvoll am Beispiel des wichtigsten Wasserwegs, des Rheins. Im 18. Jahrhundert befanden sich zwischen Basel und Emmerich 27 Orte, an denen Zölle erhoben wurden. Mainz und Köln nahmen außerdem das Stapelrecht in Anspruch. Hier waren Schiffer gezwungen, ihre Waren für eine gewisse Zeit zum Kauf an die örtlichen Kaufleute anzubieten, bevor sie weiterfahren durften. Der Kölner Fall stellt sich jedoch nicht gar so dramatisch dar, weil hier sowieso umgeladen werden musste, von den sog. „Niederländern“, größeren, flacher gebauten und segelfähigen Schiffen des Niederrheins, in die sog. „Oberländer“, kleinere, robuster gebaute Boote, die den Stromschnellen am Mittelrhein gewachsen waren. Vgl. hierzu Eckolt (1998b), S. 44–47. Zu den einzelnen Schiffstypen vgl. Schawacht (1973), S. 29–33.

71 In Hameln sorgte ein im Mittelalter quer durch die Weser verlaufendes Wehr, das dazu diente Hochwasser von der Stadt fernzuhalten, den Stadtgraben mit Wasser zu versorgen und einen gleichbleibenden Wasserstand für mehrere Mühlen zu gewährleisten, dafür, dass der Schiffsverkehr stark behindert wurde. Schiffer konnten auf der Talfahrt durch die „Hamelner Loch“ genannte Engstelle fahren, was äußerst gefährlich war, oder in Hameln umladen. Das war auf der Bergfahrt grundsätzlich nicht zu vermeiden. Rat und Bürgerschaft profitierten davon in mehrfacher Hinsicht. Es wurden Zölle erhoben, das Umladen musste bezahlt werden und die Schiffer übernachteten in städtischen Herbergen. Als die Landesherrschaft 1732–1734 eine steinerne Schleuse errichten ließ, entfiel ein Großteil dieser Einnahmen. Bis in die 1790er Jahre versuchte der Magistrat bei den hannoverschen Behörden eine Entschädigung zu erreichen. Knoke (2003), insb. S. 31–40 u. S. 53–58.

72 Eckolt (1998c), S. 72 f.

73 Lehmann (1966), S. 84–99 u. S. 118–138; Eckolt (1998d), S. 106–108. Kunz (1999), S. 158–160 zeigt, dass die Ruhr noch in den 1840er Jahren die wichtigste Verkehrsverbindung des südlichen Kohlereviere zum Rhein bildete. Für den nördlichen Teil trat die in den 1820er Jahren zwischen Lippstadt über Hamm, Werne,

Viele Vorhaben zur Schiffbarmachung von Flüssen blieben jedoch erfolglos, weil die Koordinierung der Ausbaupläne zwischen mehreren Territorien missglückte.<sup>74</sup> So gelang es Herzog Karl I. von Braunschweig-Wolfenbüttel (Regentschaft 1735–1780) zwar, die Oker auf der kurzen Strecke zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig für den Schiffsverkehr öffnen zu lassen, rentabel war dieses Projekt jedoch nie, weil der Weiterausbau über Aller und Weser zum Nordseehafen Bremen am Desinteresse der hannoverschen Welfen scheiterte.<sup>75</sup> Wer die Nachbarterritorien nicht „mit ins Boot“ bekam, blieb im Zweifelsfall auf hohen Kosten sitzen. Die Nachwelt urteilte oftmals unnach-sichtig über scheiternde fürstliche Projekte als bloße „folie“, dabei sollte nicht verges-sen werden, dass zeitgleich andere Fürsten nur deshalb Erfolg hatten, weil die Herren über die jeweiligen Nachbarterritorien nach einigem Zögern freiwillig oder unter poli-tischem Druck kooperierten. Zwischen Scheitern und Erfolg, zwischen dem Ruf eines „fürstlichen Narren“ und eines „kühnen Pioniers“ lag ein schmaler Grat.<sup>76</sup>

## 9. Kanäle und Schleusen

Sieht man von der Donau ab, verliefen die größeren Flüsse auf dem Gebiet des Alten Reichs in Süd-Nord-Richtung und mündeten in die Nord- oder die Ostsee. Deshalb wa-ren Kanäle, welche die verschiedenen Flusssysteme in Ost-West-Richtung miteinander verbanden, besonders vielversprechend. Häufig lagen die politischen Strukturen jedoch quer zu solchen Plänen, denn Hydrographie und territoriale Topographie harmonierten nur ausnahmsweise. Für den Bau von Kanälen gilt das Gleiche wie für die Regulierung von Flüssen: Aussichten auf Erfolg hatten Kanalbauprojekte nur dann, wenn sie territo-riale Grenzen nicht überschritten oder wenn sich die jeweiligen Obrigkeiten ausnahms-weise einigten.

Während der gesamten Frühen Neuzeit wurden Waren auf dem Seeweg von Ost nach West und umgekehrt transportiert, indem hochseetaugliche Schiffe um Jütland herum und durch die dänischen Meerengen segelten. Diese Fahrt war wegen des Sund-

Dorsten nach Wesel schiffbar gemachte Lippe hinzu. Auch dieser Wasserweg befand sich ausschließlich auf preußischem Staatsgebiet.

74 Horst (1927).

75 Müller (1968), S. 113–133.

76 Das gilt ganz ähnlich für die soziale Figur des „Projektmachers“. Dabei handelte es sich um Personen, die sich einzelnen Fürsten, ihren Höfen und Verwaltungen mit Vorschlägen für ganz unterschiedliche Vorhaben andienten, für die sie materielle Unterstützung oder Privilegien erbat, verbunden mit dem Versprechen, die finanzielle Lage des Herrschers zu verbessern und das „allgemeine Wohl“ zu fördern. Mit ihren Ideen für die Einrichtung von Manufakturen, Banken, Lotteriestalten oder Infrastrukturen setzten sie Imaginationen künftiger Prosperität in Gang. Die territorialstaatliche Überlieferung zeigt, dass solche Pläne meist sorgfältig geprüft wurden, bevor man sie ablehnte oder aufgriff. Viele dieser Vorhaben scheiterten dennoch, bisweilen mit katastrophalen Folgen für die fürstlichen Finanzen, es gab aber auch ausgesprochen Erfolgsgeschichten. Entsprechend ambivalent stellen sich die zeitgenössischen Urteile und auch die Einschätzungen der Historiographie dar. Vgl. Stanitzek (1987); Krajewski (2004); Brakensiek (2015).



Abbildung 5: Hydrographia Germaniae (1712)

Quelle: Kolorierte Karte, Philipp Heinrich Zollmann (1683–1747), Nürnberg

[Johann Baptist Homann] 1712 © Kartensammlung Moll <http://mapy.mzk.cz/de/mzk03/001/062/624/2619269420/>

zolls teuer und wegen der Stürme und Strömungen voller Gefahren.<sup>77</sup> Deshalb erschienen Kanäle, die die Systeme der Flüsse Oder, Spree, Havel und Elbe verbanden,<sup>78</sup> oder eine Abkürzung durch Schleswig-Holstein boten, äußerst sinnvoll. Der erste dieser Kanäle wurde bereits im späten 14. Jahrhundert erbaut und verband die Ostsee bei Lübeck mit der Elbe bei Lauenburg. Dieser Stecknitzkanal diente jedoch weniger dem allgemeinen Warenverkehr als dem Transport von Salz aus Lüneburg zur Ostsee auf recht

77 Der Sundzoll wurde zwischen 1426 und 1857 erhoben und bildete eine der wichtigsten Einnahmequellen der dänischen Krone. Die Sundzollregister bildeten eine der bedeutendsten Quellen für die Geschichte des europäischen Handels in der Frühen Neuzeit. Vgl. Maćczak (1970). Die Register sind als Digitalisat zugänglich unter <https://www.soundtoll.nl/>.

78 Zur Organisation des Handels auf Havel und Spree schon vor dem Bau der ersten Kanäle vgl. Bütow (2015), S. 142–274. Bütow betont die kontinuierlich hohe Bedeutung der märkischen Wasserstraßen im gesamten Untersuchungszeitraum und die Koordinationsleistung von Anrainern und Nutzern, die einen Verbund aus Land- und Wasserwegen unterhalten hätten.

kleinen Kähnen, auch nachdem durch den Bau der Hornbeker Schleuse (1692) und der Palmschleuse (1724) die Transportkapazitäten verbessert worden waren. Der Frachtverkehr wurde von der dazu privilegierten Bruderschaft der „Stecknitzfahrer“ in Lübeck ausgeübt, denen die einzelnen Kähne privat gehörten.<sup>79</sup>

Den ersten Versuch, eine Verbindung zwischen Havel und Oder zu schaffen, bildete der Finow-Kanal, der nach längerer Planung während der Regentschaft von Kurfürst Joachim Friedrich zwischen 1605 und 1620 erbaut wurde und mit 20 Schleusen versehen war. Der Schiffsverkehr hatte kaum begonnen, da kam er wegen des Dreißigjährigen Kriegs auch schon wieder zum Erliegen. Kanalbett und Schleusen konnten nicht unterhalten werden, so dass die neue Wasserstraße völlig verfiel.<sup>80</sup> Erst zwischen 1743 und 1746, also zu Beginn der Regentschaft von Friedrich II., wurde ein zweiter Finowkanal mit einer Länge von 41 km erbaut, zunächst mit zehn Schleusen, deren Zahl bis 1767 auf 15 Schleusen erweitert wurde. Diese Verbindung war vor allem für den Transport von Salz, Holz und Leder von Belang.<sup>81</sup> Zuvor war bereits im Jahr 1668 der nach dem Großen Kurfürsten benannte Friedrich-Wilhelm-Kanal eingeweiht worden, der Oder und Spree miteinander verband. Er war mit fast 23 km Länge zwar kürzer als der Finowkanal, mit einem Aufstieg von fast 4 m gegenüber der Spree und mehr als 20 m gegenüber der Oder, die mit 12 Schleusen bewältigt wurden, jedoch technisch anspruchsvoller. Der Kanal bildete über zweihundert Jahre die wichtigste Schiffsverbindung zwischen Hamburg, Berlin und Breslau. Vor allem für den schlesischen Handel, den Import von Fisch, Baumwolle, Wein und „Kolonialwaren“ und den Export von Garn und Leinwand war dieser künstliche Wasserweg von hoher Bedeutung.<sup>82</sup> Für den Bau und Unterhalt der beiden Kanäle mussten sich die Hohenzollern nicht mit anderen Fürsten ins Benehmen setzen, da sie ausschließlich durch ihr Hoheitsgebiet verliefen.

Das gilt auch für den Schleswig-Holstein- oder Eider-Kanal, der Nord- und Ostsee verband. Erste Planungen waren schon 1571 vorgenommen worden, nicht zufällig erfolgte der Bau aber erst von 1776 bis 1784, nachdem das Land unter der dänischen Krone vereinigt worden war. Der Kanal nutzte die Flussbetten von Eider und Levensau, die teilweise begradigt, vertieft und miteinander verbunden wurden. Dadurch ermöglichte man den Verkehr mit kleineren hochseetauglichen Schiffen mit einer Kapazität von bis zu 250 Tonnen.<sup>83</sup> Der Kanal war ein großer Erfolg, weil seine Nutzung die Gefahren einer Umfahrung von Jütland vermied. Zwischen 1793 und 1841 benutzten ihn jährlich zwischen 2.000 und 3.000 Schiffe.<sup>84</sup> Kosten sparte man allerdings nicht, weil Dänemark die Kanalgebühren mit dem Sundzoll harmonisierte. Und von bedeutender Zeitersparnis konnte auch kaum die Rede sein, denn das Treideln auf der mäandernden Eider dauerte lange.

79 Müller (1987). Die schmalen Kähne nahmen bis zu 7,5 Tonnen Ladung auf. Vgl. Rohde (1998b), S. 349.

80 Uhlemann (1998a), S. 438.

81 Uhlemann (1998a), S. 440.

82 Uhlemann (1998b).

83 Kopitzsch (1996), S. 300 f.; Rohde (1998a); Rohweder (2009).

84 Rohde (1998a), S. 337.

Besonders hochfliegende Pläne verbanden sich mit dem Rhein-Main-Donau-Kanal, der das Schwarze Meer mit dem Atlantik verbinden sollte. Solche Pläne gab es seit der Zeit Karls des Großen, sie waren jedoch stets an technischen Problemen gescheitert, vor allem aber an der politischen Fragmentierung in Franken. Das änderte sich erst, als Bayern aufgrund der Gebietsgewinne in der napoleonischen Zeit die gesamte Region beherrschte. Seit seiner Thronbesteigung im Jahr 1825 verfolgte König Ludwig I. (1825–1848) dieses Prestigeprojekt mit Nachdruck. Mit einer Länge von 172 km, 93 Schleusen, einer Tiefe von 1,46 m und einer Breite in Sohlenhöhe von 9,92 m, die entgegenkommenden Schiffen die Vorbeifahrt erlaubte, handelte es sich um eine beeindruckende Ingenieursleistung. Für das kostspielige Vorhaben mussten 70 Dämme errichtet, 60 Einschnitte durch höher liegendes Gelände geschaffen, 117 Straßenbrücken, ein Kanaltunnel und zehn Kanalbrücken über Fließgewässer, fünf Straßenunterführungen und zahlreiche Kanalwärterhäuser erbaut werden.<sup>85</sup>

Wegen der hohen Verschuldung des bayerischen Staates und aufgrund der Widerstände in der Ständeversammlung griff man beim Bau des Kanals auf Anlagekapital zurück, das europaweit akquiriert wurde. Die Erwartung der Anleger, dass sich dieses Investment angemessen verzinsen würde, erfüllte sich jedoch nur deshalb, weil der bayerische Staat Betriebsverluste aus Steuermitteln ersetzte. Denn schon bald trat Ernüchterung ein, weil der Kanal dauerhaft ein Zuschussgeschäft blieb. Die hochfliegenden Erwartungen auf einen florierenden Fernhandel über die Donau und das Schwarze Meer bis ins Osmanische und ins Zarenreich erfüllten sich nicht. Der Erfolg blieb auch deshalb aus, weil die Mainzölle bis in den Vormärz prohibitiv hoch blieben, denn die mainabwärts gelegenen Anrainer, das Großherzogtum Baden, das Großherzogtum Hessen-Darmstadt, das Kurfürstentum Hessen-Kassel, das Herzogtum Nassau und die Freie Stadt Frankfurt, rückten von ihren traditionellen Zollrechten keinen Fußbreit ab.<sup>86</sup> Und für den Transport von Massengütern erwuchs der Binnenschifffahrt seit der Mitte des 19. Jahrhunderts mit der Eisenbahn eine immer wichtiger werdende Konkurrenz.



Abbildung 6: Ludwigskanal bei Erlangen (1845)

Im Hintergrund ist die König-Ludwig-Eisenbahn mit dem Burgbergtunnel zu erkennen. Quelle: Stahlstich von Alexander Marx (1815–1851), aus: *Das Bayerland* 44 (1933), S. 196. © Bayerische Staatsbibliothek, 4 Bavar. 198 t-44

<sup>85</sup> Rümelin (1998).

<sup>86</sup> Vgl. hierzu Kimmich (1965), S. 110–112, 139–142.

Das bayerische Exempel ist in mehreren Hinsichten instruktiv. Die Investitionen in Infrastrukturprojekte erfolgten dort nicht allein aufgrund ökonomischen Kalküls. Mit dem Rhein-Main-Donau-Kanal stellten sich die Wittelsbacher in die imperiale Tradition Karls des Großen. Das zeigt sich bis ins Detail: So wiesen die Häuser der Kanalwärter die gleichen klassizistischen Stilmerkmale auf wie die berühmten Repräsentationsbauten, die König Ludwig I. von seinem Architekten Leo von Klenze errichten ließ. Der Kanal sollte eben nicht nur Einnahmen für den Fiskus generieren und die Prosperität des Landes steigern, sondern auch das Prestige des Fürstenhauses mehren. Leisten konnte man sich all diese Projekte letztlich nur durch die Querfinanzierung mit Steuern, die vor allem von der bauerlichen Bevölkerung aufgebracht wurden, ohne dass man sie gefragt hätte.

## 10. Zusammenfassung

Es bleibt ein knappes Fazit zu ziehen. Die beiden Ausgangshypothesen lassen sich unterschiedlich weitgehend verifizieren. In Bezug auf die Funktionalität der traditionellen Infrastrukturen, insbesondere der „Naturstraßen“, lassen sich mangels statistischer Evidenz nur Plausibilitäten formulieren. Sicherlich waren die neuen Verkehrsinfrastrukturen prinzipiell sinnvoll, denn sie machten Transporte sicherer, verkürzten die Wegzeiten und vergrößerten die Kapazitäten ganz erheblich. Chausseen, Kanäle und regulierte Flüsse konnten somit die ökonomische Entwicklung fördern, wenn sie komplementäre Wirtschaftsräume verbanden, was jedoch nicht immer der Fall war. Außerdem blieb ihre Nutzung kostspielig und wurde deshalb von potentiellen Nutzern teilweise gemieden. Da zudem die traditionellen „Naturstraßen“ und Schifffahrtsrouten dank billiger Arbeitskräfte und aufgrund der Flexibilität von Anbietern und Nutzern leidlich funktionierten, wiesen sie ein höheres Leistungsvermögen auf als von der älteren Forschung angenommen. Deshalb fielen die positiven Folgen von innovativen Infrastrukturen für die deutsche Wirtschaft zunächst nicht so spektakulär aus wie von zeitgenössischen Befürwortern erwartet. Diese Relativierung reiht sich ein in die Befunde zum gemächlichen ökonomischen Wachstum in Deutschland bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts.

In Bezug auf die Bedeutung von politischen Rahmenbedingungen für die Infrastruktur-Innovationen ergibt sich ein empirisch besser abgesichertes, gleichwohl widersprüchliches Bild. Beim Chausseebau konnten sich die Habsburger in ihren Erblanden und die Wittelsbacher im Kurfürstentum Bayern im Verlauf des 18. Jahrhunderts über den Widerstand der Landstände recht leicht hinwegsetzen und – dem französischen Vorbild folgend – ein umfassendes Neubauprogramm realisieren. Kursachsen folgte den beiden Pionieren mit einiger Verspätung. Erleichtert wurde das Vorgehen dieser Fürsten und ihrer Administrationen durch die relative Geschlossenheit der Territorien. Finanziert wurden die Straßenbauprogramme vornehmlich durch landständisch abgesicherte Kredite, die durch Mauteinnahmen refinanziert werden sollten. Inwieweit das gelang, ist empirisch nicht geklärt.

Dass der Chausseebau auch in den vielgestaltigen Territoriallandschaften des deutschen Südwestens vergleichsweise früh von Erfolg gekrönt war, liegt dagegen keineswegs auf der Hand. Dieser Erfolg ist auf das umsichtige politische Handeln der jeweiligen kreisausschreibenden Direktoren zurückzuführen. Namentlich der Herzog von Württemberg im Schwäbischen und die Fürstbischöfe von Würzburg im Fränkischen Reichskreis vermochten es, die bremsenden Kräfte ihrer mindermächtigen Mitstände zu überwinden und die Institutionen der Kreise zur Koordination des Straßenbaus zu nutzen. Dieser Befund reiht sich ein in zahlreiche andere Ergebnisse der neueren Frühneuzeitforschung, die das Reich und seine Institutionen gegenüber dem hergebrachten Vorwurf mangelnder Funktionalität rehabilitiert haben.

Preußen hinkte im Chausseebau der Entwicklung in anderen Teilen Deutschlands und der Habsburgermonarchie lange Zeit hinterher. Als die Hohenzollern an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert ihren verkehrspolitischen Kurs endlich änderten, erfolgte die Finanzierung des Straßenbaus zunächst durch den Fiskus, der sich an den Mautgebühren schadlos hielt. Zwar wurde in Preußen die gesetzliche Möglichkeit für einen Chausseebau durch Aktiengesellschaften nach englischem Vorbild frühzeitig geschaffen, privat finanzierte Straßen kamen jedoch erst in den 1850er Jahren in den westlichen Provinzen in größerem Stil auf. Das Beispiel des bayerischen Rhein-Main-Donau-Kanals zeigt allerdings, dass Anlagekapital für Infrastrukturprojekte bei hinreichender Sicherheit auch schon vorher verfügbar gewesen wäre.

Bei den Kanalbauten und der Schiffbarmachung von Flüssen finden sich – anders als beim Chausseebau – kaum Erfolgsgeschichten überterritorialer Kooperation. Diese aufwändigen Projekte glückten vor allem dann, wenn sie in einer planerischen Hand lagen, d. h. wenn sich die Wasserwege auf dem Territorium eines Fürsten befanden. Ob sie sich auch rechneten, hing davon ab, dass sie bereits etablierte Handelsverbindungen erleichterten und verbilligten. Wie der ausbleibende Erfolg des ehrgeizigen Ludwig-Kanals zeigt, stellte sich die Erschließung von völlig neuen Absatzwegen dagegen als äußerst riskant dar.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

### Quellen

*Allgemeine auf Geschichte und Erfahrung gegründete theoretisch-practische Wasserbaukunst.* Bearb. von einer Gesellschaft Hydrotecten, Professoren der Mathematik, Ingenieuren und Maschinen-Directoren, hrsg. von [Carl Friedrich von] Wiebeking und [Claus] Kröncke, [Kupferband] 1804 (Digitalisat: Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf (2014) <http://digital.ub.uni-duesseldorf.de/ihd/content/pageview/5686172>).

Bodmann, Ferdinand (1809): *Annuaire Statistique du Département du Mont-Tonnerre*, Mayence.

Bouquéau, Philippe (1803/04): *Mémoire Statistique du Département de Rhin-et-Moselle*, Paris.

Bruns, Alfred (Bearb.) (1992): *Die Straßen im südlichen Westfalen*, Münster.

Dorsch, Anton Joseph (1804): *Statistique du Département de la Roer*, Cologne.

- Gautier, Hubert (1693): *Traité de la construction des chemins*, Toulouse.  
*Information, was wegen Verbesserung der Weege und Straßen in dem Hoch-Löbl. Schwäbischen Creyß hievor allschon vor heilsame Verordnungen gemacht worden, und wie dieselbe bey nunmehr wiederum erlangtem lieben Frieden zu ihrer einstmaligen Vollstreckung zu bringen*, Ulm 1737.
- Justi, Johann Heinrich Gottlob v. (1758): *Staatwirtschaft oder Systematische Abhandlung aller oekonomischen und Cameralwissenschaften, die zur Regierung eines Landes erfordert werden*, 2. Auf., Bd. 2, Leipzig.
- Leupold, Jakob (1725): *Theatrum Machinarum oder Schauplatz der Hebzeuge*, Leipzig.
- Lueder, Christian Friedrich v. (1779): *Vollständiger Innbegriff aller bey dem Strassenbau vorkommenden Fälle [...]*, Frankfurt am Main.
- Raffelsperger, Franz: *Der Reise-Secretär. Ein geographisches Posthandbuch für Reisende, Kaufleute, Geschäftsmänner und Postbeamte*, Wien J. Berman 1829.
- Riedl, Adrian v. (1796): *Reise Atlas von Bajern oder Geographisch-geometrische Darstellung aller bajrischen Haupt- und Landstrassen mit den daranliegenden Ortschaften und Gegenden: nebst Kurzen Beschreibungen alles dessen, was auf und an einer jeden der gezeichneten Strassen für den Reisenden merkwürdig seyn kann*, München.
- Sonnenfels, Joseph v. (1771): *Grundsätze der Polizey, Handlung, und Finanzwissenschaft*, Bd. 2, Wien.  
 Sundzollregister <https://www.soundtoll.nl/>  
*Von den Wasserflüssen in Bayern nebst Anweisung von Bruck- und Wassergebäuen mit schön gezeichneten Plänen*. Manuskript der Bayerischen Staatsbibliothek München (BSB Cgm 2941) <https://mdz-nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bvb:12-bsb00066286-8>.
- Wiebeking, Carl Friedrich: *Theoretisch-praktische Straßenbaukunde*, Sulzbach Verlag der Seidel-schen Kunst und Buchhandlung 1808.
- Wüst, Wolfgang (2008): *Die „gute“ Policy im Reichskreis, Band IV: Die lokale Policy*, Berlin.

## Literatur

- Albers, Hakon / Pfister, Ulrich (2023): State formation and market integration: Germany, 1780–1830, in: *Journal of Comparative Economics* 51 (2023), S. 403–412.
- Aurich, Rainer (1996): Tradition und Innovation. Der Umschwung im sächsischen Straßenwesen im 18. Jahrhundert, in: Uwe Schirmer (Hg.): *Sachsen 1763–1832. Zwischen Rétablissement und bürgerlichen Reformen*, Beucha, S. 172–182.
- Baldermann, Udo (1968): *Die Entwicklung des Straßennetzes in Niedersachsen von 1768–1960*, Hildesheim.
- Begerow, Thomas (1999): Vegesack als Rekrutierungsmagnet Bremischer Segelschiffkapitäne, in: Heide Gerstenberger / Ulrich Wilke (Hg.): *Zur See? Maritime Gewerbe an den Küsten von Nord- und Ostsee*, Münster, S. 91–106.
- Behringer, Wolfgang (1990): *Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen*, München u. a.
- Behringer, Wolfgang (2002): *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit*, Göttingen.
- Behringer, Wolfgang (2009): Reichspost, in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 10, Stuttgart u. a.
- Beyrer, Klaus (1985): *Die Postkutschenreise*, Tübingen.
- Beyrer, Klaus (1992): *Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900*, Karlsruhe.
- Beyrer, Klaus (2009): Post, in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 10, Stuttgart u. a.
- Brakensiek, Stefan (2015): Projektmacher. Zum Hintergrund ökonomischen Scheiterns in der Frühen Neuzeit, in: Stefan Brakensiek / Claudia Claridge (Hg.): *Fiasko. Scheitern in der Frühen Neuzeit. Beiträge zur Kulturgeschichte des Misserfolgs*, Bielefeld, S. 39–58.

- Braun, Eduard (2022): Die Rolle des Merkantilismus bei der Trennung von Staat und Gesellschaft in der frühen Neuzeit – Unter besonderer Berücksichtigung von Johann Heinrich Gottlob von Justi, in: Volker Caspari (Hg.): *Kameralismus und Merkantilismus*, Berlin, S. 177–201.
- Bretschneider, Falk / Duhamelle, Christophe (2016): Fraktalität. Raumgeschichte und soziales Handeln im Alten Reich, in: *Zeitschrift für Historische Forschung* 43, S. 703–746.
- Bütow, Sascha (2015): *Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert*, Berlin.
- Caspari, Volker (Hg.) (2022): *Kameralismus und Merkantilismus*, Berlin.
- Chaloupek, Günther (2022): „Der Mann ohne Vorurteil“ – Die Bedeutung von Joseph Sonnenfels für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftswissenschaft, in: Volker Caspari (Hg.): *Kameralismus und Merkantilismus*, Berlin, S. 147–175.
- Cochon, Anne (2008): Les transports intérieurs sous la Révolution. Une politique de l'espace, in: *Annales Historiques de la Révolution Française*, S. 5–28.
- Dallmeier, Martin (1989): Poststreit im Alten Reich. Konflikte zwischen Preußen und der Reichspost, in: Wolfgang Lotz (Hg.): *Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder*, Berlin, S. 77–104.
- Dallmeier, Martin (1990): Die habsburgische, kaiserliche Reichspost unter dem fürstlichen Haus Thurn und Taxis, in: *Archiv für deutsche Postgeschichte* 2, S. 13–32.
- de Buhr, Hermann (1986): Konjunktur und beginnender Niedergang einer Hafenstadt. Emden in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, in: Heinz Stooß (Hg.): *See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*, Köln u. a., S. 161–174.
- Delf, Lina (1986): *Schifffahrt auf der Geeste. Ein norddeutscher Küstenfluß erschließt eine Region, Bremerhaven*.
- Denzler, Alexander (2010): Straße, in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 12, Stuttgart u. a.
- Denzler, Alexander (2024): *Straßen im 16. Jahrhundert. Erhalt – Nutzung – Wahrnehmung*, Köln u. a.
- Dotzauer, Winfried (1989): *Die deutschen Reichskreise in der Verfassung des Alten Reiches und ihr Eigenleben (1500–1806)*, Darmstadt.
- Eckoldt, Martin (Hg.) (1998a): *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der Deutschen Wasserstraßen*, Hamburg.
- Eckoldt, Martin (1998b): Der Rhein, in: Martin Eckoldt (Hg.): *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der Deutschen Wasserstraßen*, Hamburg, S. 39–68.
- Eckoldt, Martin (1998c): Der Neckar, in: Martin Eckoldt (Hg.): *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der Deutschen Wasserstraßen*, Hamburg, S. 69–81.
- Eckoldt, Martin (1998d): Die Ruhr, in: Martin Eckoldt (Hg.): *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der Deutschen Wasserstraßen*, Hamburg, S. 105–110.
- Ellmers, Detlev (2005a): Hafen, in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 5, Stuttgart u. a.
- Ellmers, Detlev (2005b): Hafenkran, in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 5, Stuttgart u. a.
- Ellmers, Detlev (2008): Küstenschifffahrt, in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 7, Stuttgart u. a.
- Gerstenberger, Heide (1999): „Ganze Dörfer widmeten sich vorwiegend dem seemännischen Beruf“? in: Heide Gerstenberger / Ulrich Wilke (Hg.): *Zur See? Maritime Gewerbe an den Küsten von Nord- und Ostsee*, Münster, S. 107–137.
- Gorißen, Stefan (2002): *Vom Handelshaus zum Unternehmen. Sozialgeschichte der Firma Harkort im Zeitalter der Protoindustrie (1720–1820)*, Göttingen.
- Gräfenberg, Felix (2021): Privatwirtschaftliche Partizipation im preußischen Chausseewesen, 1816 bis späte 1830er Jahre, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 108, S. 291–317.
- Gränitz, Frauke (2009): Die Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens im 17.–18. Jahrhundert, in: Thomas Szabó (Hg.): *Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit*, Köln u. a., S. 305–320.
- Häberle, Eckehard J. (1975): Zur Bestimmung der Wirksamkeit merkantilistischer Außenwirtschaftspolitik. Eine Elastizitätstheoretische Hypothese am Beispiel der bayerischen Zahlungsbilanzstatistik von 1765 bis 1799, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 62/2, S. 145–178.

- Helmedach, Andreas (2002): *Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter*, München.
- Horst, Max (1927): *Die Pläne zur Schiffbarmachung der Emscher aus der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts*, Münster.
- Horváth, Gergely Krisztián (2022): *Wiens Anziehung. Das Bedingungsgefüge der Agrarkommerzialisierung im Komitat Wieselburg in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Wien.
- Hummel, Hans (1986): Preußischer Chausseebau. 200 Jahre Chaussee Magdeburg–Halle–Leipzig, in: *Die Straße* 26, H. 11, S. 344–347.
- Hummel, Hans (1987): Anhaltinische, kursächsische und preußische Chausseebauten zwischen 1763 und 1806, in: *Die Straße* 27, H. 7, S. 216–220.
- Isenmann, Moritz (Hg.) (2014a): *Merkantilismus. Wiederaufnahme einer Debatte*, Stuttgart.
- Isenmann, Moritz (2014b): Einleitung, in: Moritz Isenmann (Hg.): *Merkantilismus. Wiederaufnahme einer Debatte*, Stuttgart, S. 9–17.
- Kießling, Rolf (2016): Strukturbildungen, in: Rolf Kießling / Frank Konersmann / Werner Troßbach (Hg.): *Grundzüge der Agrargeschichte*, Bd. 1: *Vom Spätmittelalter bis zum Dreißigjährigen Krieg (1350–1650)*, Köln u. a., S. 130–181.
- Kimmich, Hartmut (1965): *Die Entwicklung der Mainschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der Zollverhältnisse (19. Jahrhundert)*, (Dissertation) Erlangen-Nürnberg.
- Knittler, Herbert (1981): Das Verkehrswesen als Ausgangspunkt einer staatlichen Infrastrukturpolitik, in: Herbert Matis (Hg.): *Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus*, Berlin, S. 137–160.
- Knoke, Horst (2003): *Hamelner Wasserbauwerke an der Weser. Die Geschichte der Schleusen und Wehre, der Münsterbrücke und des Hafens*, Bielefeld.
- Kopitzsch, Franklin (1996): Schleswig-Holstein im Gesamtstaat 1721–1830. Absolutismus, Aufklärung und Reform, in: Ulrich Lange (Hg.): *Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Neumünster, S. 281–332.
- Köppen, Thomas: Fuhrwerk (2006), in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 4, Stuttgart u. a.
- Krajewski, Markus (Hg.) (2004): *Projektmacher. Zur Produktion von Wissen in der Vorform des Scheiterns*, Berlin.
- Kurz, Andreas: Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Wasserstraßen in Westfalen während der Frühindustrialisierung, in: Wilfried Reininghaus / Karl Teppe (Hg.): *Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele*, Paderborn, S. 155–177.
- Lange, Ulrich (1996): Modernisierung der Infrastruktur, in: Ulrich Lange (Hg.): *Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Neumünster, S. 346–368.
- Lehmann, Herbert (1966): *Ruhrort im 18. Jahrhundert*, Duisburg.
- Longen, Nicole K. (2010): Die Einführung bürgerlicher Frondienste im Wegebau. Verkehrspolitik und Infrastrukturmaßnahmen im Raum des ehemaligen Erzstifts Kurtrier, 1750–1850, in: Hans-Ulrich Schiedt u. a. (Hg.): *Verkehrsgeschichte / Histoire des transports*, Zürich, S. 155–167.
- Lorenzen-Schmidt, Klaus-Joachim (1999): Bauern handeln über See. Die Westküste Nordelbiens als Beispielsgebiet (15.–18. Jhdt.), in: Heide Gerstenberger / Ulrich Wilke (Hg.): *Zur See? Maritime Gewerbe an den Küsten von Nord- und Ostsee*, Münster, S. 13–30.
- Maćzak, Antoni (1970): Die Sundzollregister als eine preisgeschichtliche Quelle 1557 bis 1647, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 3, S. 179–220.
- Matheus, Michael (1986): „Accipio, trado, quodlubet expedio“. Flusshäfen und ihre Hebewerke, in: Heinz Stooß (Hg.): *See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*, Köln u. a., S. 89–127.
- Müller, Theodor (1968): *Schiffahrt und Flösserei im Flussgebiet der Oker*, Braunschweig.

- Müller, Uwe (2000): *Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung. Der Chausseebau in der preußischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des 18. Jahrhundert bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts*, Berlin.
- Müller, Uwe (2005): Chaussee, in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 2, Stuttgart u. a.
- Müller, Walter (1987): Die Stecknitzfahrt, in: *Mitteilungen des Canal-Vereins* 8, S. 9–76.
- Nolte, Burkhard (2014): Zölle und Akzise im friderizianischen Preußen. Intention und Durchsetzung staatlicher Merkantilpolitik, in: Moritz Isenmann (Hg.): *Merkantilismus. Wiederaufnahme einer Debatte*, Stuttgart, S. 197–219.
- Pfahler, Dietrich (1989): Orientierung vor und auf der Reise. Gedruckte kartographische Hilfsmittel zur Reiseplanung vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, in: Wolfgang Lotz (Hg.): *Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder*, Berlin, S. 105–122.
- Pierenkämper, Toni (2022), „Friderizianischer Kameralismus“ in Preußen 1764–1786, in: Volker Caspari (Hg.): *Kameralismus und Merkantilismus*, Berlin, S. 113–131.
- Popp, Helmut (Hg.) (1989): *In der Kutsche durch Europa. Von der Lust und Last des Reisens im 18. und 19. Jahrhundert*, Nördlingen.
- Poplow, Marcus (2008): Europa auf Achse. Innovationen des Landtransports im Vorfeld der Industrialisierung, in: Rolf-Peter Sieferle (Hg.): *Transportgeschichte*, Münster, S. 79–142.
- Poplow, Marcus / Ellmers, Detlev (2012): Verkehr und Transport, in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 14, Stuttgart u. a.
- Radkau, Joachim / Schäfer, Ingrid (1987): *Holz. Ein Naturstoff in der Technikgeschichte*, München.
- Rohde, Hans (1998a): Der Schleswig-Holsteinische Kanal (Eiderkanal), in: Martin Eckoldt (Hg.): *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der Deutschen Wasserstraßen*, Hamburg, S. 337–338.
- Rohde, Hans (1998b): Die Stecknitzfahrt, in: Martin Eckoldt (Hg.): *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der Deutschen Wasserstraßen*, Hamburg, S. 348–350.
- Rohweder, Jürgen (2009): Der Eiderkanal – Ein technisches Denkmal von Weltrang, in: *Hydrographische Nachrichten* 85, S. 20–22.
- Rössner, Philipp Robinson (2014), Mercantilism as an Effective Resource Management Strategy? Money in the German Empire, c. 1500–1800, in: Moritz Isenmann (Hg.): *Merkantilismus. Wiederaufnahme einer Debatte*, Stuttgart, S. 39–64.
- Rümelin, Burkhard (1998): Der Ludwig-Donau-Main-Kanal, in: Martin Eckoldt (Hg.): *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der Deutschen Wasserstraßen*, Hamburg, S. 458–461.
- Schaefer, Gustav (1879): *Geschichte des Sächsischen Postwesens vom Ursprunge bis zum Uebergang in die Verwaltung des Norddeutschen Bundes*, Dresden.
- Schawacht, Jürgen Heinz (1973): *Schiffahrt und Güterverkehr zwischen den Häfen des deutschen Niederrheins (insbesondere Köln) und Rotterdam vom Ende des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (1794–1850/51)*, Köln.
- Schiedt, Hans-Ulrich (2010): Kapazitäten des Fuhrwerkverkehrs im 18. und 19. Jahrhundert. Grundlagen der Schätzung von Transportkapazitäten des vormodernen Landverkehrs, in: Hans-Ulrich Schiedt u. a. (Hg.): *Verkehrsgeschichte / Histoire des transports*, Zürich, S. 121–136.
- Schinkel, Eckhard (2007): Kanal, in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 6, Stuttgart u. a.
- Schinkel, Eckhard (2010): Schleuse, in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 11, Stuttgart u. a.
- Schlögl, Daniel (2002): *Der planvolle Staat. Raumerfassung und Reformen in Bayern 1750–1800*, München.
- Schlögl, Daniel (2003): Riedl, Castulus in: *Neue Deutsche Biographie* 21, S. 574 f.
- Schwarzwälder, Herbert (1986): Die Entwicklung der Häfen an der Unterweser, in: Heinz Stoob (Hg.): *See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*, Köln u. a., S. 261–289.
- Sicken, Bernhard (1970): *Der fränkische Reichskreis. Seine Ämter und Einrichtungen im 18. Jahrhundert*, Paderborn.
- Sicken, Bernhard (1994): Der Fränkische Kreis im Zeitalter der Aufklärung – Institution des Reichs oder staatenbündischer Zusammenschluß?, in: Peter Claus Hartmann (Hg.): *Regionen in der*

- Frühen Neuzeit. Reichskreise im deutschen Raum, Provinzen in Frankreich, Regionen unter polnischer Oberhoheit: Ein Vergleich ihrer Strukturen, Funktionen und ihrer Bedeutung, Berlin, S. 61–77.
- Sieferle, Rolf-Peter (1982): *Der unterirdische Wald. Energiekrise und industrielle Revolution*, München.
- Sieferle, Rolf-Peter / Krausmann, Fridolin / Schandl, Heinz (2006): *Das Ende der Fläche: Zum gesellschaftlichen Stoffwechsel der Industrialisierung*, Köln.
- Simon, Thomas (2014): Merkantilismus und Kameralismus. Zur Tragfähigkeit des Merkantilismusbegriffs und seiner Abgrenzung zum deutschen „Kameralismus“, in: Moritz Isenmann (Hg.): *Merkantilismus. Wiederaufnahme einer Debatte*, Stuttgart, S. 65–82.
- Sombart, Werner (1902): *Der moderne Kapitalismus, Bd. 2: Die Theorie der kapitalistischen Entwicklung*, Leipzig.
- Stanitzek, Georg (1987): Der Projektmacher. Projektionen auf eine „unmögliche“ moderne Kategorie, in: *Ästhetik und Kommunikation* 17, H. 65/66, S. 135–146.
- Theil, Bernhard (2003): Verkehrswege im Ancien régime. Straßenbau in Vorderösterreich im 18. Jahrhundert, in: *Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte* 62, S. 269–299.
- Uebele, Martin / Gallardo-Albarrán, Daniel (2015): Paving the way to modernity: Prussian roads and grain market integration in Westphalia, 1821–1855, in: *Scandinavian Economic History Review* 63/1, S. 69–92.
- Uhlemann, Hans-Joachim (1998a): Die Verbindung zwischen Havel und Oder, in: Martin Eckoldt (Hg.): *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der Deutschen Wasserstraßen*, Hamburg, S. 439–445.
- Uhlemann, Hans-Joachim (1998b): Die Verbindung zwischen Spree und Oder, in: Martin Eckoldt (Hg.): *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der Deutschen Wasserstraßen*, Hamburg, S. 446–450.
- Unger, Richard W. (Hg.) (2011): *Shipping and Economic Growth 1350–1850*, Leiden u. a.
- van Laak, Dirk (2019): *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur*, Frankfurt am Main.
- van Laak, Dirk (2020): Infrastrukturen. Version: 1.0, in: *Docupedia-Zeitgeschichte*.
- von Stephan, Heinrich (1859): *Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart*, Berlin.
- Wacker, Reinhold (2008): *Das Verkehrswesen im Rheinland vom 15. Jahrhundert bis 1794*, Trier.
- Walter, Rolf (1997): Merkantilistische Handelshemmnisse (im territorialen Vergleich) am Beispiel eines territorial zersplitterten Gebietes, in: Oliver Volckart (Hg.): *Frühneuzeitliche Obrigkeiten im Wettbewerb. Institutioneller und wirtschaftlicher Wandel zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert*, Baden-Baden, S. 212–243.
- Westerburg, Jörg / Troßbach, Werner (2016): Mit nicht geringem Risiko. Die Fuhrleute in den Dörfern der „Landschaft an der Werra“ im 18. Jahrhundert im Spiegel der hessischen Steuerrekifikationsakten, in: Jochen Ebert / Werner Troßbach (Hg.): *Dörfliche Erwerbs- und Nutzungsorientierungen (Mitte 17. bis Anfang 19. Jahrhundert). Bausteine zu einem überregionalen Vergleich*, Kassel, S. 241–274.
- Winiwarter, Verena / Sonnlechner, Christoph (2001): *Der soziale Metabolismus der vorindustriellen Landwirtschaft in Europa*, Stuttgart.
- Wischermann, Clemens (1999): Chausseebau und Landverkehr in Westfalen während der Frühindustrialisierung, in: Wilfried Reininghaus / Karl Teppe (Hg.): *Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele*, Paderborn, S. 71–94.
- Wunder, Bernd (1994a): Der Chausseebau in Württemberg während des 18. Jahrhunderts, in: *Aus südwestdeutscher Geschichte*, Festschrift für Hans Martin Maurer, Stuttgart, S. 526–538.
- Wunder, Bernd (1994b): Der Schwäbische Kreis, in: Peter Claus Hartmann (Hg.): *Regionen in der Frühen Neuzeit. Reichskreise im deutschen Raum, Provinzen in Frankreich, Regionen unter polnischer Oberhoheit: Ein Vergleich ihrer Strukturen, Funktionen und ihrer Bedeutung*, Berlin, S. 23–39.
- Wunder, Bernd (1996): Der Kaiser, die Reichskreise und der Chausseebau im 18. Jahrhundert, in: *Zeitschrift für neuere Rechtsgeschichte* 18, S. 1–22.

- Wunder, Bernd (1999): Das Chausseestraßennetz des Schwäbischen Kreises im 18. Jahrhundert, in: *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins* 147, S. 515–535.
- Wunder, Bernd (2015): Der rechtsrheinische Chausseebau zwischen Basel und Frankfurt (1717–1764). Zollkrieg und Techniktransfer zwischen Frankreich und Österreich, in: *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins* 163, S. 143–169.
- Wunder, Bernd (2018): Die Anfänge des Chausseebaus in Österreich und im Schwäbischen Kreis (1717–1764), in: Kurt Andermann / Nina Gallion (Hg.): *Weg und Steg. Aspekte des Verkehrswezens von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches*, Ostfildern, S. 231–244.

STEFAN BRAKENSIEK

Am Gottesberg 42

33619 Bielefeld

Stefan.brakensiek@uni-duisburg-essen.de

HERBERT ELZER

## Verlegenheitslösung oder unternehmerische Chance?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und der Einstieg von Röchling als Mehrheitsaktionär bei Rheinmetall (1953–1956)

### **Stopgap Solution or Entrepreneurial Opportunity?**

The Federal Ministry of Economy and the Getting in of the Roechling Plant as Majority Shareholder of Rheinmetall (1953–1956)

**ABSTRACT:** In the early 1950s state property of large industrial plants was regarded as a burden by the West German Government. Rheinmetall-Borsig, well-known as a former armaments company, was devastated and in sore need of an ingenious entrepreneur with financial capabilities. The Federal Ministries of Economy and Finance appraised the Saarland-based Roechling'sche Eisen- und Stahlwerke as suitable for this purpose. It had been ousted from French-dominated Saarland and had established commercial relations with the renowned Swiss armaments company Hispano-Suiza. Why both facts did not hamper Roechling's ambitions and even boosted its chances to become majority shareholder of Rheinmetall is described in this paper, which also sheds some light on the problems of state-owned enterprises after World War II.

*Keywords:* Rheinmetall-Borsig, Roechling, armaments, Saarland problem, status of Berlin, re-privatization, state-owned enterprises

*JEL Codes:* N44, N84

### **1. Einleitung**

Infolge der Waffenlieferungen der NATO an die im Februar 2022 von Russland angegriffene Ukraine gerät das Thema Rüstungsproduktion in den Fokus der Öffentlichkeit. In Deutschland wird der Name „Rheinmetall“ am häufigsten genannt, stellt das Düseldorfer Unternehmen doch u. a. den Leopard-Panzer her. Lange Zeit bestimmte der Völklinger bzw. Mannheimer Röchling-Konzern die Geschicke bei Rheinmetall – so auch die allmähliche Wiederaufnahme der Waffenherstellung seit Mitte der 1950er Jahre. Unter welchen Umständen Röchling das Heft bei Rheinmetall in die Hand nahm, ist bislang nur in Umrissen untersucht worden. Die Rheinmetall-Borsig AG war bis 1956 ein Staatsbetrieb, denn der Bund hielt die Aktienmehrheit. Ent- und Verstaatlichung von Konzernen verliefen in der Bundesrepublik wellenförmig, ja turbulent. Warum der Bund bei Rheinmetall aussteigen wollte und aus welchen Gründen Röchling die Ma-

rorität erwarb, soll in diesem Aufsatz ebenso beleuchtet werden wie Probleme, die sich dabei ergaben. Weshalb erhielt gerade Röchling den Zuschlag, obwohl es noch andere Interessenten gab? Es geht also um geschäftliches Kalkül, aber in erster Linie um (wirtschafts-)politische Zusammenhänge. Die Schlüsselbegriffe lauten Rüstung, Saarfrage und Privatisierung von Staatsbetrieben.

Für Rheinmetall-Borsig existiert seit 2014 eine ausführliche Firmengeschichte des Hausarchivars Christian Leitzbach<sup>1</sup>, ferner eine ebenfalls auf dem Konzernarchiv fußende Studie über das Marketing von Stefanie van de Kerkhof<sup>2</sup>. Was Röchling angeht, so liegt ein Buch über die Politik der Bundesregierung gegenüber der Familie Röchling von 1949 bis 1956 vor, die vom Saarkonflikt zwischen Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland geprägt war.<sup>3</sup> Bonn wollte die „Autonomie“ des Saarlands (bei weitgehender Abhängigkeit von Paris) nicht hinnehmen. Außerdem gibt es zwei offiziöse Chroniken zu Röchling, welche in knapper Form auch Rheinmetall erwähnen.<sup>4</sup> Die vorliegende Untersuchung beruht auf den Akten der zuständigen Bundesministerien, insbesondere des Bundesministeriums für Wirtschaft (BMWi).<sup>5</sup> Die für Rheinmetall eingesetzten Sachbearbeiter waren Werner Fenge (BMWi) bzw. Hans Birnbaum (BMF).<sup>6</sup> Zunächst wird die Geschichte von Rheinmetall-Borsig skizziert, bevor die näheren Verhältnisse bei diesem Konzern sowie die außergewöhnlichen Umstände bei Röchling in der Mitte der 1950er Jahre beleuchtet und die Fäden miteinander verbunden werden.

## 2. Rheinmetall, Borsig und der Neuanfang nach 1945

Die 1889 in Düsseldorf gegründete „Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik Actiengesellschaft“ (Rheinmetall) war von Anfang an auf Rüstung spezialisiert.<sup>7</sup> Infolge der Entmilitarisierungsbestimmungen des Versailler Vertrags wurden seit 1919 auch Lokomotiven und Landmaschinen hergestellt, während geschäftliche Umwege für die Rüstungsproduktion erforderlich waren. 1925 erwarb die Staatsholding Vereinigte Industrieunternehmungen AG (VIAG) die Aktienmehrheit bei Rheinmetall. Der Konzern firmierte seit 1936 als Rheinmetall-Borsig AG. An der Aufrüstung des Dritten Reiches beteiligte sich Rheinmetall in hohem Maße und stellte vor allem Gewehre, Ge-

1 Leitzbach (2014), 2 Bände. Ferner die gehaltvolle Spezialstudie: Jeschkowski (2020). Beide stützen sich auf das Firmenarchiv.

2 Kerkhof (2019).

3 Elzer (2023).

4 Familie und Unternehmen Röchling (2022), S. 174–181; Seibold (2003), S. 315–322.

5 BArch, B 102. Im BMF muss es ebenfalls eine spezielle Akte zum Einstieg von Röchling bei Rheinmetall gegeben haben, die jedoch auch mit freundlicher Unterstützung von Sandra Burkhardt (Bundesarchiv Koblenz) nicht zu ermitteln war und verschollen sein dürfte. Es sind nur zwei allgemeine Akten zu Rheinmetall vorhanden (BArch, B 126, Bde. 40369 und 40370). Die hier relevanten Sachakten von BMWi und BMF sind alle unpaginieren.

6 Zu Fenge und Birnbaum sowie zur Organisationsstruktur der Ministerien: Elzer (2023), S. 13 f. (mit weiteren Hinweisen).

7 Leitzbach, (2014), Bd. 1, S. 473–493; Kerkhof, (2019), S. 114–147; Jeschkowski (2020), S. 89–97 (alle auch für das Folgende); Kerkhof (2021), S. 194–196.

schütze und Munition her. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Konzern komplett verstaatlicht und in die Reichswerke Hermann Göring eingegliedert. Die Bank der Deutschen Luftfahrt (BDL)<sup>8</sup> besaß 51,8 % der Aktien. Im Krieg waren 85.000 Menschen in den verschiedenen Werken beschäftigt, darunter mehrere tausend Zwangsarbeiter. Alliierte Luftangriffe zerstörten große Teile der Fabrikanlagen. Die Westalliierten übernahmen in ihren Besatzungszonen die Treuhandenschaft für Rheinmetall-Borsig. Das Werk im thüringischen Sömmerda wurde ein Volkseigener Betrieb (VEB). Seit 1950 produzierte Rheinmetall Büro- und Rechenmaschinen, Aufzüge und Verladeeinrichtungen. Wie schwierig der Neuaufbau bei Rheinmetall-Borsig und seinen Tochtergesellschaften war, verhehlen interne Dokumente wie etwa der Bericht des Vorstands an den Aufsichtsrat vom 15. April 1952<sup>9</sup> nur mühsam. Die Produktpalette bei Rheinmetall Düsseldorf war ein Experiment, die Finanzen bei Borsig Berlin lagen am Boden, die Waggonreparatur bei Alkett Berlin litt unter Vorgaben der Alliierten. Für den Neubau des Stahlwerks in Düsseldorf-Rath „schweben Vorerwägungen“, hieß es bezeichnenderweise. Der Vorstand erinnerte an hohe Verluste durch „Enteignungen, Demontagen, Fremdverwaltung und Währungsstellung“. Ebenfalls im April 1952 übernahm Werner Köttgen den Vorsitz im Vorstand von Rheinmetall-Borsig anstelle von Geheimrat Theodor Thurmann.<sup>10</sup> Beim Stahlwerk Düsseldorf-Rath sahen die Vorstandsmitglieder Köttgen und Eberhard von Ostman im Juli 1953 den Wiederaufbau durch die Haltung des Aufsichtsratsvorsitzenden, Staatssekretär (StS) Ludger Westrick (BMW), gefährdet. Dieser lehnte nämlich den Einsatz von Bundesmitteln ab und verwies auf Remontagekredite und Erlöse anderer bundeseigener Gesellschaften.<sup>11</sup>

Wie sah es bei Borsig aus? August Borsig<sup>12</sup> gründete 1837 in Berlin eine Maschinenbau-Fabrik und produzierte in der Folge Lokomotiven, für die seine Firma berühmt wurde.<sup>13</sup> In der Weltwirtschaftskrise geriet Borsig in Nöte. Das Werk in Tegel wurde 1933 von Rheinmetall übernommen, 1936 der Firmenname in „Rheinmetall-Borsig AG“ geändert.<sup>14</sup> Die staatliche Holding VIAG besaß eine Mehrheitsbeteiligung. Das große Lokomotivwerk in Berlin-Hennigsdorf wurde nach 1945 auf sowjetischen Befehl enteignet. Der frühere Verkaufsdirektor Rudolf Lübcke gründete im August 1947 die Selbsthilfeorganisation „Alte Tegeler Maschinen-, Kessel- und Apparatebau eGmbH“.<sup>15</sup> Lübcke setzte den Kundenservice fort, kämpfte gegen Demontagen und testete neue Ideen. Im April 1950 erfolgte ein Neustart der Borsig AG mit 1 Mio. DM Startkapital als Tochter der bundeseigenen Rheinmetall AG.

8 Zur BDL: Bähr (2006), S. 390–397. Die Bank war 1940 zur Förderung der Luftfahrtindustrie gegründet worden und besaß Beteiligungen an 39 Unternehmen, darunter Junkers. Die BDL wurde 1954 liquidiert.

9 BArch, B 102, Bde. 75863 und 75866.

10 Ebd., Bd. 75866, Niederschrift der Sitzung des Aufsichtsrats vom 22.4.1952.

11 Material in: Ebd., Bde. 75863 und 75866; BArch, B 126, Bd. 40369.

12 Zur Person: Galm (1987); Pachtner (1943).

13 Kutschik (1985); Pierson (1973); Vorsteher (1983).

14 Pierson (1973), S. 142 f.; Deutscher Maschinenbau 1837–1937 (1937), S. 47 f.

15 Pierson (1973), S. 189–195.

Als der Aufsichtsrat des Gesamtkonzerns am 22. Juni 1954 unter dem Vorsitz von Westrick tagte, war die Lage bei Rheinmetall Düsseldorf so ernüchternd, dass nicht zum ersten Mal die Einstellung des Betriebs mit 550 Mitarbeitern erwogen wurde.<sup>16</sup> Verluste in Millionenhöhe und zu optimistische Prognosen hatten großen Anteil daran. Der Aufsichtsrat schreckte aber vor diesem bitteren Entschluss zurück, und der Staat pumpte weitere Gelder in die ums Überleben kämpfende Tochter. Derweil schien Borsig Berlin in seinem Aufbau voranzukommen. Auch andere Töchter wie die Hydraulik GmbH schnitten gut ab. Alkett Berlin war allerdings ein Sanierungsfall. Einen Erlös von 6 Mio. DM erzielte der Konzern 1954 durch den Verkauf eines an die Auto-Union GmbH seit 1950 zunächst verpachteten Geländes in Düsseldorf-Derendorf.<sup>17</sup> Köttgen arbeitete am 10. November 1954 einen Vorschlag zur Rekonstruktion des Konzerns aus, der eine Kapitalerhöhung von 30 Mio. DM durch Umwandlung von ERP-Krediten (*European Recovery Program*, Mittel aus dem Marshallplan) und sukzessive neue Bundesmittel in Höhe von 12 Mio. DM vorsah.<sup>18</sup> Das waren Zahlen, die BMF und BMWi in ihrem Privatisierungsplan bestärkten. Die beiden Ministerien waren seit dem Frühjahr 1954 bestrebt, das Aktienpaket von Rheinmetall-Borsig abzustoßen. Das BMWi wollte ungerne selbst unternehmerisch aktiv sein, nicht zuletzt wegen heikler Entscheidungen über Investitionen. Dies beeinträchtigte aber die Handlungsfähigkeit des von Kriegsfolgen arg gebeutelten Konzerns.

Bei der Sitzung des Aufsichtsrats vom 31. Januar 1955 wurde laut Werner Fenge (BMW) der Jahresverlust von Rheinmetall-Borsig für 1953 auf 96.000 DM beziffert.<sup>19</sup> Rheinmetall Düsseldorf beendete die Produktion von Verladeeinrichtungen und Gerbereimaschinen. Hergestellt wurden noch Stoßdämpfer, Addiermaschinen und Kleinstschreibmaschinen; es gab ferner eine Gesenkschmiede in Halver. Rheinmetall brauchte 1954 einen Zuschuss in Höhe von 3,6 Mio. DM. Köttgen berichtete dem Aufsichtsrat über laufende Privatisierungsbemühungen. Borsig – das mit Krediten jonglierte – fühlte sich schlecht unterrichtet. Fenge selbst erklärte, bei Privatisierungsverhandlungen würden die Leitung und der Betriebsrat der bundeseigenen Firma stets einbezogen.

Der Berliner SPD-Bundestagsabgeordnete Gustav Klingelhöfer schrieb Westrick am 15. März 1954 einen besorgten Brief über die Lage bei Borsig.<sup>20</sup> Zu allem Überfluss sei das persönliche Verhältnis zwischen dem Vorstandsvorsitzenden von Rheinmetall Düsseldorf, Werner Köttgen, und von Borsig Berlin, Rudolf Lübcke, angespannt. Der Staatssekretär erläuterte Klingelhöfer am 18. März, dass die Empfindlichkeit Lübckes hinsichtlich der Übernahme des Vorstandsvorsitzes der Borsig AG fehl am Platze sei. Lübcke schiebe die Schuld für den Widerstand beim Mutterkonzern auf Köttgen, der aber nichts dafür könne. Er selbst halte nämlich ein Kollegium für effektiver als einen

16 BAArch, B 102, Bd. 75866. Vgl. auch den Bericht des Vorstands an den Aufsichtsrat vom 15.8.1953 (ebd.).

17 Material in: Ebd.; BAArch, B 126, Bd. 40369.

18 BAArch, B 102, Bd. 75866. Weiteres Material in: BAArch, B 126, Bd. 40370.

19 BAArch, B 102, Bd. 75863, und ebd., Bd. 75866, Vermerk Fenges, 2.2.1955. Dazu auch die Niederschrift der Sitzung vom 31.1.1955 (ebd.).

20 Ebd., Bd. 75866 (auch für das Folgende).

einzelnen Chefposten bei Borsig. Im Übrigen sei er zu sehr beansprucht und könne die Aufgabe des Aufsichtsratsvorsitzenden nicht so ausfüllen, wie er es gerne täte.

Die Überbürdung galt nicht nur für Westrick, sondern auch für Staatssekretär Alfred Hartmann (BMF). Privates Unternehmertum mit mehr Fokussierung und mehr Zeit für diesen einen Konzern konnte den Niedergang vielleicht aufhalten.<sup>21</sup> Daher verständigten sich die beiden Staatssekretäre im Dezember 1954 untereinander, ihre Aufsichtsratsmandate bei Rheinmetall-Borsig niederzulegen und je einen Ministerialbeamten von BMF und BMWi zu delegieren. Zudem schlugen sie gemeinsam Karl Guth als neuen Aufsichtsratsvorsitzenden vor. Der Rücktritt von Westrick und Hartmann wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats vom 11. März 1955 vollzogen.<sup>22</sup>

Hans Birnbaum vertrat das BMF seit 1955 im Aufsichtsrat von Rheinmetall-Borsig. Er schrieb dem neuen Aufsichtsratsvorsitzenden Guth am 28. Juli 1955, dass ihn die Ertragslage in Düsseldorf beunruhige.<sup>23</sup> Guth erwiderte am 1. August, er sehe die Chancen gerade bei den Schreibmaschinen düster. Köttgen und Lübcke seien völlig unterschiedliche Charaktere und passten nicht zueinander. Er selbst binde Lübcke in die Entscheidungen ein, wodurch dessen Misstrauen vermindert werde. Im Aufsichtsrat wurde am 29. November 1955 beschlossen, den Vorstandsvertrag mit Köttgen zum 31. Oktober 1956 zu kündigen.<sup>24</sup> Bis zum Verkauf des Konzerns müsse eine Übergangsregelung gefunden werden. In der Jahresbilanz 1954 gab es aufgrund außerordentlicher Erträge erstmals einen Gewinn in Höhe von 94.000 DM. Der Aufsichtsrat rate dem Vorstand, Ende 1955 die Herstellung von Büromaschinen zu beenden. Stoßdämpfer für den Schienenverkehr sollten weiter hergestellt werden, für die Straße nicht. Ganz andere Probleme hatte der Röchling-Konzern.

### 3. Röchlings Rolle im Saarkonflikt und sein Interesse an Rheinmetall 1953–1955

Auswärtiges Amt (AA), BMWi und BMF erarbeiteten im Mai 1953 eine als „vertraulich“ eingestufte Hintergrundanalyse des Falles Röchling. Sie war für StS Walter Hallstein bestimmt, der mit ihrer Hilfe und unter Berücksichtigung der deutsch-französischen Saarverhandlungen über eine „Europäisierung“ darüber befinden sollte, ob eine Kabinettsvorlage zu Röchling angebracht sei.<sup>25</sup> Es hieß darin: Die französische Regierung wolle das Saargebiet wirtschaftlich von Deutschland trennen und in die eigene Einfluss-sphäre ziehen. Die saarländische Schwerindustrie sei dabei von besonderer Bedeutung. Von den fünf Eisenwerken seien zwei seit 1926 zu 60 % in französischem, ein weiteres

21 Material zu den Überlegungen bei Rheinmetall in: BArch, B 126, Bd. 40370 (auch für das Folgende).

22 BArch., B 102, Bd. 75867.

23 BArch, B 126, Bd. 40370 (auch für das Folgende).

24 Ebd., Vermerk Birnbaums, 30.11.1955; BArch, B 102, Bd. 75867, Vermerk Fenges, 30.11.1955.

25 Ebd., Bd. 171522, Mappe Verkauf der Anteile der Röchling-Werke, und ebd., Bd. 435455, Geheimakte Röchling 1953–1955, Notiz Rusts für StS Westrick, 20.5.1953, mit Anlage, Vertraulich; PA/AA, B 130, Bd. 3201. Abdruck einer leicht veränderten Fassung in: Akten zur Auswärtigen Politik der Bundesrepublik Deutschland 1953 (2001), Nr. 148, Anlage, S. 449–452.

seit jeher in luxemburgischem Besitz. So konzentrierten sich nun die Bestrebungen auf die verbleibenden beiden Unternehmen in Völklingen und Neunkirchen. Die Geschäftsführung beider Unternehmen liege seit 1945 in der Hand eines einzigen Sequesterverwalters, Georges Thédrel. Er sei eine der mächtigsten Figuren der Saarlwirtschaft. Die Sequestrierung könne aber kein Dauerzustand bleiben, zumal die Saarregierung auf deren Aufhebung dränge und sich dabei auf die jüngsten Konventionen („Staatsverträge“) mit Frankreich beziehe, die mehr Autonomie verleihen sollten. Paris wolle die Freigabe aber erst nach „Umstellung“ der Werke durchführen, womit gemeint sei, dass die deutschen Eigentümer nicht zurückkehren dürften. Die französische Regierung erhebe unter Reparationsgesichtspunkten Anspruch auf die beweglichen Güter (einschließlich Hochöfen) der Werke in Völklingen und Neunkirchen. Sie betrachte sich deshalb als Miteigentümerin und als berechtigt, am Gewinn zu partizipieren. Zwar bestreite die Bundesregierung ebenso wie die Röchlings diese Rechtsgrundlage<sup>26</sup>, doch gebe es keine Möglichkeit der richterlichen Nachprüfung. Faktisch könne Paris also seine Position behaupten.

Die französische Regierung versuche, die saarländischen Hütten „auf privatwirtschaftlichem Weg“ unter ihre Kontrolle zu bringen. Dabei gelte der Fokus dem Völklinger Werk, das zum einen das leistungsfähigere sei. Zum anderen engagiere sich der Hohe Kommissar Gilbert Grandval mit Nachdruck dafür, die Röchlings auszuschalten, weil diese nach 1918 ein wesentlicher Rückhalt für das Deutschtum an der Saar waren. Der neue Vorstoß der US-Privatbank *Lehman Brothers* müsse in diesem Kontext gesehen werden. Sie weiche von ihrem ursprünglichen Angebot für 60 % der Anteile an Völklingen ab und bestehe jetzt auf den Komplettverkauf. Die französische Regierung gäbe ansonsten die *biens transférables* nicht ab. *Lehman* biete als Preis die Hälfte des Werts von 40–50 Mio. \$. *Lehman* verhehle nicht, dass die Französische Republik ihr die Aktienmehrheit abkaufen wolle.

Die Familie Röchling sei seit 1945 unternehmerisch lahmgelegt und wolle sich wieder betätigen. Sie würde die Völklinger Hütte zwar ungern verlieren, aber bei Annahme der Offerte von *Lehman* einen Industriebetrieb im Bundesgebiet erwerben können. Die Röchlings befürchteten, dass bei Abwarten eher noch schlechtere Konditionen geboten würden. So teilten sie der Bank am 15. Mai 1953 mit, dass sie grundsätzlich alle Anteile abzugeben bereit seien, versprachen aber zugleich dem AA, die Verhandlungen am Kaufpreis scheitern zu lassen, wenn ihr im Bundesgebiet ein Ausgleich verschafft würde. Dafür gebe es zwei Optionen: 1) Einen Kredit der Bundesregierung zum Kauf eines Unternehmens im Bundesgebiet durch Röchling. 2) Die Übertragung eines bundeseigenen Industriebetriebs. In beiden Fällen würde der Bund eine Summe in Höhe des Kaufpreises von *Lehman Brothers* zugrunde legen, also 20–25 Mio. \$. Röchling müsse

26 Wortlaut der Note von StS Hallstein an den französischen Hohen Kommissar François-Poncet, 16.8.1951, in: PA/AA, B 17, Bd. 15, Bl. 21–24 RS; Ebd., Bd. 18, Bl. 52–59; BArch, B 102, Bd. 171487, Mappe Völklingen und Neunkirchen, hier: Biens transférables; Ebd., Bd. 171538; BArch, B 126, Bd. 59182. Vgl. Elzer (2023), S. 121–124.

die Summe erst erstatten, wenn das Schicksal der Röchling'schen Eisen- und Stahlwerke GmbH (RESW) geregelt sei.

Der Verlust der RESW durch Veräußerung an *Lehman* wäre aus deutscher Sicht bedauerlich. Die Franzosen bekämen das Werk schon vor Beginn der Saarverhandlungen, so dass es nicht einmal mehr als Verhandlungsmasse in den Gesprächen eine Rolle spielen würde. Der Verkauf wäre außerdem eine Anerkennung der „höchst anfechtbaren Machenschaften“ Frankreichs in dieser Sache. Die Bundesregierung sollte mithin eine der beiden Hilfsoptionen wahrnehmen. Das Risiko sei allerdings nicht exakt kalkulierbar. Teile der französischen Regierung trügen sich mit dem Gedanken einer Sozialisierung der Völklinger Hütte durch die Saarregierung. Sollte Röchling bei einer Sozialisierung abgefunden werden, erhalte die Bundesregierung bei Kreditstellung lediglich diesen voraussichtlich niedrigen Betrag. Insgesamt gesehen spreche einiges dafür, dass die Bundesregierung zu gegebener Zeit nur einen Teil der jetzt für die Röchlings aufzuwendenden Mittel zurückbekäme.

Bei der Frage der Überlassung eines bundeseigenen Werkes an die Röchlings fiel seit September 1953 der Name Rheinmetall-Borsig. Sie war auch Thema im Röchling-Gespräch zwischen Ministerialdirektor (MinDir) Ludwig Kattenstroth, Fenge und Ministerialdirigent Johannes Schwandt (BMF) am 23. Oktober.<sup>27</sup> Kattenstroth sah drei Vorteile: 1) Dies käme den Wünschen des Kanzlers im Blick auf die weiteren Saarverhandlungen entgegen. 2) Es würde grundsätzlich den Willen der Bundesregierung zur Reprivatisierung von öffentlichem Eigentum dokumentieren. 3) Der Bund wäre ein Unternehmen los, dessen finanzielle Lage prekär sei und dem eine geeignete Unternehmerpersönlichkeit fehle. Kattenstroth führte weiter aus, wie die Röchlings eingeschaltet werden könnten: a) Übertragung des Bundesanteils von 51,8 % an Rheinmetall-Borsig; b) Überlassung der Tochtergesellschaft Rheinmetall AG in Düsseldorf. Damit würden die Probleme vermieden, die ein Übergang der Berliner Borsig AG an Röchling implizieren könnte. Allerdings müsste für die gestundete Kaufpreisforderung der Holding eine Bundesbürgschaft geleistet werden.

Schwandt machte haushaltsrechtliche Bedenken gegen die Überlassung der Rheinmetall AG geltend. Die Bürgschaft müsste nämlich irgendwann bezahlt werden. Minister Fritz Schäffer würde das wohl ablehnen. Das wäre bei a) nicht der Fall. Das BMF wäre nicht grundsätzlich gegen eine Übertragung der Anteile des Bundes an der Holding auf Röchling, wenn das primär interessierte BMWi dies wünsche. Schwandt bemerkte, es sollte sich nicht um ein „faules“ Objekt handeln, denn dies zöge Stützungsanträge beim Staat nach sich. Roman Baudisch (BMW) wartete dann mit Details aus dem Prüfungsbericht der Deutschen Revisions- und Treuhand AG für Rheinmetall-Borsig auf.<sup>28</sup> Im Geschäftsjahr 1951 glichen sich Aktiva und Passiva einigermaßen aus: 15 Mio. DM Grundkapital und 9 Mio. DM Rücklage standen 28 Mio. DM Verbindlichkeiten gegenüber. Der Substanzwert sei also ungefähr pari, der Ertragswert weise ein Minus von 700.000 DM aus. Kattenstroth zufolge bemühe sich Rheinmetall-Borsig um 20 Mio.

27 BArch, B 102, Bd. 435460, Geheimakte Röchling April 1953 – April 1954, Vermerk Fenges, 27.10.1953.

28 Dazu auch: Ebd., Bd. 171538, Vermerk Baudischs, 24.10.1953.

DM Hilfe zum Aufbau eines neuen Stahlwerks in Rath bei Düsseldorf. Daran würde Röchling sicher anknüpfen. Schwandt fand öffentliche Mittel für einen solchen Zweck „heikel“. Kattenstroth meinte, dies ließe sich aus laufenden Programmen wie zur Remontage kriegszerstörter Betriebe finanzieren. Es wurde verabredet, mit Röchling zu erörtern, ob Interesse an Rheinmetall-Borsig bestehe.

Am 4. November 1953 trafen sich die Experten der beiden Ministerien mit Abgesandten der Familie Röchling.<sup>29</sup> Zu Rheinmetall-Borsig sagten die Familienvertreter, die Borsig AG Berlin komme für eine Übernahme nicht in Betracht, denn dies würde die Handlungsfreiheit von Röchling nach Westen hin beschneiden. Das sahen die Ministerialbeamten ähnlich, weil die Interessen Berlins es nicht zuließen. Bei Rheinmetall und dessen Töchtern verhalte es sich anders, aber es bestanden Bedenken, ob dies ein geeignetes Objekt wäre. Finanzielle Basis und Produktionsgrundlage seien nicht überlegend. Es komme wohl kaum in Frage, ein neues Stahlwerk aufzubauen. Die Stahlkapazität der Bundesrepublik sei schon erschöpft und eine Konkurrenz zur Ruhrindustrie nicht wünschenswert. Der Rüstungssektor von Rheinmetall wäre hingegen eine Option. Die Röchlings benötigten Mittel, um sich gegen Frankreichs Griff nach Völklingen behaupten zu können und müssten an die Versorgung ihrer rund 70 Familienangehörigen denken. Rheinmetall könnte dies kaum leisten; es würde zugleich die ganze Kraft der Röchlings absorbieren und von Völklingen abziehen.

Zu den Rechtsfragen bei Übernahme eines bundeseigenen Unternehmens durch die Familie gehörte vor allem die längerfristige Stundung der Kaufpreisforderung. Die Röchlings wollten dafür mitnichten ihren Anteil an Völklingen belasten; es müsste genügen, wenn sie den ihnen zugewiesenen Bundesanteil verpfändeten. Bei einem ertragreichen Konzern wäre die Kaufpreisforderung natürlich vom Gewinn abzugelten. Sie wollten sich zudem verpflichten, ihren Völklinger Besitz nicht an eine andere Seite zu veräußern. Die Familie bekräftigte, für den Fall der Rückerlangung des Völklinger Werks die Bundesgesellschaft wieder zurückzuerstatten. Sie versah dies allerdings mit einem Fragezeichen für den Fall, dass sie erhebliche eigene Anteile an der Gesellschaft aufgebaut hätten.

Rechtsanwalt Otto Kranzbühler<sup>30</sup>, vor allem als Verteidiger bei den Nürnberger Prozessen bekannt, relativierte am 6. November die halbe Absage an Rheinmetall in der Besprechung.<sup>31</sup> Er sagte Fenge, dies sei vor allem die persönliche Ansicht von Otto Sarrazin<sup>32</sup> gewesen.

Westrick schrieb dem Vizekanzler und Minister für wirtschaftliche Zusammenarbeit (BMZ) Franz Blücher am 3. Dezember 1953, er verstehe das Zögern der Röchlings im

29 Ebd., Bd. 435460, Geheimakte Röchling April 1953 – April 1954, und ebd., Bd. 171538, Vermerk Fenges, 5.11.1953.

30 Zu Kranzbühler: Seliger (2016), S. 544; Seibold (2003), S. 264 f.

31 BArch, B 102, Bd. 435460, Geheimakte Röchling April 1953 – April 1954, und ebd., Bd. 171538, Vermerk Fenges, 6.11.1953.

32 Zu Sarrazin: Seibold (2003), S. 215, 302 f.

Hinblick auf Rheinmetall-Borsig.<sup>33</sup> Rheinmetall sei wegen großer Kriegsschäden und Demontageverluste geschwächt. Der Aufbau wäre schwierig und teuer. Westrick nannte weitere denkbare Objekte. Die Angelegenheit Röchling habe gewichtige politische Auswirkungen auf die Saarfrage. Tags darauf legte Westrick StS Hartmann (BMF) die Liste der möglichen Objekte vor, welche Röchling übernehmen könnte.<sup>34</sup> Rheinmetall-Borsig schloss er dabei fast aus. Die Sache müsse mit Hochdruck betrieben werden, weil Frankreich die Röchlings stark bedränge.

Am 15. Dezember kamen Ernst Röchling und Otto Kranzbühler nach Bonn. Im Vorfeld besprachen sich Schwandt, Kattenstroth und Fenge.<sup>35</sup> Schwandt erklärte, Hartmann sei nur mit der Überlassung von Rheinmetall-Borsig und Alumetall Nürnberg einverstanden. Nordchemie und Vereinigte Tanklager und Transportmittel (VTG) lehnte er ab. Als die Röchling-Vertreter dazu stießen, äußerten sie sich negativ zu Rheinmetall-Borsig. Sarrazin verhehlte in einem Brief an Blücher vom 28. Dezember 1953 nicht, wie unzufrieden er mit der jüngsten Unterredung in Bonn war.<sup>36</sup> Bei Rheinmetall-Borsig wurde der Berliner Komplex herausgenommen und auch für Düsseldorf eingeräumt, der Betrieb wäre nur dann lohnend, wenn Rheinmetall Rüstungsaufträge erhielte. Kranzbühler blieb aufgeschlossen, bekundete aber in einem Schreiben an Fenge vom 2. März 1954, das Studium der ihm überlassenen Dokumente zu Rheinmetall-Borsig sei ernüchternd gewesen.<sup>37</sup> Ohne Rüstungssektor lohne es nicht; dieser Bereich sei vorerst aber nicht kalkulierbar.

Nach einer Unterredung zwischen Vertretern der Bundesministerien und der Familie Röchling am 22. Oktober 1954 meinte Fenge, es sei denkbar, den Röchlings über ein Bankenkonsortium Mittel zur Verfügung zu stellen.<sup>38</sup> Sie könnten dann selbst in der privaten Wirtschaft investieren. Eine andere Möglichkeit wäre Rheinmetall-Borsig, aber mit neuem Akzent: der kommenden Aufrüstung. Allerdings müsste zuvor einiges an diesem Konzern umgestaltet werden. Diese Lösungen ließen sich nicht unmittelbar ins Werk setzen. Einstweilen könnte die Bundesregierung erklären, dass sie eine Garantie abgebe für den Fall des Total- oder Teilverlusts von Völklingen und zusichern, der Bund würde bei dem Erwerb eines Industrieunternehmens in der Bundesrepublik „mitwirken“ – eine Vokabel, die Fenge unterstrich.

33 BArch, B 102, Bd. 171538; Ebd., Bd. 435455, Geheimakte Röchling 1953–1955; Ebd., Bd. 435460, Geheimakte Röchling April 1953 – April 1954.

34 Ebd., Bd. 171538; Ebd., Bd. 435455, Geheimakte Röchling 1953–1955; Ebd., Bd. 435460, Geheimakte Röchling April 1953 – April 1954.

35 Ebd., Bd. 171538, und ebd., Bd. 435460, Geheimakte Röchling April 1953 – April 1954, Niederschrift Fenges, 21.12.1953.

36 Ebd., Bd. 435460, Geheimakte Röchling April 1953 – April 1954, und ebd., Bd. 171538; BArch, NL Franz Blücher (N 1080), Bd. 123, Bl. 152–154.

37 BArch, Bd. 102, Bd. 435460, Geheimakte Röchling April 1953 – April 1954, und ebd., Bd. 171538.

38 Ebd., Bd. 171539, und ebd., Bd. 435461, Geheimakte Röchling Mai – Dezember 1954.

#### 4. Verkaufsoptionen für Rheinmetall-Borsig 1954/55

Die Industrieverwaltungsgesellschaft mbH (IVG)<sup>39</sup> in Bonn war mit der Liquidierung der BDL und der Privatisierung von Rheinmetall-Borsig betraut. Auf Geheiß des BMF beauftragte sie im August 1954 die Deutsche Revisions- und Treuhand AG, den Verkaufswert von Rheinmetall-Borsig gutachtlich zu ermitteln. Diese kam auf ein Reinvermögen von 43,3 Mio. DM.<sup>40</sup> Doch wer war bereit, eine solche Summe aufzubringen?

Klingelhöfer erzählte Westrick am 11. Januar 1955 von Informationen über eine Fühlungnahme der Rheinischen Röhrenwerke hinsichtlich eines Erwerbs von Rheinmetall-Borsig.<sup>41</sup> Klingelhöfer fürchtete, dieses Unternehmen wolle lediglich den Konkurrenten Borsig mit seinem neuen Röhrenschweißwerk ausschalten. Westrick erwiderte, das BMWi wolle Wettbewerb fördern, nicht verhindern. Im Bundestag gebe es zwar viel Rückenwind für die Privatisierung von Bundesvermögen, aber die Rheinischen Röhrenwerke seien bisher bei Rheinmetall-Borsig kein Faktor.

Fenge erkundigte sich, ob das BMF etwas davon wisse, was Birnbaum jedoch verneinte.<sup>42</sup> Indessen hatte Direktor Köttgen tatsächlich im November 1954 ein Treffen mit drei Vertretern von Phoenix-Rheinrohr (Duisburg-Ruhrort und Mülheim an der Ruhr) gehabt. Die Direktoren Hermann Polenz, Fritz-Aurel Goergen und Ernst Wolf Mommsen bekundeten Interesse an einem Erwerb des Bundesanteils von Rheinmetall-Borsig. Im Aufsichtsrat von Rheinmetall-Borsig erkundigten sich die Arbeitnehmervertreter im Januar 1955 nach diesen inzwischen durchgesickerten Kontakten. Fenge, der ab März 1955 in den Aufsichtsrat gelangte und bereits als Gast anwesend war, beschwichtigte die Befürchtungen.

Fenge hielt am 27. Januar fest, wie Köttgens Gespräch mit Phoenix-Direktor Goergen am 21. Januar gelaufen war. Die Phoenix-Rheinrohr AG strebe die „Arrondierung ihres Interessenbereichs“ an. Beim Absatz sei an die Belieferung von Borsig mit Vormaterial gedacht. Für die Fertigung wäre Qualitätsstahl aus Rath ein Gewinn. Das Röhrenschweißwerk in Berlin solle keineswegs stillgelegt, der Absatz dort erzeugter Produkte vielmehr gesteigert werden. Es wurden Ortstermine und Besprechungen der Vorstände verabredet.

Am 18. Juli 1955 kam es zu einer großen Gesprächsrunde. Dabei berieten vier Vertreter von Phoenix-Rheinrohr unter Leitung von Mommsen mit Guth und Köttgen sowie Ministerialbeamten von BMWi und BMF über den Verkauf von Rheinmetall-Borsig.<sup>43</sup> Mommsen zufolge plane Phoenix-Rheinrohr den Ausbau der Verarbeitung. In diesem Kontext war bereits ein Vertrag mit Blohm & Voss geschlossen worden. Hinsichtlich dieser Werft sei eine Zusammenarbeit mit Rheinmetall-Borsig zu erwägen. Selbstverständlich wäre Phoenix-Rheinrohr dann zu den notwendigen Investitionen bei Rhein-

39 Zu den Aufgaben der IVG: Hopmann (1996), S. 185–217.

40 Leitzbach (2014), Bd. 1, S. 485 f.

41 BArch, B 102, Bde. 75866 und 75867.

42 Ebd., Bd. 75867 (auch für das Folgende).

43 Ebd., Vermerk Hennebergs, 21.7.1955.

metall-Borsig gewillt. Fenge betonte, die unternehmerischen Werte von Rheinmetall-Borsig sollten aktiviert werden. Es gebe noch weitere Interessenten. Ausschlaggebend für den Zuschlag werde sein, welche Gruppe am überzeugendsten die künftigen Ziele von Rheinmetall-Borsig definiere. Mommsen konnte die Produktionsvorhaben noch nicht konkretisieren, sagte aber mit Blick auf Borsig, dessen Erzeugnisse würden voll abgenommen. Fenge sagte Mommsen, der Bund habe den Kaufpreis noch nicht festgelegt. Mommsen schloss nicht aus, Rheinmetall-Borsig gemeinsam mit einer anderen Gruppe zu übernehmen. Zu einer etwaigen Waffenproduktion äußerte Mommsen sich zurückhaltend: Bei Phoenix-Rheinrohr und Borsig komme dies sicher nicht in Betracht, höchstens bei Rheinmetall.

Der Geschäftsführer des Familienunternehmens Karl Diehl aus Nürnberg erschien am 19. August 1955 bei Henneberg im BMWi.<sup>44</sup> Allerdings sei das Interesse von Diehl auf Rheinmetall begrenzt, und auch hier nur auf die Sparte Büromaschinen.<sup>45</sup> Wegen dieser beschränkten Zielsetzung von Diehl komme ein Vertrag mit dem Bund nicht in Betracht. Denkbar sei ggf. eine Abmachung mit der Rheinmetall AG über den genannten Teilbereich.

Westrick ermahnte Köttgen am 2. September vorsichtshalber, niemandem eine Zahl für den Kaufpreis zu nennen.<sup>46</sup> Der Staatssekretär war über gut informierte Pressebeiträge besorgt. Guth dementierte jedwede Indiskretion. Der Vorstand mische sich nicht in die Verkaufsentscheidung ein, die natürlich beim Bund liege. Er hoffe lediglich auf einen zu Engagement bereiten neuen Großaktionär.

Westrick war stets argwöhnisch, wenn er eine Kompetenzüberschreitung von Köttgen witterte. Wer den Bundesanteil von Rheinmetall erhalten und welchen Preis er dafür zahlen sollte, blieb allein der gemeinsamen Entscheidung von BMWi und BMF vorbehalten. Nicht nur Rheinmetall gab Pressemeldungen heraus, auch von den Ministerien erfuhren manche Blätter Details. So schrieb beispielsweise „Der Tag“ (Berlin) am 19. August 1955<sup>47</sup>, laut BMF gebe es verschiedene Interessenten für den Erwerb des Bundesanteils an Rheinmetall-Borsig. Phoenix-Rheinrohr liege gut im Rennen.

Andere Sondierungen verhallten rasch. Das Hoesch-Vorstandsmitglied Gerhard Elkmann ließ am 22. November 1955 wissen, die nötigen Investitionen (mindestens 50 Mio. DM) seien zu hoch, das Stahlwerk in Rath wolle man nicht wiederaufbauen und Rüstung liege Hoesch nicht.<sup>48</sup> Im Januar 1956 meldete sich auch die Demag, sagte aber im März wieder ab. Auch Mannesmann und Krupp waren nur für kurze Zeit im Rennen.<sup>49</sup> Die Bundesministerien zögerten einstweilen: Sie verwiesen auf das anstehende Gutachten der Treuhand und mochten vorerst noch keinen Preis für einen Verkauf nennen.

44 Ebd., Vermerk Hennebergs, 22.8.1955.

45 Leitzbach (2014), Bd. 1, S. 483 f. Zu Diehl: Schöllgen (2002).

46 BArch, B 102, Bd. 75867 (auch für das Folgende).

47 „Der Tag“, 19.8.1955: „Verkauf von Rheinmetall?“.

48 BArch, B 102, Bd. 75868; BArch, B 126, Bd. 40370. Vgl. auch Leitzbach (2014), Bd. 1, S. 486 f.

49 Material in: BArch, B 102, Bd. 75868.

Ein weiterer Kandidat war der Büromaschinen-Hersteller *Remington Rand* aus New York, der allerdings nicht für seinen Fachbereich, sondern ausdrücklich zum Einstieg ins Rüstungsgeschäft Interesse bekundete.<sup>50</sup> Dabei wollten die Amerikaner unbedingt mindestens 51 % der Aktien von Rheinmetall-Borsig. Darauf ließen sich die beiden Bundesministerien nicht ein. Im Herbst 1955 warben zwei bayerische Politiker auf recht geheimnisvolle Weise für eine amerikanische Investorengruppe. Es handelte sich um den ehemaligen CSU-Vorsitzenden Josef Müller und den Sozialdemokraten Willy Thieme.<sup>51</sup> Sie gaben nur den Namen John D. Rockefeller Jr. von der *National Chase Bank* in Manhattan preis. Es gehe ihnen um die Branche Maschinenbau in Düsseldorf. Der Name dieser Bank war aber schon früher gefallen. Der ehemalige Militärberater Adenauers, Gerhard Graf von Schwerin, ließ Guth am 19. Mai 1955 wissen, dass der Leiter des Deutschlandgeschäfts von *Chase Manhattan* in der Sache Rheinmetall eine Anfrage an seine Bank richten werde. *Remington Rand* komme als Partner in Betracht.

Im BMF herrschte derweil kein Zweifel mehr darüber, dass Rheinmetall Düsseldorf und Borsig Berlin nur getrennt zu verkaufen waren. Birnbaum trat seit Mai 1955 dafür ein. Der Borsig-Vorstand Lübcke hatte sich dezidiert dafür eingesetzt. Er bevorzugte einen Verkauf – falls dieser unumgänglich wurde – an die Stadt Berlin oder an ortsansässige Banken.

### **5. Kooperation von Hispano-Suiza und Röchling: Rheinmetall und die deutsche Wiederbewaffnung 1955**

Als die Konjunktur in der Bundesrepublik im Zeichen des „Wirtschaftswunders“ florierte, lag es dem deutschen Mittelstand fern, an Rüstung zu denken. Der Ruf von Waffenproduktion war in Deutschland nach 1945 denkbar schlecht. Bundeskanzler Konrad Adenauer wollte aber im Zuge seines Ringens um Souveränität und Sicherheit der Bundesrepublik auch eine Wiederbewaffnung durchsetzen. Er musste bei den Konferenzen des Jahres 1954 auf die Herstellung von ABC-Waffen in der Bundesrepublik verzichten und einer Rüstungskontrollbehörde im Rahmen der Westeuropäischen Union zustimmen.<sup>52</sup> Die Aufnahme der Bundesrepublik in die NATO im Mai 1955 sorgte also nur bedingt für Klarheit im Rüstungssektor.

Im Zivildbereich gab es hingegen Arbeit genug für die deutsche Wirtschaft. Aber auch der Staat hatte in den 1950er Jahren andere Prioritäten als militärische Effizienz: Rüstungsaufträge an fremde Länder waren ein Mittel der Außenpolitik und des Außen-

50 Material in: Ebd.; BAArch, B 126, Bd. 40370 (auch für das Folgende).

51 Josef Müller ist als Figur des Widerstands gegen den Nationalsozialismus aus dem Umfeld von Admiral Wilhelm Canaris einschlägig bekannt. Biographie: Hettler (1991). Willy Thieme gehörte von 1950 bis 1954 dem bayerischen Landtag sowie von 1953 bis 1957 dem Bundestag an.

52 Dokumente zur Deutschlandpolitik, II. Reihe, Bd. 4 (2003), Einleitung, S. XXII–XXVIII; Schwengler (1997), S. 491–497.

handels, um Defizite auszugleichen.<sup>53</sup> Eine Bundeswehrverwaltung als ziviler Apparat für Beschaffung wurde errichtet. Das Heer erwarb Panzer und Artillerie zunächst vorrangig aus amerikanischen Beständen. Schnelle Aufrüstung für 300.000 Mann war gefordert, was mit nationaler Industrie auf absehbare Zeit nicht geleistet werden konnte. Das alles machte Planungssicherheit für interessierte deutsche Unternehmen unmöglich.<sup>54</sup> Gleichwohl galt es, allmählich Kapazitäten in Deutschland zu erschließen, um allzu große Abhängigkeiten auf Dauer zu vermeiden. Das Abflauen der Hochkonjunktur seit 1960 begünstigte diese Überlegung. Ein heißer Kandidat für Rüstungsaufträge war zweifelsohne Rheinmetall.

Zwei ambitionierte Schweizer Rüstungskonzerne, Hispano-Suiza (HS) und Oerlikon Bührle, witterten bei der deutschen Remilitarisierung gute Geschäfte. Das Bundesministerium des Innern stand schon seit 1952 in Verbindung mit der HS, die leichte Waffen für den Bundesgrenzschutz lieferte.<sup>55</sup> Die Dienststelle Blank – Vorläufer des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVtG) – stand ebenfalls in Verbindung mit HS, wobei sich die Aufmerksamkeit bald auf den Bau des Schützenpanzers HS 30 bei Hanomag konzentrierte.

Köttgen beobachtete die politische Entwicklung auf dem Weg zur Wiederbewaffnung genau und war von Anfang an mit im Boot.<sup>56</sup> Er bediente sich der Hilfe des Lobbyisten und Generalleutnants der Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg Eberhard Baier<sup>57</sup>. Köttgen tat gut daran, mit Bedacht zu agieren. Auch dubiose Waffenhändler wie der berüchtigte Waldemar Pabst – der früher schon für Rheinmetall-Borsig als Direktor der Abteilung Waffenexporte tätig gewesen war<sup>58</sup> – hatten seit 1951 ihre Finger im Spiel.<sup>59</sup> Köttgen schrieb am 28. Juni 1952 auf eine Anfrage von Westrick, dass Pabst keinerlei Auftrag von Rheinmetall-Borsig erhalten habe, den Betrieb zu reorganisieren.<sup>60</sup> Köttgen räumte aber Kontakte mit Hans Horst, einem Geschäftspartner von Pabst, ein. Er habe diesem Mann untersagt, sich bei Verhandlungen über eine Waffenproduktion auf Rheinmetall zu berufen. Wenn Horst aufgrund privater Unterredungen für Rheinmetall vielleicht interessante Mitteilungen zu machen habe, stelle er ihm anheim, das zu tun.

Trotz aller Distanzierung von Horst und Pabst verrät Köttgens Brief, dass er nicht kategorisch ausschloss, Waffenproduktion unter gewissen Voraussetzungen zu betreiben. Unter den gegebenen politischen Bedingungen war dabei größte Behutsamkeit geboten. Rheinmetall konnte auf seinem ureigenen Gebiet irgendwann einsteigen. Da die zivilen Erzeugnisse nur schleppend liefen und deren Rentabilität in den Sternen stand, war das für Rheinmetall langfristig möglicherweise eine Überlebensfrage. Gewiss hatte

53 Kollmer (2007), S. 397–415. Zur Rolle von Rüstung in der deutschen Wirtschaft der 1950er Jahre: Brandt (1966), Kap. II; Bode (1978), S. 31 f., 46–49; Albrecht (1980), S. 49–51.

54 Zur Verfahrensweise bei Rüstungsaufträgen in der Bundesrepublik: Abelshäuser (1997), Kap. V; Kollmer (2015); Heumann (2013).

55 Kollmer (2002), S. 144–149 (auch zu HS); Leitzbach (2014), Bd. 1, S. 477–479.

56 Ebd., S. 473 f.

57 [https://de.wikipedia.org/wiki/Eberhard\\_Baier](https://de.wikipedia.org/wiki/Eberhard_Baier), letzter Zugriff am 9.6.2023.

58 Gietinger (2008), S. 288–292, 308–311, 314–321.

59 Leitzbach (2014), Bd. 1, S. 475–477; Gietinger (2008), Kap. XI.

60 BArch, B 102, Bd. 75866.

der gewiefte Waffenhändler Pabst gute Verbindungen, die eines Tages von Nutzen sein mochten. Pabst verfolgte noch im Mai 1955 die Idee, gemeinsam mit früheren leitenden Angestellten zumindest das Stahlwerk zu erwerben.<sup>61</sup> Ungeklärte Fragen wie Pensionsansprüche bewogen ihn zur Vorsicht. Guth schrieb Pabst am 19. Mai 1955, er selbst halte sich heraus. Die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat würden entscheiden.<sup>62</sup>

HS suchte die Partnerschaft von Rheinmetall. Als Rechtsberater hatte HS Otto Kranzbühler engagiert. Er beteiligte sich am Knüpfen von Kontakten zwischen Rheinmetall und HS zwecks Rüstungsfertigung zu gegebener Zeit. Konkret ging es zunächst um die 20 mm Bordkanone des Panzermodells HS 30.<sup>63</sup> Köttgen schien nicht abgeneigt, andere Vorstandsmitglieder sahen hingegen Risiken. Ab 1955 nahmen beide Firmen den Faden wieder auf. Zudem beschaffte sich Rheinmetall Fertigungspläne für andere Waffen wie das aus dem Zweiten Weltkrieg als effizient bekannte MG 42. In Berlin war jedwede deutsche Rüstungsproduktion infolge des Vier-Mächte-Status verboten. Solange Rheinmetall mit Borsig verbunden war, konnte dort darum nichts hergestellt werden. Diese Konstellation legte eine Entflechtung nahe. Im Oktober 1955 sprach General a. D. Erich Schneider mit Röchling über die Produktion des MG 42, die das BMVtg Rheinmetall übertragen wolle.<sup>64</sup> Dabei boten die Röchlings an, das MG 42 zunächst bei ihrem Tochterunternehmen Hessische Industrierwerke herstellen zu lassen, falls Rheinmetall noch nicht einsteigen könne.<sup>65</sup> Das geschah Mitte 1956 dann auch. Rheinmetall hatte die Patente von dem Fabrikanten Johannes Großfuß erworben.

Über einen Einstieg von Röchling bei Rheinmetall-Borsig, eventuell in Absprache mit HS, wurde also nicht grundlos spekuliert. Tatsächlich bot Rheinmetall aus Sicht der Röchlings bei der Ausstattung der neu zu gründenden Bundeswehr die nötige Perspektive. HS unter Generaldirektor Conrado José Kraemer y Schimmel betrachtete Röchling nicht als Konkurrenten, sondern als Partner.<sup>66</sup> Dabei sollte HS nach außen hin nicht hervortreten. Das mochte an befürchteter Kritik der deutschen öffentlichen Meinung liegen, weil ein ausländischer Konzern Teile von Rheinmetall erwarb. BMF und BMWi hatten gegen eine Mitwirkung von HS nichts einzuwenden.

Ein zwischen der Bundesregierung und der französischen Regierung geschlossenes Abkommen vom 3. Mai 1955<sup>67</sup> über den gemeinsamen Erwerb der RESW in Völklingen schien das Ende für die traditionsreiche Unternehmerfamilie Röchling im Saarland zu bedeuten. Sie musste unter dem Druck der beiden Regierungen auf ihr Eigentum gegen einen Kaufpreis von 200 Mio. Schweizer Franken verzichten. Die Bundesrepublik und Frankreich sollten je 100 Mio. sfrs. aufbringen. Wenn die Röchlings sich industriell

61 Ebd., Bd. 75868, Schreiben Pabsts an Knitter (Frankfurt a. M.), 16.5.1955. Knitter war Anwalt von Guth und hatte sich in der Schweiz mit Pabst getroffen.

62 Ebd.

63 Kerkhof (2016), S. 127; Leitzbach (2014), S. 481–484.

64 BArch, B 102, Bd. 75868, Vermerk Fenges, 26.10.1955. Vgl. Leitzbach (2014), Bd. 1, S. 489.

65 Ebd., Bd. 2, S. 545–554; Kerkhof (2016), S. 132.

66 Leitzbach (2014), Bd. 1, S. 488 f.

67 Wortlaut in: PA/AA, B 17, Bd. 15, Bl. 64–65; BArch, B 126, Bde. 19241, 59187; BArch, B 102, Bde. 171521, 171522, 171541 und 435462, Geheimakte Röchling Januar bis Juli 1955. Vgl. Elzer (2023), S. 364–374.

betätigen wollten, galt es, eine Firma in der Bundesrepublik zu erwerben. Deshalb war Rheinmetall für sie nun reizvoller als je zuvor.

Eine interministerielle Besprechung im federführenden BMWi am 8. Juli 1955 sollte die Standpunkte der von einem Rheinmetall-Verkauf betroffenen Ministerien koordinieren.<sup>68</sup> Auf eine Frage von Kattenstroth erklärte Birnbaum, das BMF sei mit einer Privatisierung einverstanden. Die BDL werde liquidiert und müsse daher diese Aktien ohnehin „versilbern“. Curt Pollex, Leiter des Referats Beschaffungsplanung im neuen BMVtg, sagte, auch wenn Rheinmetall-Borsig Rüstungsaufgaben übernehme, müsse es nicht im Besitz des Bundes bleiben. Sicherlich gebe es einzelne Fälle, bei denen wegen Risikos, mangelnder Rentabilität oder Geheimhaltung private Firmen nicht in Betracht kämen – das sei aber kein ausreichender Grund, Rheinmetall eine Privatisierung zu untersagen. Eine Verbindung zu HS wäre sogar erwünscht. Wolfgang Bergemann, Leiter der Unterabteilung Bedarfsdeckung, pflichtete Pollex bei. Das BMWi müsse hier die Entscheidung treffen. Nur gegen einen Übergang des Aktienpakets an eine Gruppe aus einem östlichen Land wie der Tschechoslowakei wären Bedenken zu erheben. Pollex bemerkte zu HS, diese Firma überzeuge durch Qualität und technische Innovationen. HS beliefe andere NATO-Länder, die sehr zufrieden damit seien. Kattenstroth erwiderte, Geheimhaltung wäre dann ja kein Problem, weil andere Länder dies schon geprüft haben müssten. Für das BMWi gehe es um ein gutes wirtschaftspolitisches Klima. Viele Firmen schreckten vor Rüstungsproduktion zurück und erwarteten Subventionen. Das BMWi wolle mit Unternehmern kooperieren, die ein gewisses Risiko nicht scheuten – dafür gebe HS ein gutes Beispiel. Abschließend beriet die Runde, ob HS gegenüber deutschen Wettbewerbern der Vorzug gegeben werden solle, was Pollex bejahte. Phoenix-Rheinrohr bleibe im Erfahrungshorizont deutlich hinter HS zurück. Bergemann ergänzte, Verbindungen könnten auch über den Erwerb von Lizenzen statt Aktien hergestellt werden. Kattenstroth sah eine Zusammenarbeit zwischen HS und Röchling als denkbar an. HS gehe es nicht so sehr um Eigentumsrechte; demzufolge könnte Röchling die Aktienmehrheit erwerben. Pollex und Bergemann begrüßten dies. Man wolle nun in diese Richtung wirken sowie die Konzernverhältnisse klären. HS befinde sich offenbar im Alleinbesitz von Louis Birkigt, einem Spanier und naturalisiertem Franzosen. Schon dessen Vater soll früher in Barcelona Flugmotoren und später Waffen gebaut haben. Der heutige Konzern sei aber vielseitig.

Zumindest zeitweise erwog HS, den Kauf allein durchzuführen. Die deutsche Niederlassung Westmetall GmbH Bonn pflegte dazu Kontakte zu Fenge. Der Vizepräsident des Aufsichtsrats Jesco Baron von Puttkamer bekräftigte ihm gegenüber am 22. Mai 1955 das Interesse von HS.<sup>69</sup> Kraemer habe seinen Besuch verschoben, weil über die Art und Weise der deutschen Wiederbewaffnung kein klares Bild bestehe.

Am 20./21. Juni trafen sich Westrick, Kattenstroth und Fenge mit Kraemer und Puttkamer. HS erklärte sich bereit, den Anteil des Bundes an Rheinmetall-Borsig zu erwerben und insbesondere den Wiederaufbau in Düsseldorf voranzutreiben. Neben

68 BArch, B 102, Bde. 75867 und 75868, Vermerk Hennebergs, 12.7.1955.

69 Ebd., Bd. 75868 (auch für das Folgende).

Waffenproduktion seien auch Zivilgüter im Programm. Das Aktienpaket solle nach einigen Jahren an private deutsche Firmen weiterverkauft oder es sollten eine oder mehrere beteiligt werden (z. B. Röchling). Kraemer und Puttkamer beteuerten, an Borsig Berlin interessiert zu sein, weil sie dort zivile Produkte herstellen wollten. Die Vertreter von HS baten um Einführung bei Wolfgang Bergemann (BMVtg) sowie insgesamt um Discretion (mit Blick auf den Kontrahenten Bührlé). Kraemer präzisierte am 25. Juni das Kaufinteresse des Genfer Konzerns schriftlich.

Er ließ sich am 15. Juli 1955 im Beisein von Fenge, Henneberg und Birnbaum von Köttingen und Guth über die ökonomische und finanzielle Lage von Rheinmetall-Borsig unterrichten. Auf die optimistischen Erläuterungen reagierte er mit einer Bekräftigung seiner Investitionspläne im Falle einer Einigung. Kraemer zeigte sich bemüht, das Thema Rüstung in den Hintergrund zu rücken und erklärte, man glaube nicht an einen Rüstungsboom in Deutschland. Dies solle weitestgehend deutschen Partnern überlassen werden, was dem nationalen Interesse der Bundesrepublik besser gerecht würde. Ferner könne die neutrale Schweiz keine Rüstungsgüter exportieren. Kraemer stieß am 20. Juli auch bei MinDir Oeftering (BMF) auf eine positive Resonanz.

Ernst Röchling, Albert Maier und Otto Kranzbühler teilten MinDir Josef Rust (BMW) am 28. Juli und am 8. August auch Oeftering förmlich mit, dass die Absicht bestehe, den Bundesanteil an Rheinmetall-Borsig gemeinsam mit HS zu erwerben.<sup>70</sup> Nur Röchling würde als Käufer in Erscheinung treten. HS bekomme eine Option auf eine Aktienminderheit. Die Zahlung obliege vorwiegend der Röchling GmbH, während HS am Fabrikationsprogramm teilhabe. Es solle ein konkretes Kaufangebot vorgelegt werden, sobald die nötigen Bewertungsunterlagen zugänglich seien und die Fides Treuhandvereinigung Zürich die Erstellung eines Gutachtens zum Kaufpreis abgeschlossen haben werde. Rust sagte Unterstützung zu und wollte Röchling den Vorzug gegenüber Interessenten aus dem Ruhrgebiet geben.

Oeftering zeigte sich in seiner Antwort vom 26. August irritiert. Eine Vereinbarung über die Beauftragung von Fides durch die Röchling GmbH sei am 27. Juli nicht getroffen worden. Er erinnere sich nicht einmal, dass ein solcher Wunsch ausgesprochen wurde. Eine parallele Begutachtung durch zwei Treuhandvereinigungen sei außergewöhnlich. Gleichwohl wolle er dem Anliegen nicht widersprechen. Der Abschluss des Vertrages und damit auch der Preis fielen in die Verantwortung der BDL. Entschieden war aber noch nichts. Henneberg erfuhr am 8. August von Bestrebungen des Oerlikon-Geschäftsführers Emil Bührlé, sich in deutsche Rüstungsaufträge einzuschalten, wobei auch der Name Rheinmetall fiel.

<sup>70</sup> Ebd., Bde. 75867 und 75868 (auch für das Folgende).

## 6. Der Verkauf von Rheinmetall-Borsig an Röchling 1955/1956

In der Aufsichtsratssitzung von Rheinmetall-Borsig am 19. Juli 1955 berichtete Köttgen über private Kaufinteressenten, nannte aber keine Namen.<sup>71</sup> Das traf auf Verständnis, wenngleich die Vertreter der Arbeitnehmer Bedenken hinsichtlich des Erhalts der Arbeitsplätze bei Borsig artikulierten. Finanzsenator Friedrich Haas betonte, die Auswirkungen auf Berlin müssten bedacht werden; ein Verkauf an Ausländer sei abzulehnen. Außerdem wünschte er Zurückhaltung bei „Sonderfertigungen“, also Rüstungsgütern. Fenge suchte Bedenken auszuräumen, indem er den Ausbau von Produktionsanlagen als wichtiges Ziel bezeichnete. Westrick merkte an, Haas sollte über die Vorteile der angepeilten Lösung informiert werden. Das übernahm dann Karl Guth.

Der Berliner Wirtschaftssenator Paul Hertz plädierte in einem Schreiben an Schäfer vom 14. September 1955 für eine Verschiebung der Privatisierung von Rheinmetall-Borsig.<sup>72</sup> Er nannte drei Gründe. Erstens stehe Berlin im Licht der Öffentlichkeit. Da die Privatisierungsbemühungen der Bundesregierung erst am Anfang stünden, könnte der fatale Eindruck entstehen, dass der Bund sich gerade in Berlin seiner Vermögenswerte schnell entledigen wolle. Das könnte für die Stadt schwere wirtschaftliche Folgen haben. Zweitens sei besonders bei Rüstungskonzernen Kaufinteresse an Rheinmetall-Borsig zu erwarten. Das würde mit Blick auf Borsig vermutlich Maßnahmen der „sowjetzonalen“ Behörden auslösen, die der Berliner Wirtschaft insgesamt schaden würden. Drittens wäre der Wert des Gesamtkonzerns nach einer Wiedervereinigung Deutschlands sicher weitaus höher als derzeit. Das gelte umso mehr, als Borsig sich gerade im Aufschwung befinde. Oeftering antwortete am 26. Oktober für seinen Minister.<sup>73</sup> Das Ziel sei gerade eine Aktivierung der Betriebe, die noch unter den Folgen der schweren Zerstörungen litten. Vom Käufer würden Aufbauprogramme für Borsig und Alkett erwartet.

In der Berliner SPD regte sich ebenfalls Widerstand gegen einen Verkauf an Röchling. Klingelhöfer schrieb dem „Industriekurier“ am 31. Oktober 1955, die SPD sei nicht grundsätzlich gegen eine Privatisierung von Bundeseigentum.<sup>74</sup> Es gehe aber aus politischen Gründen nicht an, Borsig Berlin an Rüstungskonzerne wie Röchling oder HS abzugeben. Oeftering versicherte Klingelhöfer am 12. November, dass der Verkauf von Rheinmetall-Borsig an Röchling zu dessen Vorteil sein werde.

Westrick versuchte Heinrich Vockel, den Beauftragten des Bundes in Berlin, am 5. Januar 1956 zu beruhigen. Allein schon Westricks Hinweis, dass kein Bieter zum Zuge kommen werde, der Rüstungsfertigung in Berlin anstrebe, traf auf umgehenden Widerspruch. Vockel stellte am 13. Januar klar, dass er auch Rüstungsproduktion im Bundesgebiet in seine Vorbehalte einbeziehe. Bei der Sitzung des Aufsichtsrats der Borsig AG am 20. Januar berichtete Senator Haas über eine Besprechung Mitte Dezember mit Friedrich Spennrath (IHK Berlin), Friedrich Ernst (Berliner Zentralbank) und Vockel,

71 Ebd., Bde. 75867 und 75868, Vermerk Fenges, 21.7.1955.

72 Ebd.; BArch, B 126, Bd. 40370.

73 BArch, B 102, Bd. 75868; BArch, B 126, Bd. 40370.

74 BArch, B 102, Bd. 75868 (auch für das Folgende).

in der die Beteiligten erwogen, ob eine Berliner Bankengruppe die Aktien von Borsig erwerben könne.<sup>75</sup> Der Beauftragte des BMWi für Berlin Konrad Warncke informierte Fenge außerdem, dass Vockel mit Staatssekretär Hans Globke gesprochen und dringend abgeraten hätte, einem ausländischen oder mit Rüstung beschäftigten Konzern den Bundesanteil an Rheinmetall-Borsig zu veräußern. Globke habe sich bedeckt gehalten. Warncke war Ende 1951 vom BMWi in den Aufsichtsrat von Borsig entsandt worden.<sup>76</sup>

Besorgt blieb auch der Betriebsrat von Borsig, auf dessen Erkundigung vom 16. Januar 1956 Staatssekretär Westrick am 2. Februar erwiderte, es lägen weiterhin keine Kaufangebote vor.<sup>77</sup> Er ließ durchblicken, dass das BMWi die zuständigen Gremien von Borsig wie Vorstand, Aufsichtsrat und Betriebsrat zwar auf dem Laufenden halten, die Entscheidung aber vom Hauptaktionär – dem Bund – getroffen werde.

Als das „Europäische Saarstatut“ infolge seiner inneren Widersprüche in der Volksabstimmung vom 23. Oktober 1955 von 67,7 % der Saarländer abgelehnt worden war<sup>78</sup>, ergab sich plötzlich die Perspektive einer Rückkehr der Röchlings nach Völklingen, denn Frankreich verlor nun das Interesse am Saarland. Gleichwohl blieben die Röchlings bei Rheinmetall am Ball. War das ernstgemeint oder nur noch eine Rückzugspostion? Vorerst richtete sich allerdings das Augenmerk der Röchlings auf die Völklinger Hütte; Frankreich zeigte hierbei keine Eile. Im BMF machte sich Ungeduld breit. Birnbaum schrieb Ernst Röchling am 7. Dezember 1955, das Gutachten über Rheinmetall liege ihm seit Juli vor.<sup>79</sup> Das BMF erbitte nunmehr ein Kaufangebot.

Die RESW Mannheim meldeten sich am 14. Februar 1956 bei Fenge und übermittelten ein Gutachten der Fides. Es sehe die Aktie bei 182,9 % des Nominalwerts, wobei die isolierte Position von Berlin zu wenig bedacht werde. Röchling stimme mit dem Gutachten nicht in jeder Hinsicht überein, sei aber bereit, die genannten 182,9 % als Grundlage zu nehmen. Dafür müssten allerdings einige drückende Passiva vor allem hinsichtlich Borsig Berlin bereinigt werden. Dabei sei an gewährte ERP-Kredite zu denken sowie an Vorwahrungsschulden gegenüber dem Reich.

Köttgen berichtete Fenge am 21. Februar, Kranzbühler und der frühere Staatssekretär im Kanzleramt Otto Lenz – jetzt Kollege des Röchling-Anwalts Fritz Aretz in derselben Bonner Sozietät – hätten mit Senator Haas und dann mit Lübcke und ihm (Köttgen) gesprochen. Lübcke betonte die vertrauten politischen Aspekte wie die In-sellage von Westberlin. Kranzbühler und Lenz ließen sich von den heraufbeschworenen „Gefahren“ zu Recht nicht schrecken, meinte Köttgen. Wie Röchling hinsichtlich Borsig entscheiden werde, sei offen.

Warncke unterrichtete das BMWi Ende Februar 1956 über Verkaufsverhandlungen in Berlin. Vertreter von Röchling hatten sich mit Bürgermeister Franz Amrehn und Wirtschaftssenator Hertz getroffen. Dabei wurde zugesichert, die Borsig AG auszuklammern

75 Ebd., Vermerk Fenges, 23.1.1956; Ebd., Bd. 75867, Niederschrift der Sitzung vom 20.1.1956.

76 Ebd., Bd. 75863, Notiz Scholz, 24.10.1951.

77 Ebd., Bd. 75868.

78 Zur Volksabstimmung ausführlich: Elzer (2008), S. 795–808.

79 BArch, B 102, Bd. 75868 (auch für das Folgende).

und als selbständiges Werk weiterzuführen, da Bedenken wegen des Rüstungsbereichs bestünden. Die Aufbauleistung des anwesenden Generaldirektors Lübcke wurde hervorgehoben. Am Ende überwog eine positive Meinung, besonders bei Amrehn. Man sprach intensiv über einen Kauf von Borsig durch eine Berliner Bankengruppe, doch es war allen klar, dass der Bund dafür Mittel zur Verfügung stellen müsste.

Fenge sagte Warncke unmissverständlich, es könne Röchling nicht verwehrt werden, im Bundesgebiet Rüstungsprodukte herzustellen. Er habe Warncke gebeten, Lübcke gegenüber Berliner Stellen zur Mäßigung anzuhaltend, da das BMWi dessen Standpunkt in keiner Weise teile. Es gehe Lübcke gar nicht um Rüstung, sondern er wolle Borsig in öffentlichem Besitz (möglichst des Landes Berlin) behalten.

Birnbaum, Fenge und der Liquidator der BDL, der Bonner Rechtsanwalt und Kanzlerneffe Kurt Adenauer, berieten am 24. Februar 1956 über den Kaufpreis für Rheinmetall-Borsig unter Zugrundelegung der Gutachten von Treuhand und Fides. Der Anwalt meinte, es wäre ein höherer Erlös als 200 % zu erreichen, wenn es eine Liquidation gäbe. Ob er eine Mehrheit für einen solchen Beschluss bekäme, bezweifelte Adenauer allerdings. Dies auf stillem Wege durchzuführen, würde wiederum viel Zeit kosten und dem Risiko einer Wertminderung unterliegen. Adenauer empfahl, das Aktienpaket an die IVG zu veräußern – doch Birnbaum und Fenge lehnten das kategorisch ab. Man verständigte sich darauf, bei den Verhandlungen von einem Wert von 40 bis 43 Mio. DM auszugehen, was auch der Treuarbeit noch vertretbar erschienen sei. Fenge bat Adenauer um Vorsicht, damit die Nennung des hohen Preises nicht den sofortigen Abbruch der Gespräche zur Folge hätte.

Fenge informierte Guth am 16. März über das Anlaufen der Verhandlungen mit den Röchlings. Demnach sollte Kurt Adenauer mit ihnen über den Kaufpreis sprechen. Sie schienen bereit, über einen Kurs von 200 % hinauszugehen. Fenge meinte, man müsste Lübcke gegenüber betonen, dass nicht alle denkbaren Partner so „loyale Leute“ seien wie die Repräsentanten von Röchling. Die von Lübcke erhoffte Übernahme durch ein Konsortium Berliner Banken sei jedoch bar jeder Realität – ähnlich wie die neue Idee, Borsig-Aktien an der Börse zu handeln.

Liquidator Adenauer erkundigte sich am 10. April bei Henneberg nach dem Stand der Beratungen.<sup>80</sup> Rechtsanwalt Aretz stellte mehrmals Detailfragen, was Zeit kostete. Lübcke unternahm noch am 31. Mai Warncke gegenüber einen Querschuss zu Lasten von Röchling, indem er das Kaufinteresse von Thyssen-Bornemisza<sup>81</sup> an Rheinmetall-Borsig unterstrich.<sup>82</sup>

Mitte 1956 war Kapitalhilfe für Borsig ein großes Thema für den Gesamtkonzern, nachdem im Januar die Treuarbeit ein kritisches Gutachten vorgelegt hatte.<sup>83</sup> Lübcke schilderte dem Aufsichtsrat von Rheinmetall-Borsig am 25. April 1956 die prekäre Fi-

80 Ebd. (auch für das Folgende).

81 Hans-Heinrich Thyssen-Bornemisza de Kazon war ein Schweizer Unternehmer aus dem Hause Thyssen.

82 BAArch, B 102, Bd. 75863, Schreiben Warnckes am Fenge, 31.5.1956.

83 Material in: Ebd.

nanzlage bei Borsig.<sup>84</sup> Im Geschäftsjahr 1955 gab es einen Verlust von 4 Mio. DM, was auf die Anlaufkosten für das Röhrenschweißwerk zurückzuführen sei; es werde frisches Geld gebraucht. Gegenüber dem ERP-Vermögen bestünde schon eine Schuld von 36 Mio. DM. Es bedürfe einer Kapitalerhöhung. Am Borsig-Grundkapital (25 Mio.) halte Rheinmetall-Borsig 13 Mio., das ERP-Sondervermögen (Berliner Industriebank) 12 Mio. DM. Es stehe also auch die Aktienmajorität der Muttergesellschaft auf dem Spiel.

Am 28. April berieten Fenge und Birnbaum mit Kranzbühler und Aretz über einen Verkauf.<sup>85</sup> Dabei erklärten die Röchling-Vertreter, Borsig Berlin wegen seiner Schuldenlast (90 Mio. DM) nicht übernehmen zu können. Die Tilgung würde noch jahrelang jede Rentabilität untergraben. Birnbaum verneinte Kranzbühlers Frage, ob eine Streichung von Teilen des ERP-Kredits denkbar wäre. Das wäre der Öffentlichkeit beim Verkauf eines Bundesunternehmens nicht zu vermitteln. Zur Ausklammerung von Borsig wurden drei Optionen für Röchling erörtert: 1) Erwerb des Gesamtkonzerns und Weiterverkauf der Borsig AG an die BDL. 2) Erwerb des Gesamtkonzerns mit der Möglichkeit für die Röchlings, innerhalb eines Jahres die Borsig-Aktien der BDL anzubieten, die zum Kauf verpflichtet wäre. Dann könnte erst beobachtet werden, was sich bei Borsig tue. 3) Erwerb der Anlagen von Rheinmetall-Borsig im Westen. Birnbaum erklärte, das Angebot von 183 bzw. 200 % sei zu niedrig; er verlangte 260 % (rd. 20 Mio. DM). Die offenen Fragen (Kalkulation Röhrenschweißwerk, Verkauf ohne Borsig, Kaufpreis) sollten rasch geklärt werden.

Kranzbühler überließ dem BMWi den Entwurf eines Briefes an Liquidator Adenauer vom 6. Juni 1956.<sup>86</sup> Der zuletzt erwogene Ausweg für Borsig, die Beteiligung für eine Übergangszeit zu behalten, sei wegen der in dieser Periode zwangsläufig zurückhaltenden industriellen Führung nicht praktikabel. Die RESW hätten sich zunächst am Gutachten der Fides orientiert, das die Aktien von Rheinmetall-Borsig mit 182,9 % des Nominalwerts einschätze. Dennoch kämen sie den Preisvorstellungen des Verkäufers entgegen und böten 225 % an. Vorausgesetzt werde der gleichzeitige Verkauf der Borsig-Aktien an die BDL. In den Büchern stünden die Borsig-Aktien zu pari, deshalb gingen die Röchlings davon aus, dass die Holding sie auch zu pari verkaufen würde. Fides habe diese Aktien nur mit 62,5 % eingestuft; bei einem Verkauf zu 100 % werde die Wertrelation unangemessen verschoben. Gleichwohl willigten die RESW in einen Verkauf der Papiere zu pari ein, denn das Angebot für den Gesamtkonzern gehe ja deutlich über die Einstufung von Fides hinaus. Der Kurswert der Borsig-Aktien läge dann bei 75 %, was auch den Interessen der Aktionäre gerecht würde.

Kranzbühler präzierte anschließend die Kaufofferte der RESW: 17,49 Mio. für Rheinmetall-Borsig (inklusive Anteile an den Tochtergesellschaften), Übernahme von Borsig durch die BDL für 9,75 Mio. DM, Zahlung in drei Raten binnen eines Jahres. Einzelne Vermögenswerte von Rheinmetall-Borsig zu übernehmen könne nicht akzeptiert

84 Ebd., Bde. 75863 und 75867, Vermerk Fenges, 30.4.1956; Ebd., Bd. 75867, Niederschrift der Sitzung vom 25.4.1956.

85 Ebd., Bd. 75868, Vermerk Fenges, 2.5.1956.

86 Ebd. (auch für das Folgende).

werden. Weitere Konzessionen seien nicht möglich. Die RESW wollten Rheinmetall beleben und scheuten vor Investitionen nicht zurück. Über die Schwere der Aufgabe beständen keine Illusionen.

## 7. Der Kaufvertrag zwischen BDL und Röchling (Juni 1956)

Fenge unterrichtete seine Vorgesetzten Kattenstroth und Westrick am 12. Juni 1956 über die Verkaufsverhandlungen seit Februar und das Angebot der Röchlings.<sup>87</sup> Es finde auch im BMF Anklang. Das Schicksal von Borsig müsse noch geklärt werden. Warncke zufolge habe die Gruppe Thyssen-Bornemisza Interesse bekundet und mit Senator Haas sowie Lübcke gesprochen. Eine Alternative wäre die bundeseigene AG für Berg- und Hüttenbetriebe (frühere Reichswerke) in Salzgitter. Der Konzern werde straff geführt und sei an einem Betrieb der weiterverarbeitenden Industrie interessiert.

Am 13. Juni fand eine Besprechung im BMWi unter Beteiligung von Birnbaum statt. Westrick gab sein Einverständnis zu dem Verkauf unter den genannten Bedingungen. Er fand ihn sogar „sehr günstig“. Der Staatssekretär befürwortete eine gemeinsame Kabinettsvorlage von BMWi und BMF. Das Wirtschaftskabinett solle darüber entscheiden. Es müsse darauf hingewiesen werden, dass die Treuarbeit in ihrem Gutachten zwar einen Kurs von mindestens 289 % befürwortet hatte. Es seien aber alle Interessenten außer Röchling abgesprungen. Deshalb sei dieser Kurs nicht erreichbar. Birnbaum regte an, die Sache im Unterausschuss Bundesbeteiligungen des Haushaltsausschusses zu erörtern. Westrick befürchtete ein Präjudiz und zog es vor, informell mit einzelnen Abgeordneten darüber zu sprechen.

BMF und BMWi präsentierten am 3. Juli 1956 eine gemeinsame Kabinettsvorlage zum beabsichtigten Verkauf von Rheinmetall-Borsig an Röchling.<sup>88</sup> Sie beantragten, das Kabinett möge den Vorgang zustimmend zur Kenntnis nehmen. Die bundeseigene Bank der Deutschen Luftfahrt wolle ihre Beteiligung an Rheinmetall-Borsig in Höhe von 51,8 % für 17.685.850 DM an die RESW verkaufen. Die beiden Ministerien baten darum, das Thema möglichst in der nächsten Kabinettsitzung zu behandeln. In der beiliegenden Aufzeichnung wurde erläutert, dass Rheinmetall-Borsig durch Kriegsschäden und Demontage stark betroffen war. Das Grundkapital war nach der Währungsreform von 75 Mio. RM auf 15 Mio. DM reduziert worden. Die Gesellschaft betreibe derzeit fast nur die Verwaltung ihrer Tochtergesellschaften und ihrer Vermögenswerte. Industrielle Nutzung sei in der Planung. Die Töchter Rheinmetall und Borsig konnten erst 1951 mit dem Wiederaufbau beginnen. Die Verluste verminderten sich ab diesem Zeitpunkt. Die zukünftige Ertragslage sei schwer einzuschätzen, denn die Wiederaufnahme industrieller Tätigkeit erfordere die Zufuhr neuer Mittel. Zur Rheinmetall-Borsig GmbH gehören als Tochtergesellschaften: Altmärkische Kettenwerke (Alkett) Maschinenbau-Ge-

87 Ebd. (auch für das Folgende).

88 Ebd.; BArch, B 146, Bd. 1551, Bl. 151–155 RS; BArch, B 136, Bd. 2347, Bl. 209–213 RS.

sellschaft Berlin, Hydraulik GmbH Duisburg, Eisen- und Metall-AG Essen. Es folgten ökonomische Details zur Rheinmetall AG und zur Borsig AG.

BMWi und BMF trügen sich seit einiger Zeit mit dem Gedanken, die Beteiligung der BDL an Rheinmetall-Borsig zu verkaufen. Die Privatisierung erscheine gerechtfertigt, weil der Konzern aus volkswirtschaftlichen Erwägungen seine Anlagen wieder in Gang setzen wolle und dafür einen Großaktionär mit Investitionsbereitschaft brauche. Zu bedenken sei ferner, dass sich die BDL in Liquidation befinde und für ihre Verbindlichkeiten aufkommen müsse. Die Verhandlungen mit Hoesch, Flick, Krupp, Mannesmann und Rheinrohr seien ergebnislos geblieben. Der Entwurf eines Kaufvertrages mit Röchling gelang am 23. Juni.

Es gebe aber eine Voraussetzung für das Angebot von Röchling: Die BDL oder ein von ihr bestimmter Konzern müsse die Borsig AG Berlin erwerben, denn Röchling habe die Übernahme kategorisch abgelehnt. Als Resultat der Transaktion werde also Rheinmetall Düsseldorf zu 51,8 % Röchling gehören, während Borsig Berlin zu 100 % mittelbar beim Bund verbleibe. Die Bank beabsichtige den Verkauf von Borsig an die AG für Berg- und Hüttenbetriebe. Eine Privatisierung sei nicht möglich gewesen. Diese Eingliederung dürfe Borsig die Chance zur Konsolidierung bieten und sei als „Maßnahme zur organischen Ordnung des Bundesvermögens“ zu betrachten. Röchling wiederum sei sich bewusst, dass die Belegung des Rheinmetall-Komplexes erheblicher Anstrengungen bedürfe. Röchling wolle neben dem bisherigen Düsseldorfer Programm Spezialanfertigungen für den Stahlbau sowie Waffen und andere Rüstungsgüter produzieren.

Der Kaufpreis belaufe sich auf 227,5 % – „unter Berücksichtigung des Besserungsscheines bis zu 240,36 %“ – des Nominalkapitals. Die Deutsche Revisions- und Treuhandgesellschaft erstattete ein Gutachten zur Höhe des Kaufpreises. Laut der Bilanz von Rheinmetall-Borsig zum 31. Dezember 1955 hielten sich Aktiva und Passiva mit jeweils 52,2 Mio. DM die Waage. Bei einem Nominalkapital von 15 Mio. DM gebe es Eigenmittel in Höhe von 26,4 Mio. DM, woraus ein Bilanzkurs von rund 180 % resultiere. Der Börsenkurs liege seit Jahren bei knapp 150 %. Der Konzern verfüge über stille Reserven, die schwer zu taxieren seien, da sie sich erst bei Wiedererrichtung der zerstörten Anlagen auswirken würden. Der Name „Rheinmetall“ sei weltweit bekannt und habe einen guten Klang. Eine Minderung des Werts entstehe daraus, dass seit 1939 keine Dividenden mehr ausgeschüttet wurden und dies auch in naher Zukunft nicht in Sicht sei. Kostspielige Wiederaufbaumaßnahmen stünden an, darunter das Stahlwerk Rath (80 Mio. DM). Die Aktionäre müssten die Mittel durch eine Kapitalerhöhung beschaffen. Alles in allem dürften gegen den Kaufpreis keine Einwendungen zu erheben sein.

Der beigelegte Entwurf des Kaufvertrages zwischen der BDL und den RESW vom 23. Juni 1956<sup>89</sup> beschrieb die Modalitäten detailliert. Der Vertrag sollte gelten vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats der BDL und des Bundesministers der Finanzen. Für die BDL agierten die Liquidatoren Rechtsanwalt Kurt Adenauer (Rösrath) und Landgerichtsdirektor Alfred Helfer (Bonn), für die RESW Direktor Albert Maier (Bad

89 Wortlaut in: BArch, B 102, Bd. 75868. Vgl. auch Seibold (2003), S. 317; Leitzbach (2014), Bd. 1, S. 492 f.

Wimpfen) und Rechtsanwalt Otto Kranzbühler (Düsseldorf). Die Bank verkaufte alle in ihrem Besitz befindlichen 7.774 Inhaberaktien im Wert von je 1.000 DM von Rheinmetall-Borsig mit Wirkung zum 1. August 1956. Der Käufer RESW habe dafür 17.685.850 DM zu entrichten. Für den Schießplatz Unterlüß in der Lüneburger Heide gelte zudem Folgendes: Er solle an den Bund verkauft werden und wurde mit 13 Mio. DM bewertet. Sofern Rheinmetall einen höheren Preis erziele, so verpflichte sich Röchling, die Hälfte des Mehrpreises, höchstens aber 1 Mio. DM, als Nachzahlung zu leisten.<sup>90</sup> Der Kaufpreis werde in drei Raten beglichen: 20 % am 1. September 1956, 30 % am 1. März 1957, 50 % am 1. September 1957. Die Käufer verpflichteten sich, die Einhaltung von § 48 und § 113 der Reichshaushaltsordnung<sup>91</sup> bis Ende 1957 zu gewährleisten. Zugleich müsse die Bank die Beteiligung des Konzerns an der Borsig AG in Höhe von 13 Mio. DM zu einem Kurs von 75 %, also 9,75 Mio. DM, erwerben. Auch dies solle in drei Raten zu den genannten Zeiten erfolgen. Der Käufer RESW habe diese Zahlungen unter Anrechnung auf den Kaufpreis für die Aktien von Rheinmetall-Borsig direkt an den Konzern zu leisten.

## 8. Offene Fragen: Schießplatz Unterlüß und Berghaus-Verfahren (1956)

Die erste Reaktion von Verantwortlichen des Konzerns auf die Einigung mit Röchling fiel verhalten aus.<sup>92</sup> Köttgen fand den Preis für Borsig Berlin zu niedrig, Lübcke behielt sich eine Stellungnahme vor. Der Düsseldorfer „Industriekurier“ erhielt präzise Informationen über den Verkaufsvertrag, die er am 30. Juni veröffentlichte.<sup>93</sup> Der „Industriekurier“ meinte, die RESW erhielten mit Rheinmetall eine passende Ergänzung zum eigenen Fertigungsprogramm. Die gleiche Ansicht vertrat die nicht minder gut orientierte „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ (FAZ).<sup>94</sup>

Der CDU-Bundestagsabgeordnete Fritz Hellwig war Vorsitzender des Unterausschusses Bundesbeteiligungen, der zum Haushaltsausschuss gehörte. MinDir Oeftering unterrichtete ihn am 5. Juli brieflich über die Einigung mit den Röchlings im Falle Rheinmetall-Borsig.<sup>95</sup> Die Sache sei ökonomisch sinnvoll, denn Rheinmetall müsse belebt werden. Es gebe Vorwürfe aus Düsseldorf, dass der Bund es nicht geschafft habe, die Firma am „Wirtschaftswunder“ teilhaben zu lassen. Hellwig hatte am 14. Juli eine Frage an Oeftering: „Wird der Kaufpreis für die Beteiligung an Rheinmetall-Borsig von der Röchling-Gruppe aus dem Erlös für den Verkauf von Völklingen aufgebracht?“<sup>96</sup> Es

90 BAArch, B 102, Bd. 75868, Schreiben Kranzbühlers an Kurt Adenauer, 13.6.1956. Dies hatte Röchling also nachträglich angeboten.

91 Wortlaut in: Reichsgesetzblatt (1923), Teil II, Nr. 2, 16.1.1923, S. 17–35. § 48 bezog sich auf Bestimmungen zur Wahrung von Einfluss des Reiches auf Unternehmen, an denen der Staat Beteiligungen erworben hatte (z. B. die Stellung von Aufsichtsratsmitgliedern), § 113 betraf die Prüfbefugnis des Rechnungshofes (ebd., S. 23 und 32).

92 BAArch, B 102, Bd. 75868, Vermerk Fenges, 25.6.1956.

93 „Industriekurier“, 30.6.1956: „Röchling erwirbt Rheinmetall-Borsig“.

94 FAZ, 30.6.1956: „Röchling kauft Rheinmetall-Borsig“.

95 BAArch, B 102, Bd. 75868.

96 Ebd. Vgl. dazu Elzer (2023), Teil V.

sei nämlich denkbar, dass die neue politische Lage an der Saar Einfluss auf den Verkauf der RESW in Völklingen haben werde. Dies könnte auch im Unterausschuss gefragt werden. Oeftering beruhigte Hellwig am 16. August:<sup>97</sup> Die Rheinmetall-Transaktion stehe in keinem Zusammenhang mit dem letztjährigen Abkommen über den Erwerb der Völklinger Hütte zu gleichen Teilen durch die Bundesrepublik und Frankreich. Röchling wolle keineswegs das neue Projekt aus Mitteln des vorherigen finanzieren. Im Gegenteil: Die Röchlings erwarteten ihre Rückkehr nach Völklingen und damit die Notwendigkeit zur Rückzahlung der ersten Raten des Kaufpreises. Die Familie habe mehrfach erklärt, es sei für sie ökonomisch interessant, die Aktienmajorität in Düsseldorf und in Völklingen gleichzeitig zu besitzen. Sie strebe nach Betätigung in der weiterverarbeitenden Industrie.

Fenge legte am 25. Juli 1956 eine Aufzeichnung vor, die Minister und Staatssekretär über die Kabinettsvorlage zum Verkauf der Beteiligung der BDL an Rheinmetall-Borsig orientierte. Im Kabinettsausschuss könnte auf die Ostwerte von Rheinmetall-Borsig hingewiesen werden: Büromaschinenwerk Sömmerda und Patronenfabrik Schönebeck. Diese Werte seien in dem hohen Kurs der Aktien inbegriffen. Inwiefern VEB-Betriebe nach einer Wiedervereinigung zurückerstattet würden, bleibe fraglich. Vizekanzler Blücher werde vielleicht zu erwägen geben, dass infolge von Verbindungen zwischen Röchling und HS die Gefahr von ausländischem Einfluss auf ein Rüstungsunternehmen bestehen könnte. Indessen habe Röchling erklärt, auf eigene Rechnung zu handeln. Die Firma wolle nach den jahrzehntelangen Spannungen mit Frankreich nicht mehr nur im Saarland tätig sein und selbst mehr verarbeiten. Sie bereite ein ziviles Fertigungsprogramm vor sowie in der Rüstung vor allem das MG 42. All dies habe nichts mit HS zu tun. Es gebe allerdings Zusammenarbeit und eine Lizenzübertragung bei einzelnen Waffen. Das BMVtg habe dazu erklärt, diese Kooperation von HS mit einem deutschen Rüstungsunternehmen sei geradezu erwünscht.

Im BMZ wies Rolf Thiessen (Abt. III Verwaltung des ERP-Sondervermögens) am 26. Juli auf zwei Punkte hin: Röchling sollte dazu angehalten werden, in Berlin bei Borsig und Alkett keine Rüstungsgüter zu fertigen.<sup>98</sup> Borsig und Alkett erhielten Mittel des ERP. Die von Rheinmetall erworbene Berghaus-Lizenz<sup>99</sup> – ein Stahlhärtungsverfahren – solle wohl auf die staatliche Salzgitter-AG übertragen werden. Bei dem nach dem Industriellen Bernhard Berghaus<sup>100</sup> benannten Verfahren handelte es sich um ein Ionitrieren mittels Glimmentladung zur Metallhärtung<sup>101</sup>, das er 1932 hatte patentieren lassen. Er gründete einen Rüstungskonzern und wurde Lieferant der Wehrmacht. Das Verfahren war also von militärischer Bedeutung.

Thiessen hatte keine gravierenden Bedenken gegen den Verkauf an Röchling. Der Fachreferent Hans-Joachim Heise (BMZ) trug lediglich einen Kritikpunkt vor:<sup>102</sup> Ob

97 BArch, B 102, Bd. 75868 (auch für das Folgende).

98 BArch, B 146, Bd. 1551, Bl. 148–150.

99 Material zur Berghaus-Lizenz für Rheinmetall in: BArch, B 126, Bd. 40370.

100 Vgl. Uhlig u. a. (2001), S. 203–215.

101 Dazu Schmeißer (1971), S. 16 f.

102 BArch, B 146, Bd. 1551, Bl. 144–147.

der Kaufpreis für den Schießplatz Unterlüß mit seinem großen Waldbestand ausreiche, erscheine trotz der Möglichkeit einer diesbezüglichen Aufbesserung fraglich. Das BMZ sollte vielleicht darauf hinweisen. Zur etwaigen Beteiligung von HS im Hintergrund: Es sei kaum zu definieren, wo eine Zusammenarbeit auf ökonomischem und technischem Gebiet ende und eine „Beteiligung“ beginne. Das alles rechtfertige keine Ablehnung des Verkaufs, der prinzipiell erwünscht sei. Bei Waffengeschäften sei eine ausländische Firma häufig involviert. Ein Unternehmen wegen Waffenproduktion im Bundesbesitz zu halten, mache derzeit weder politisch noch wirtschaftlich Sinn. Hinsichtlich des Lizenzvertrags mit Berghaus sei von diesem betont worden, dass nur ein Unternehmen im Bundesbesitz dafür in Frage komme. Die Lizenz solle dann auf die Salzgitter AG transferiert werden. Der Bund werde also keinen Schaden erleiden.

Der Kabinettsausschuss für Wirtschaft stimmte am 27. Juli der Kabinettsvorlage zum Verkauf von Rheinmetall-Borsig zu.<sup>103</sup> Blücher bat um schriftliche Stellungnahme zu Berghaus. Wilhelm Ter-Nedden (Bundesverkehrsministerium) betonte das Interesse seines Hauses am Schießplatz Unterlüß in der Nähe des Truppenübungsplatzes Munster. Hans-Erich Hornschu (Kanzleramt) bat BMF und BMWi am 11. August um rechtliche Prüfung betreffs Berghaus.<sup>104</sup> Fenge beauftragte den Leiter des Rechtsreferats im BMWi, Hans Wilhelm Kötter, am 28. Juli damit, festzustellen, inwiefern sich der Kaufvertrag mit den Röchlings auf die Berghaus-Lizenz auswirken und dem Bund ein Nachteil entstehen würde.<sup>105</sup> Kötter verfasste ein ausführliches Gutachten<sup>106</sup> im Umfang von 10 Seiten über das Berghaus-Verfahren, welches Westrick am 8. August Blücher übermittelte.<sup>107</sup>

Lübcke versuchte derweil ein anderes Störmanöver. Er beklagte sich beim BMF über den Verlust der Hydraulik GmbH, die für die Produktion in Berlin große Bedeutung besitze. Rheinmetall verfüge über 50 % der Anteile. Bei einer Besprechung im BMF am 27. Juli setzte sich Direktor Paul Rheinländer von der AG für Berg- und Hüttenbetriebe für dieses Anliegen ein. Ein bloßer Kooperationsvertrag reiche nicht aus, denn die entsprechenden Fachleute müssten vertrauensvoll zusammenwirken. Kranzbühler lehnte das Ansinnen eines Verzichts auf die Hydraulik GmbH ab, weil dieser Betrieb ein wesentliches Motiv für den Kauf von Rheinmetall gewesen sei. Borsig solle vertraglich zugesichert werden, die Zusammenarbeit mit der Hydraulik GmbH im gleichen Umfang wie bisher fortsetzen zu können. Birnbaum und Fenge hielten wenig von den Argumenten Rheinländers und warnten davor, wegen dieser Frage die Transaktion als ganze aufs Spiel zu setzen.

Wie standen die Röchlings zur Berghaus-Vereinbarung? Kranzbühler schrieb Fenge am 28. Juli 1956, die RESW seien zu einer Vereinbarung mit Berghaus bereit. Dem-

103 BArch, B 102, Bde. 75867 und 75868, Vermerk Hennebergs, 8.8.1956; BArch, B 136, Bd. 2347, Bl. 214–215, Notizen zur Sitzung des Kabinettsausschusses am 27.7. Abdruck des Protokolls in: Kabinettsprotokolle der Bundesregierung – Kabinettsausschuß für Wirtschaft (2001), Bd. 3: 1956–1957, S. 245 f.

104 BArch, B 136, Bd. 2347, Bl. 216.

105 BArch, B 102, Bd. 75868.

106 Ebd.; BArch, B 146, Bd. 1551, Bl. 135–143.

107 BArch, B 102, Bd. 75868 (auch für das Folgende).

nach war die Berghaus-Lizenz – über die eigentlich vorher hätte gesprochen werden müssen – für die Röchlings kein Thema, an dem sie den Kaufvertrag scheitern lassen wollten. Die Sache blieb eine Zeitlang in der Schwebe. Bei einer Besprechung zwischen der Firma Berghaus und Experten des BMWi am 25. Oktober zeigte sich, dass es noch immer Beratungen mit Rheinmetall gab. Blücher hatte in einem Schreiben vom 15. August an Westrick seine Bedenken hinsichtlich des Berghaus-Verfahrens infolge des Gutachtens für ausgeräumt erklärt und gab grünes Licht.<sup>108</sup> Fenge setzte Hornschu am 17. August davon in Kenntnis.<sup>109</sup> Schwandt informierte das Kanzleramt am 3. September, dass der Verkauf des Aktienpakets nach der Genehmigung durch das BMF inzwischen erfolgt sei.<sup>110</sup> Die Familie Röchling veräußerte am 27./28. August 1956 die Aktienmehrheit an Borsig für 9,75 Mio. DM an die AG für Berg- und Hüttenbetriebe in Salzgitter.<sup>111</sup>

Das BMWi beruhigte am 11. September den Betriebsrat von Tegel über Sorgen wegen der Siedlungsgemeinschaft, also dem Wohnraum für Borsig-Arbeiter.<sup>112</sup> Die Bundesministerien und die beteiligten Firmen seien um eine befriedigende Lösung bemüht. Bei der Hydraulik AG liefen noch Gespräche mit den Röchlings, die aber ihre Eigentumsrechte daran behalten wollten.

Bei der Hauptversammlung von Rheinmetall-Borsig am 20. November 1956 war der Verkauf von Rheinmetall an Röchling kein strittiges Thema mehr, wohl aber derjenige von Borsig an die AG für Berg- und Hüttenbetriebe.<sup>113</sup> Koppenberg von der Schutzvereinigung für privaten Wertpapierbesitz argwöhnte, der Kaufpreis von Borsig sei zugunsten des Bundes manipuliert worden. Köttgen schilderte die tiefgreifenden Probleme bei Borsig. Daher sei die Bewertung mit 75 % des Nominalvermögens berechtigt. Durch die nun gewählte Verbindung mit einem Konzern der Grundstoffindustrie seien neue Impulse zu erhoffen. Fenge ergänzte, alle Versuche, einen privaten Käufer zu finden, seien wegen der bedenklichen Finanzlage von Borsig vergeblich gewesen.

## 9. Fazit und weitere Entwicklung

Die (Re-)Privatisierung von Staatsbetrieben entsprach in den 1950er Jahren der Tendenz der Zeit. Woran lag das? Die noch unerprobte Soziale Marktwirtschaft musste den Nachweis ihrer Leistungsfähigkeit erbringen. Wirtschaftsverbände und einflussreiche Zeitungen kritisierten BMF und BMWi wegen der zahlreichen mittelbaren und unmittelbaren Beteiligungen des Bundes an Industriebetrieben; sie unterstellten ihnen mangelnde Transparenz.<sup>114</sup> Die Ministerien gerieten in die Defensive, zumal sie Erhards Wirtschaftsmaximen zum Erfolg verhelfen wollten und daher schwerlich argumentieren

108 Ebd.; BArch, B 146, Bd. 1551, Bl. 129.

109 BArch, B 136, Bd. 2347, Bl. 228 f.

110 Ebd., Bl. 230.

111 Material in: BArch, B 102, Bd. 75868. Dazu auch Seibold (2003), S. 317 f.

112 BArch, B 102, Bd. 75868.

113 Ebd., Bd. 75867, Vermerk Fenges, 23.11.1956.

114 Handschuhmacher (2018), S. 41–56.

konnten, der Staat sei der bessere Unternehmer. Er sollte gemäß ordoliberalem Denken den Ordnungsrahmen für die Wirtschaft setzen, nicht aber der Privatinitiative Konkurrenz machen. Auch im Bundestag verschaffte sich diese Anschauung Gehör, wenngleich der – hier erwähnte – Unterausschuss für die Reprivatisierung von Bundeseigentum ineffizient blieb.<sup>115</sup> Es wurde vermutet, dass Finanzminister Schäffer (1949–1957) bremste. Nach der Bundestagswahl 1957 erhielt die Reprivatisierung Auftrieb durch die Einrichtung eines Bundesministeriums für den wirtschaftlichen Besitz des Bundes (bis 1969).

Im Laufe der 1960er Jahre drehte der Wind wieder.<sup>116</sup> Nach der Teilprivatisierung von Energiekonzernen und von VW war eine Fortsetzung aus Rentabilitätsgründen schwierig. Zudem verlagerte sich das Interesse der Politik nun auf gesetzgeberische Maßnahmen etwa im Bereich Vermögensbildung; Keynesianismus mit seinem Streben nach Optimierung von Abläufen gab den Ton an. Die Soziale Marktwirtschaft war mittlerweile unangefochten und bedurfte keiner besonderen Bestätigung mehr. In der Wissenschaft vollzog sich ein Wandel: Die Mathematisierung der künftig prognostisch statt historisch ausgerichteten Volkswirtschaftslehre führte nach dem Regierungswechsel in Bonn von 1969 zu „Planungseuphorie“ und damit auch zu einer Höherbewertung der Rolle des Staates in der Ökonomie. Die mittelbare Verstaatlichung durch Diversifikationsbestrebungen bundeseigener Konzerne stieg deutlich an. Ein Konzept des Staates steckte aber nicht dahinter. Lediglich bei der Mineralölindustrie versuchte der Bund nicht zuletzt zur Gewährleistung von Versorgungssicherheit eine nationale Konzernbildung, was aber über Ansätze nicht hinauskam.

Insgesamt beruhte das Vorwiegen von Verminderung oder Steigerung des staatlichen Einflusses im Bereich großer Unternehmen auf dem jeweiligen Vorherrschen einer politischen Richtung. In den 1980er Jahren setzte Helmut Kohl zwar im Windschatten der marktradikalen britischen Konservativen unter Margaret Thatcher wieder auf eine Zurückdrängung des Staates, doch das Ergebnis blieb mager.<sup>117</sup> Anders als in der frühen Bundesrepublik hatten jetzt Deregulierung und Entbürokratisierung große Relevanz. Seit den 1990er Jahren haben Globalisierung, Finanzialisierung und der Zusammenbruch des kommunistischen Wirtschaftssystems Staatskonzerne oder gar Monopole als antiquiert erscheinen lassen – eine „Epochenschwelle“.<sup>118</sup> Festgefügte Konzerne mutierten zu Netzwerkstrukturen, für die Landesgrenzen nur noch selten relevant waren. In dieser Perspektive lagen Lichtjahre zwischen der klassischen Übernahme eines (Staats-)Konzerns durch Kauf wie 1956 bei Rheinmetall und dem wohlfeilen Verschieben von Produktionsbereichen je nach Opportunität.

BMW und BMF betreuten seit 1949 den Mehrheitsanteil des Bundes an Rheinmetall-Borsig. Der Konzern kam nach weitreichenden Zerstörungen und Demontagen seiner Anlagen mit dem Aufbau einer zivilen Produktion nur schwer voran und bedurfte

115 Ebd., S. 46 f.

116 Ebd., S. 103–114 (mit weiteren Hinweisen); Ambrosius (1984), Teil III.C, bes. S. 108 f., 155 f., 160–162; Mayer (2006), S. 50–56.

117 Handschuhmacher (2018), S. 306–312.

118 Berghoff (2019); Mayer (2006).

erheblicher Investitionen. Die beiden Ministerien versuchten seit 1954 verstärkt, das Aktienpaket des Bundes an einen leistungsfähigen Industriekonzern zu verkaufen, der Rheinmetall-Borsig wieder in Schwung bringen sollte. In der Phase des Wiederaufbaus gab es bei den Konzernen so viele und weitreichende Entscheidungen zu treffen, dass dies nicht nebenbei von Ministerialbeamten erledigt werden konnte. Die Staatssekretäre von BMWi und BMF waren als Aufsichtsratsvorsitzende fehl am Platze. Im Frühling 1955 gaben Westrick und Hartmann ihre Ämter bei Rheinmetall-Borsig auf. Sachbearbeiter der Ministerien wachten aber darüber, dass es voranging. Von einer neuen Führungsfigur mit Tatkraft wurden Kapitalinvestitionen und strategische Weichenstellungen erhofft. Der Kaufpreis sollte vertretbar sein, der Konzern ein dynamischer Bestandteil der deutschen Unternehmenslandschaft werden. Darüber hinaus gab es kein durchdachtes Konzept von BMWi und BMF für die Reprivatisierung von Rheinmetall. Generell fällt auf, dass die Bundesregierungen bei Ver- oder Entstaatlichungen gleichermaßen schwerfällig und langsam agierten. Selbst außergewöhnliche politische Motive, wie im Fall Röchling-Rheinmetall, verstärkten den Eifer von BMWi und BMF nur geringfügig. Die finanztechnische Zuständigkeit der BDL und die Verwaltungsbefugnisse der IVG machten die Handhabung noch komplizierter. Aktienstreuung war damals keine Option: Zwar existierten erste Ideen einer breiten Basis für Aktienwerb durch einfache Bürger, doch bei Rheinmetall kam dies noch nicht zum Zug. Vielmehr nutzten Rivalen wie HS oder Diehl die Börse, um sich aus geschäftlichen Erwägungen Anteile zu beschaffen. Die Zeit der Kleinaktionäre kam erst seit Ende der 1950er Jahre durch die Ausgabe von „Volksaktien“. Ökonomie und Sozialpolitik verschmolzen dabei miteinander. Die Krise am Aktienmarkt beendete diesen kurzen Höhenflug fürs erste.

1955/56 kristallisierte sich für Rheinmetall ein Favorit heraus, der nicht nur die Fisetstücke begehrte: Röchling. Der Röchling-Konzern suchte seit 1953 ein Industrieobjekt in Deutschland, bei dem er sich unternehmerisch betätigen konnte. Sein Stahlwerk in Völklingen stand weiterhin unter französischer Zwangsverwaltung. Der Bund sollte finanziell helfen, weil ein politisches Interesse an der Durchkreuzung der machtpolitischen Ziele der französischen Regierung im Saarland bestand. Die Familie suchte ein Ersatzobjekt im Bundesgebiet auf Kreditbasis, das sie vorübergehend leiten konnte. Falls ihr Völklingen endgültig verloren gehen sollte, wäre sie in dem neuen Betrieb – vorzugsweise ein bisher staatliches Unternehmen – auf Dauer geblieben. Allerdings verhielt sich Finanzminister Schäffer abwehrend, als die Röchlings 1953/54 aus politischen Gründen einen Ersatzbetrieb aus dem Fundus des Staates im Bundesgebiet wünschten. Indessen bestanden auch im BMWi Bedenken, große Konzerne mit Verbundcharakter für Kohle und Elektrizität wie VEBA oder VIAG zu zerschlagen.<sup>119</sup> Schäffer hörte die Worte „Kredit“ oder „Bürgschaft“ gar nicht gerne und sperrte sich dagegen. Die Bundesregierung schloss am 3. Mai 1955 mit Frankreich ein Abkommen über die Völklinger Eisen- und Stahlwerke, das die Röchlings ausbootete. Die Familie fand sich auf ausdrückliche Bitte des Kanzlers widerwillig damit ab. Der Kaufpreis (200 Mio. sfrs.)

war immerhin nicht unbeträchtlich. Dieses Abkommen raubte der Familie scheinbar die Perspektive auf eine Rückkehr an die Saar.

Rheinmetall-Borsig erschien wegen seines hohen Investitionsbedarfs zunächst nicht als verlockend. Seit Mai 1955 wurde jedoch der Druck größer, sich eine Alternative zu sichern. Zudem erhöhten konkrete Informationen über Rüstungsaufträge an Rheinmetall (MG 42) die Attraktivität. Die Verhandlungen zwischen dem BMWi bzw. der BDL und den Röchlings zogen sich allerdings von Sommer 1955 bis Juni 1956 hin, denn eine Besichtigung der Anlagen in Düsseldorf und Berlin sowie ein genaues Studium von Werksunterlagen wurden von den Röchlings als unerlässlich angesehen. Für Borsig Berlin erbrachte die Begutachtung kein Ergebnis, das einen renditeorientierten Konzern zum Kauf ermutigen konnte. Demgegenüber besaß neben einigen Tochterunternehmen besonders Rheinmetall Düsseldorf Potential, wenn zivile und militärische Aufträge kombiniert werden konnten. Die Röchlings hatten bei ihrem Einstieg jedenfalls Rüstungsproduktion im Sinn<sup>120</sup> (wenn auch nicht ausschließlich), was den Absichten der Bundesministerien vollkommen entsprach. Eine staatliche Rüstungsschmiede wollte Bonn unbedingt vermeiden, aber bestimmte Kapazitäten in Düsseldorf für Waffenerzeugung waren im Lichte der anstehenden Wiederbewaffnung erwünscht.

Der Vorstandschef von Rheinmetall, Werner Köttgen, stand den Röchlings positiv gegenüber, zumal er selbst mit Waffenerzeugung liebäugelte. Allein, erst als sich eine neuerliche Wende in Völklingen immer klarer abzeichnete, gaben die Röchlings ihr unverkennbares Zögern auf: Frankreich wandte sich nach dem Scheitern des zur Stabilisierung seiner Position gedachten „Europäischen Saarstatuts“ in einer Volksbefragung am 23. Oktober 1955 vom Saarland ab und schien geneigt, die RESW nun doch wieder an die früheren Eigentümer zu verkaufen. Das zog sich allerdings bis Herbst 1956 hin. Rheinmetall war nun aus dem Blickwinkel der Industriellenfamilie kein Surrogat mehr, sondern eine ideale Ergänzung zur Weiterverarbeitung des an der Saar produzierten Stahls. Deshalb reichte der Konzern ein großzügiges Kaufangebot ein, welches der Bund nicht ablehnen konnte. Die Ministerien fanden sich damit ab, dass Borsig unverkäuflich war und von der staatlichen Bergbau- und Hütten-AG Salzgitter in Obhut genommen werden musste. Die Konzessionen der Röchlings schlossen auch eine Weiterveräußerung oder Verpachtung des Schießplatzes Unterlüß an die Bundeswehr ein, während die Hydraulik GmbH Essen zum Kern des unternehmerischen Kalküls gehörte und der von Borsig gewünschte Verzicht indiskutabel war. Insgesamt waren aber alle Beteiligten mit dem Ergebnis zufrieden – auch Führung und Belegschaft von Borsig, die von einer Privatisierung ihres Werkes in Berlin mit seinem brisanten Vier-Mächte-Status nichts wissen wollten. Der tüchtige, aber renitente Borsig-Vorstand Rudolf Lübcke hätte das Tegeler Werk am liebsten dem Land Berlin überantwortet. Bei ihm spielten auch persönliche Ambitionen eine Rolle. Die im stark gefährdeten Westberlin der 1950er Jahre dominierende SPD wollte Borsig lieber Bund und Land anvertrauen

120 Kerkhof (2019), S. 128 f. Zur Herstellung ziviler Produkte: Jeschkowski (2020), bes. S. 97–100 und Kap. 7.

als einem rüstungsaffinen und profitorientierten Unternehmer aus dem Saarland. Ihre Senatoren zeigten dabei allerdings keine ideologische Verbohrtheit.

Die Röchlings verfügten neben ihrem konstruktiven Verhalten beim Saarproblem über zwei weitere Trümpfe, mit deren Hilfe sie die Konkurrenz austachen: das Wohlwollen der Beamten des Bundes und die Kooperation mit HS. Das sachliche, kompromissbereite und nie anmaßende Auftreten von Ernst Röchling, Otto Kranzbühler und Albert Maier gewann ihnen die Gunst der mittleren Beamtenebene, die von Fenge (BMW) und Birnbaum (BMF) verkörpert wurde – konziliante und fachkundige Männer, die nüchtern die Interessen ihrer Behörde und des Staates zu realisieren versuchten. Die technischen Ministerien in Bonn sahen wegen der Preisgabe von Völklingen eine Art moralischer Verpflichtung, den RESW nun den Vorzug zu geben. Außerdem präsentierten sich andere Firmen sprunghaft und unentschlossen (Mannesmann, Hoesch) oder gar etwas abenteuerlich (wie die kombinierte Initiative aus Bayern und New York). Das behagte Fenge und Birnbaum nicht. Sektoral begrenzte Ambitionen wie von Diehl wurden als nachrangig bewertet. Wer zur Rüstung Distanz halten wollte wie der ansonsten durchaus ernstzunehmende Anwärter Phoenix-Rheinrohr, blieb auf der Strecke. Im Vordergrund standen für BMW und BMF die Notwendigkeit der Privatisierung von Rheinmetall und der Nutzen für die deutsche Wirtschaft.

Der zweite Atout war HS. Die Schweizer Firma besaß damals bei den Strategen des BMVtg einen guten Ruf. Die Röchlings arbeiteten 1954/55 diskret mit HS zusammen und errangen dadurch auch das Wohlwollen der verantwortlichen Militärplaner, die HS nicht missen mochten. Der Schweizer Konzern konnte wegen der NATO-Vorgaben nicht offen an Rüstungsprojekten beteiligt werden, so dass Röchling als Partner umso wichtiger wurde. Kein anderes deutsches Unternehmen der Schwerindustrie konnte da mithalten.

Im November 1958 bot die Schweizerische Bankgesellschaft Rheinmetall Berlin ein großes Aktienpaket an – es stammte von HS, die also heimlich Aktien gesammelt hatte.<sup>121</sup> Die Röchlings mussten einiges Kapital aufwenden, um diese Aktien (fast 17 %) zu erwerben und damit einen Aufsichtsratsposten für eine ausländische Gesellschaft zu vermeiden.<sup>122</sup> Die Aktien im Wert von 2,5 Mio. DM wurden vernichtet, was einen Jahresverlust für die Aktionäre von Rheinmetall implizierte. Inzwischen hatte HS seinerseits jedes Interesse an Rheinmetall verloren, weil die Bundesregierung keine Wafengeschäfte mehr mit ihr tätigen wollte. HS erwies sich beim Schützenpanzer HS 30 als geschäftstüchtig, wobei das BMVtg infolge des Beschaffungsdrucks der Aufbauphase und mangelnder Regularien den Fehler beging, sich zu sehr auf die Versprechungen des Konzerns zu verlassen.<sup>123</sup> Ob gar Korruption im Spiel war und der mysteriöse Tod des früheren Staatssekretärs im Kanzleramt Otto Lenz 1957 damit zusammenhängt,<sup>124</sup> steht dahin.

121 Leitzbach (2014), Bd. 2, S. 505–507.

122 „Der Spiegel“, Nr. 18/1960, 27.4.: „Rüstungsaufträge: Der unbekannte Aktionär“.

123 Kollmer (2002), S. 271–284.

124 Engelmann (1967), S. 48–62.

Der Bund gab 1956/57 die Absicht auf, Unterlüß im Landkreis Celle zu einem Truppenübungsplatz zu machen, erkannte aber die Unverzichtbarkeit als Schießanlage.<sup>125</sup> Ende 1960 schloss Rheinmetall mit dem Bund einen Vertrag über die Nutzung des weitläufigen Geländes als Schießplatz für die Bundeswehr. Teile des menschenleeren Wald- und Heidelandes wurden 1964 bzw. 1988 als Natur- bzw. Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Das Erprobungsareal Unterlüß existiert auch heute noch.

Die Röchlings beherrschten seit 1956 den Vorstand von Rheinmetall.<sup>126</sup> Sie steigerten ihren Anteil an dem Konzern bis 1962 auf 75 %. Im Oktober 1956 gelangte Otto Paul Caesar als Vertrauensmann der Familie in den Vorstand und wurde bis 1971 zur maßgebenden Kraft. Köttgen erlitt 1957 einen schweren Autounfall und schied zum Jahresende aus. Sein Nachfolger Ernst Blume war 10 Jahre im Vorstand und bestimmte gemeinsam mit Caesar den Kurs. Ähnlich verhielt es sich im Aufsichtsrat:<sup>127</sup> Karl Guth bot den Röchlings am 17. August 1956 nicht nur sein Mandat im Aufsichtsrat an, sondern auch den bisher von ihm wahrgenommenen Vorsitz.<sup>128</sup> Guth blieb aber im Aufsichtsrat. Mit Otto Sarrazin als neuem Vorsitzenden kamen die weiteren Röchling-Vertreter Hans-Lothar von Gemmingen-Hornberg, Otto Kranzbühler und Curt Freiherr von Salmuth hinzu.<sup>129</sup>

Rheinmetall konzentrierte sich im Rüstungssektor vorerst auf leichte Waffen. Eine Vorreiterrolle nahm das bewährte MG 42 ein. Seit 1956 lief die Herstellung von Gewehren, Maschinengewehren und 2 cm Kanonen<sup>130</sup> der neuen Rheinmetall Berlin AG an (eine reine Holding, denn Hauptsitz blieb Düsseldorf). Im Jahr 1960 lag der Anteil von Rüstungsprodukten in Düsseldorf bei 75 %. Der Bund erwies sich bei seiner Auftragsvergabe für Waffen und Geschützrohre immer wieder als zögerlich. Kranzbühler beklagte 1965 gegenüber dem Staatssekretär im BMVtg Karl Gumbel mit Nachdruck, dass der Bund 1956 ausdrücklich Rüstungsproduktion von den Röchlings in Düsseldorf gewünscht, aber danach kaum etwas dafür getan habe.<sup>131</sup> Die geschaffenen Kapazitäten bei Rheinmetall seien nicht ausgenutzt worden. Allein schon die wankelmütige Haltung des Bundes veranlasste Rheinmetall, weiterhin Güter ziviler Art herzustellen. Der von Wigand Freiherr von Salmuth berufene Rheinmetall-Chef Hans Ulrich Brauner verzettelte sich dabei nach Meinung vieler aus der Familie Röchling, was zu einer schweren Krise führte und im Jahr 2000 in Brauners Entlassung mündete.<sup>132</sup> Die Röchlings stiegen im Jahr 2004 aus der Rheinmetall AG aus und verkauften ihre bis dahin bestehende Aktienmajorität über die Börse an zahlreiche Investoren.

125 Leitzbach (2014), Bd. 2, S. 563–573. Material zu Unterlüß in: BArch, B 126, Bde. 40369 und 40370.

126 Leitzbach (2014), Bd. 2, S. 507–509.

127 Ebd., S. 520 f.

128 BArch, B 102, Bd. 75868. Vgl. Seibold (2003), S. 317.

129 Leitzbach (2014), Bd. 2, S. 520; Familie und Unternehmen Röchling (2022), S. 174.

130 Zu den Waffenprojekten und ihrer Umsetzung: Kerkhof (2019), S. 129–136.

131 Ebd., S. 136 f.; Leitzbach (2014), Bd. 2, S. 536 f.; Seibold (2003), S. 319 f.

132 Familie und Unternehmen Röchling (2022), S. 178–181.

Mit dem Bau von Eisbahnen erschloss sich Borsig seit 1957 ein neues, lukratives Aufgabenfeld.<sup>133</sup> Borsig wurde 1970 von der Deutschen Babcock in Oberhausen übernommen.<sup>134</sup> 2002 meldete der Gesamtkonzern Insolvenz an, obwohl Borsig profitabel arbeitete. 2008 kaufte die KNM Group Berhard aus Malaysia das deutsche Traditionsunternehmen. Der Name besteht aber fort, und mehrere Werke in Deutschland existieren weiterhin; Hauptgeschäft ist die Kühlung von Gasen für chemische und petrochemische Zwecke, ferner Membrantechnologie, Kühlsysteme und Armaturen.<sup>135</sup> Die Schlagzeilen der Jahre 2022–2024 gehören aber nolens volens Rheinmetall.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

### Unveröffentlichte Quellen

Bundesarchiv Koblenz (BArch)

B 102 Bundesministerium für Wirtschaft (BMWi)

B 126 Bundesministerium der Finanzen (BMF)

B 136 Bundeskanzleramt

B 146 Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit (BMZ)

N 1080 Nachlass Franz Blücher

Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes Berlin (PA/AA)

B 17 Saarreferat

B 130 VS-Registatur

### Veröffentlichte Quellen

Akten zur Auswärtigen Politik der Bundesrepublik Deutschland 1953 (2001), Wiss. Leiterin Ilse Dorothee Pautsch, bearb. von Matthias Jaroch u. Mechthild Lindemann, hg. im Auftrag des Auswärtigen Amtes vom Institut für Zeitgeschichte, München.

Deutscher Maschinenbau 1837–1937 im Spiegel des Werkes Borsig (1937), hg. von der Rheinmetall-Borsig Aktiengesellschaft, Berlin.

Dokumente zur Deutschlandpolitik, II. Reihe, Bd. 4: Die Außenminister-Konferenzen von Brüssel, London und Paris 8. August bis 25. Oktober 1954 (2003), hg. vom Bundesministerium des Innern und vom Bundesarchiv, bearb. von Hanns Jürgen Küsters, München.

Die Kabinettsprotokolle der Bundesregierung – Kabinettsausschuß für Wirtschaft (2001), hg. für das Bundesarchiv von Hartmut Weber, Bd. 3: 1956–1957, bearb. von Ralf Behrendt und Uta Rössel, München.

Reichsgesetzblatt (1923), hg. vom Reichsministerium des Innern, Berlin.

[https://de.wikipedia.org/wiki/Eberhard\\_Baier](https://de.wikipedia.org/wiki/Eberhard_Baier), letzter Zugriff am 9.6.2023.

<https://www.borsig.de>, letzter Zugriff am 5.6.2023.

133 Material in: BArch, B 102, Bd. 75863.

134 Pierson (1973), S. 195.

135 <https://www.borsig.de>, letzter Zugriff am 5.6.2023.

## Literatur

- Abelshauer, Werner (1997): *Wirtschaft und Rüstung in den fünfziger Jahren*, in: *Anfänge westdeutscher Sicherheitspolitik 1945–1956*, hg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Bd. 4: *Wirtschaft und Rüstung, Souveränität und Sicherheit*, bearb. von Werner Abelshauer und Wolfgang Schwengler, München, S. 1–185.
- Albrecht, Ulrich (1980): *Die Wiederaufrüstung der Bundesrepublik. Analyse und Dokumentation*, Köln.
- Ambrosius, Gerold (1984): *Der Staat als Unternehmer: Öffentliche Wirtschaft und Kapitalismus seit dem 19. Jahrhundert*, Göttingen.
- Bähr, Johannes (2006): *Die Dresdner Bank in der Wirtschaft des Dritten Reiches*, München.
- Berghoff, Hartmut (2019): *Die 1990er Jahre als Epochenschwelle? Der Umbruch der Deutschland AG zwischen Traditionsbruch und Kontinuitätswahrung*, in: *Historische Zeitschrift* 308, S. 364–400.
- Bode, Hans-Günter (1978): *Rüstung in der Bundesrepublik Deutschland. Organisation, Verfahren und Management im Rüstungsbereich*, Regensburg.
- Brandt, Gerhard (1966): *Rüstung und Wirtschaft in der Bundesrepublik*, Witten/Berlin[-West].
- Elzer, Herbert (2008): *Konrad Adenauer, Jakob Kaiser und die „kleine Wiedervereinigung“. Die Bundesministerien im außenpolitischen Ringen um die Saar 1949–1955*, St. Ingbert.
- Elzer, Herbert (2023): *Röchling–Rochaden: Die Bundesregierung, das Saarland und der französische Anspruch auf Kontrolle der Völklinger Eisen- und Stahlwerke in der Nachkriegszeit 1945/49–1956*, Hamburg.
- Engelmann, Bernt (1967): *Schützenpanzer HS 30, Starfighter F 104 G oder: Wie man einen Staat zugrunde richtet*, München.
- Familie und Unternehmen Röchling (2022): *200 Jahre Röchling – Pioneering ever since*, hrsg. vom Gesellschafterausschuss der Röchling SE, München.
- Galm, Ulla (1987): *August Borsig*, Berlin[-West].
- Gietinger, Klaus (2008): *Der Konterrevolutionär. Waldemar Pabst – eine deutsche Karriere*, Hamburg.
- Handschuhmacher, Thomas (2018): *„Was soll und kann der Staat noch leisten?“ Eine politische Geschichte der Privatisierung in der Bundesrepublik 1949–1989*, Göttingen.
- Hettler, Friedrich Hermann (1991): *Josef Müller – Mann des Widerstandes und erster CSU-Vorsitzender*, München.
- Heumann, Helmuth (2013): *Der Rüstungsprozess: Wesen, Entwicklung, Herausforderungen*, in: Ina Wiesner (Hg.): *Deutsche Verteidigungspolitik*, Baden-Baden, S. 263–292.
- Hopmann, Barbara (1996): *Von der Montan zur Industrierwaltungsgesellschaft (IVG) 1916–1951*, Stuttgart.
- Jeschkowski, Thomas (2020): *Die Diversifikation der Rheinmetall-Berlin AG in den Zivilbereich zwischen 1956 und 1986 als strategische Antwort eines Wehrtechnikunternehmens auf die spezifischen Bedingungen des Rüstungsmarktes*, Düsseldorf.
- Kerkhof, Stefanie van de (2019): *Waffen und Sicherheit im Kalten Krieg. Das Marketing der westdeutschen Rüstungsindustrie 1949–1990*, Berlin/Boston.
- Kerkhof, Stefanie van de (2021): *Die westdeutsche Rüstungsindustrie zwischen Wiederaufbau, Boom und Krise. Das Fallbeispiel Rheinmetall in vergleichender Betrachtung*, in: Juliane Czierpka / Lars Bluma (Hg.): *Der Steinkohlenbergbau in Boom und Krise nach 1945. Transformationsprozesse in der Schwerindustrie am Beispiel des Ruhrgebiets*, Berlin/Boston, S. 185–209.
- Kollmer, Dieter H. (2002): *Rüstungsgüterbeschaffung in der Aufbauphase der Bundeswehr: Der Schützenpanzer HS 30 als Fallbeispiel 1953–1961*, Stuttgart.
- Kollmer, Dieter H. (2007): *„Nun siegt mal schön!“ Aber womit? Die Aufrüstung des Heeres der Bundeswehr 1953 bis 1972*, in: *Die Bundeswehr 1955 bis 2005. Rückblenden – Einsichten – Perspektiven*, im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamts hg. von Frank Nögler, München, S. 397–415.

- Kollmer, Dieter H. (2015): Rüstungsinterventionismus – Rüstungsgüterbeschaffung der Bundesrepublik Deutschland nach 1945, in: Ders. (Hg.), *Militärisch-industrieller Komplex? Rüstung in Europa und Nordamerika nach dem Zweiten Weltkrieg*, Freiburg im Breisgau, S. 131–154.
- Kutschik, Dietrich (1985): *Lokomotiven von Borsig. Eine Darstellung der Lokomotivgeschichte der Firma A. Borsig und der Nachfolgefirmer*, Berlin[-West].
- Leitzbach, Christian (2014): *Rheinmetall. Vom Reiz, im Rheinland ein großes Werk zu errichten*, 2 Bände, Köln.
- Mayer, Florian (2006): *Vom Niedergang des unternehmerisch tätigen Staates. Privatisierungspolitik in Großbritannien, Frankreich, Italien und Deutschland*, Wiesbaden.
- Pachtner, Fritz (1943): *August Borsig. Zeit, Leben und Werk eines deutschen Industriegründers*, Leipzig.
- Pierson, Kurt (1973): *Borsig – ein Name geht um die Welt. Die Geschichte des Hauses Borsig und seiner Lokomotiven*, Berlin[-West].
- Schmeißer, Martin (1971): Plasmachemie – ein aktuelles Teilgebiet der präparativen Chemie, in: *Rheinisch-Westfälische Akademie der Wissenschaften. Vorträge*, Nr. 214, Opladen, S. 7–37.
- Schöllgen, Gregor (2002): *Diehl – ein Familienunternehmen in Deutschland 1902–2002*, Berlin.
- Schwengler, Walter (1997): Der doppelte Anspruch: Souveränität und Sicherheit. Zur Entwicklung des völkerrechtlichen Status der Bundesrepublik Deutschland 1949 bis 1955, in: *Anfänge westdeutscher Sicherheitspolitik 1945–1956*, hg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Bd. 4: Wirtschaft und Rüstung, Souveränität und Sicherheit, bearb. von Werner Abelshäuser und Wolfgang Schwengler, München, S. 187–559.
- Seibold, Gerhard (2003): *Röchling: Kontinuität im Wandel*, Stuttgart.
- Seliger, Hubert (2016): *Politische Anwälte? Die Verteidiger der Nürnberger Prozesse*, Baden-Baden.
- Uhlig, Christiane u. a. (2001): *Tarnung, Transfer, Transit: Die Schweiz als Drehscheibe verdeckter deutscher Operationen 1939–1952*, Zürich.
- Vorsteher, Dieter (1983): *Borsig. Eisengießerei und Maschinenbauanstalt zu Berlin*, Berlin[-West].

DR. HERBERT ELZER

Güntherstr. 23, 56626 Andernach

herbertelzer@gmail.com

**MISZELLEN**

VIERTELJAHRSSCHRIFT FÜR SOZIAL- UND WIRTSCHAFTSGESCHICHTE 111, 2024/4, 529–547  
DOI 10.25162/VSWG-2024-0017 (CC-BY 4.0)

MANUEL SCHRAMM

## Die Höhe und Verwendung von Löhnen für Kinderarbeit, 1853–1938

### The Amount and Use of Wages for Child Labour, 1853–1938

**ABSTRACT:** Although child labour itself is well researched, no reliable data yet exists on the level of wages for children, which are usually described as fluctuating. Here, using Saxony as an example, an attempt is made to trace the development of wages for children over almost a century. It shows that wages did fluctuate, but only within a limited corridor. Surprisingly, wage levels remained largely the same, except for the inflation years. Furthermore, the use of the income is examined. Most of it went into the general family budget, but for some working children (and even more so for youths), work opened up the possibility of spending money for their own purposes.

*Keywords:* Child labour; labour history; wages; standard of living

*JEL Codes:* N33, N34

### 1. Einleitung

Aussagen über die Löhne der arbeitenden Kinder im 19. und frühen 20. Jahrhundert zu machen, scheint eine diffizile Aufgabe zu sein. Angaben seien schwierig zu finden, bemängelte Edith Oske bereits 1916.<sup>1</sup> Winfried Feldenkirchen bemerkt unter Bezugnahme auf eine Erhebung aus den 1870er Jahren, die Löhne hätten stark nach Region und Branche geschwankt.<sup>2</sup> Jürgen Kuczynski behauptet gar, es habe im Kaiserreich keinen geordneten Markt für Kinderarbeit mehr gegeben, da die Löhne innerhalb eines Bezirks entweder sehr stark oder praktisch gar nicht schwankten.<sup>3</sup>

Tatsächlich liegen zwar verstreute, aber doch insgesamt genug Angaben vor, um sich ein Bild von der Höhe und zeitlichen Entwicklung der Löhne für Kinderarbeit zu machen. Die genannten Schwankungen sind zwar vorhanden, aber doch nicht so groß wie angenommen, wenn die Gruppe der schulentlassenen jugendlichen Arbeiter (14–16 Jahre) ausgenommen wird, die wesentlich mehr

1 Oske (1916), S. 114, die einige teils irreführende Angaben macht.

2 Feldenkirchen (1981), S. 38.

3 Kuczynski (1958), S. 229 f. Es ist unklar, warum die regional unterschiedliche Schwankungsbreite Beleg dafür sein soll, dass es keinen „geordneten“ Markt für Kinderarbeit gegeben habe. Auch bleibt offen, was in diesem Zusammenhang unter einem „geordneten Markt“ zu verstehen ist.

verdienten als die Schulkinder. Die folgenden Ausführungen beruhen auf den Ergebnissen eines Forschungsprojektes über Kinderarbeit in Sachsen<sup>4</sup> und nehmen daher überwiegend Löhne aus dieser Region in den Blick.

## 2. Lohnformen und Lohnhöhe

Bevor die Angaben über die Lohnhöhe präsentiert werden, sind noch einige Probleme zu diskutieren, die darin enthalten sind. Die Informationen stammen aus verschiedenen Quellen, zum Teil veröffentlicht (wie die Jahresberichte der Gewerbeaufsichtsbeamten), zum Teil auch nicht. Ihnen liegt keine einheitliche Erhebung mit festgelegter Methodologie zugrunde. Die Quellen mögen die Angaben aus dem einen oder anderen Grund entweder unter- oder übertreiben, beispielsweise, um den ökonomischen Schaden zu betonen, der durch gesetzliche Beschränkungen der Kinderarbeit entstehen würde.<sup>5</sup> Zu beachten sind ferner die Lohnformen. Nicht alle Löhne für Kinderarbeit wurden in Geld ausgezahlt. Häufig wurden die Geldlöhne durch Sachmittel (Kost oder Kleidung) ergänzt, bisweilen wurde auch ausschließlich in Naturalien gezahlt.<sup>6</sup> Außerdem lassen sich bei Kindern, die ihren Eltern bei der Heimarbeit halfen, keine Löhne angeben, so dass zumindest ein Teil der Kinderarbeit ohne Lohn erfolgte. Auf der anderen Seite hatten manche Kinder, wie Laufburschen oder Kegeljungen, die Gelegenheit, Trinkgelder einzustreichen, die zu den offiziellen Löhnen hinzukamen und deren Höhe schwer zu schätzen ist.<sup>7</sup> Zudem müsste der Lohn in Beziehung zur Arbeitszeit gesetzt werden, die häufig nicht genau bekannt ist. Mitte des 19. Jahrhunderts arbeiteten Fabrikkinder ca. 60 bis 70 Stunden pro Woche.<sup>8</sup> Nach dem Erlass des Kinderschutzgesetzes von 1903 durften schulpflichtige Kinder in Gewerbebetrieben nur noch 18 Stunden pro Woche arbeiten, in den Ferien 24 Stunden. In der Landwirtschaft blieb jedoch die Arbeitszeit unbegrenzt, und in der Heimindustrie ließ sie sich nur schwer kontrollieren.<sup>9</sup> Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass manche Angaben in den Quellen recht ungenau sind, wenn als Lohnhöhe „nur wenige Pfennige“ oder „bis zu 3 Mark“ angegeben wird.<sup>10</sup>

Die folgende Tabelle zeigt unterschiedliche Löhne von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1938 in chronologischer Reihenfolge. Alle Angaben wurden in Mark pro Woche umgerechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Zudem wurden Angaben über das Alter der Kinder und die Branche hinzugefügt, wo dies bekannt war.

- 4 Dank geht an die Deutsche Forschungsgemeinschaft, die das Projekt unter dem Aktenzeichen SCHR 1129/7-1 förderte.
- 5 Z. B. bei den Protesten gegen das Verbot der Kinderfabrikarbeit in Großschönau 1890. Hauptstaatsarchiv Dresden, 10736 Ministerium des Innern, Nr. 6470, fol. 24 f.
- 6 Jahresberichte 1922, S. 99, und 1923/24, S. 107.
- 7 Agahd (1902), S. 92; Jahresberichte 1910, S. 54, und 1928, S. 108.
- 8 Das sächsische Gewerbegesetz von 1861 legte die tägliche Arbeitszeit von 10-14jährigen Kindern auf maximal 10 Stunden fest, wovon noch ca. zwei Stunden Fabriksschule abzuziehen sind. Boentert (2007), S. 78; Welck (1899), S. 69. In den 1830er Jahren betrug die Arbeitszeit ca. 80 h pro Woche, wobei Kinder genauso lange arbeiteten wie Erwachsene (ebd., S. 74).
- 9 Oske (1916), S. 37; Boentert (2007), S. 349-351, 448-453.
- 10 Jahresberichte 1893, S. 252 und 1904, S. 387.

Tabelle 1: Löhne für Kinderarbeit, 1853–1938<sup>11</sup>

Jahr	Lohn (pro Woche)	Alter	Art der Arbeit	Ort/Region
1853	0,6 M	8–14	allgemein	Sachsen
1856	1–1,5 M	8–14	Baumwollspinnerei	Sachsen
1863	1 M		Baumwollspinnerei	Plauen
1865	1 M	10–14	Zigarrenindustrie	Wurzen
1871	1,8–2,1 M		Fabrikarbeit	Crimmitschau
1871	1,8–2,4 M		Fabrikarbeit	Werdau
1874	2,6 M	12–14	allgemein	Dresden
1874	5,8 M	14–16	allgemein	Dresden
1874	2,5 M	12–14	allgemein	Delitzsch
1874	5 M	14–16	allgemein	Delitzsch
1877	3 M	12–14	Fabrikarbeit	Deutschland
1877	5 M	14–16	Fabrikarbeit	Deutschland
1877	2,4 M	12–14	Fabrikarbeit	KHM Bautzen <sup>12</sup>
1877	2,6 M	12–14	Fabrikarbeit	KHM Dresden
1877	2,1 M	12–14	Fabrikarbeit	KHM Leipzig
1877	3 M	12–14	Fabrikarbeit	KHM Zwickau
1880	1,5–2 M	10–13	Zigarrenindustrie	Scheibenberg
1888	3 M	12–14	Fabrikarbeit	Bez. Zwickau
1890	1–1,5 M	12–14	allgemein	Sachsen
1890	2–3 M		Fabrikarbeit	Großschönau
1890	1 M	14–16	Fädeln	Falkenstein

11 Quellen: Engel (1853), S. 61; Kuczynski (1958), S. 214 f., 229; Oske (1916), S. 114; Agahd (1902), S. 93, 136; Richter (1930), S. 105; Voßke (1983), S. 19; Reichskanzler-Amt (1877), S. 123; Bundesarchiv R 86/5668, S. 31, 47, 117; Hauptstaatsarchiv Dresden, 10736 Ministerium des Innern, Nr. 6468, fol. 102, 177–181; 11168 Ministerium für Wirtschaft, Nr. 1686, fol. 219; Staatsarchiv Leipzig, 20201 Gewerbekammer Leipzig, Nr. 2899, fol. 12–19; 20602 Stadt Delitzsch, Nr. 2525; 20604 Stadt Dommitzsch, Nr. 934; 20629 Stadt Wurzen, Nr. 3124, fol. 31–33; Staatsarchiv Chemnitz, 30041 Amtshauptmannschaft Annaberg, Nr. 6896, fol. 8 f.; 30046 Amtshauptmannschaft Marienberg, Nr. 3558, fol. 5–8, 15–19, 75 f.; 30049 Amtshauptmannschaft Schwarzenberg, Nr. 3401, fol. 3 f., 4a, 11 f.; Staatsfilialarchiv Bautzen, 50016 Amtshauptmannschaft Zittau, Nr. 5493, fol. 58 f., 107; Nr. 5494, fol. 87 f.; Stadtarchiv Leipzig, Rat der Stadt, Jugendamt, Nr. 298, fol. 123, 135; Stadtarchiv Chemnitz, A 111 Rat der Stadt bis 1928, Signatur XI-I-201; A 119 Kap. 19, Sekt. 35, Nr. 11, fol. 66; Jahresberichte 1888, S. 50; 1889, S. 56; 1892, S. 231; 1893, S. 233, 252; 1894, S. 274, 315; 1895, S. 45; 1896, S. 107; 1897, S. 320; 1898, S. 258 f., 287; 1903, S. 177; 1904, S. 71 f., 387 f.; 1907, S. 54; 1910, S. 14, 53 f.; 1919: S. 142; 1921, S. 211; 1922, S. 96–99; 1923/24, S. 107.

12 KHM = Kreishauptmannschaft.

Jahr	Lohn (pro Woche)	Alter	Art der Arbeit	Ort/Region
1892	2 M + Schulgeld + Weihnachtsgeschenke		Weberei	Bez. Zittau
1893	1,5 M	12–14	Fabrikarbeit	Bez. Döbeln
1893	„nur wenige Pfennige“		Knöpfe annähen in Klei- derfabriken	Bez. Zittau
1894	2 M		Heimarbeit allgemein	Bez. Annaberg
1895	1,6–2 M pro Woche	11–13	Noppen von Filztüchern	Bez. Chemnitz
1896	0,8–1,2 M		Zigarrenfabrikation	Region Leipzig
1898	1,50 M	11	Ziegelei	Bez. Annaberg
1898	1 M	12	Laufbursche	Bez. Freiberg
1902	1,39 M (1,55 m, 1,22 w)		allgemein	Chemnitz
1902	1,8 M	13–14	allgemein	Chemnitz
1902	0,66 M	8–9	allgemein	Chemnitz
1902	4 M		Austragen von Frühstück	Leipzig
1903	1 M		Hausweberei	Lengefeld
1903	1–1,2 M		Holzspielwarenindustrie	Wünschendorf
1903	0,5 M		Strumpfwirkerei (Heim- arbeit)	Drebach
1903	0,5 M	12–14	Spielwarenindustrie, Dreherei	Pobershau
1903	1,5–1,8 M		Bandweberei	Wolkenstein
1904	0,75–1 M		Botengänge (Industrie etwas höher)	Bez. Bautzen
1904	bis zu 3 M, mit Kost nur 1 M	12–14	Musikinstrumenten- und Blechwarenindustrie	KHM Zwickau
1904	1–2 M	12–14	Stickereien	KHM Zwickau
1904	1 M	8	Fädeln	KHM Zwickau
1908	2,3 M		Perlmutter schleiferei	
1904	0,75–1 M plus Kost		Botengänge	Bez. Bautzen

Jahr	Lohn (pro Woche)	Alter	Art der Arbeit	Ort/Region
1908	1–1,5 M		allgemein	Bez. Zwickau
1908	3–10 Pfg./h (0,5–2,4 M pro Woche)		Lumpenauslesen	Bez. Zwickau
1908	bis zu 2,7 M		Klöppeln	Bez. Zwickau
1905	0,25–0,3 M	ab 8	Posamenten	Wolkenstein
1905–07	bis zu 2 M		allgemein	Leipzig
1906	1–1,8 M		Landarbeit	Spitzkunnersdorf
1906	2 M		häusliche Arbeit, Botengänge, Flaschenspülen	Chemnitz
1906	2 M	12–13	Pakete austragen	Chemnitz
1906	1,5 M		Waren austragen	Chemnitz
1906	1,5 M	12	Tambourirgeschäft (Ausschneiden)	Chemnitz
1906	3,5 M	13	Abkratzen von Lack	Chemnitz
1906	1,5 M	13	Austragen von Backwaren	Chemnitz
1906	1,4–2,2 M	12–13	Etikettieren, Flaschenspülen	Chemnitz
1910	8 M	12–14	unbekannt	Bez. Chemnitz
1912	0,5 M plus Kost	11	Botengänge	Dommitzsch
1912	2,5–2,6 M	13	Korbflechten	Bockau
1912	1,2–2 M		Korbflechten	Lauter
1912	1,2–1,3	11–12	Korbflechten	Bockau
1914	2–3 M		Laufburschen	Bez. Chemnitz
1919	6–9 M		Laufburschen	Bez. Chemnitz
1921	6–25 M, z. T. plus Kost	12–14	Botengänge	KHM Chemnitz
1922	2 M	9–12	Boten- und Hilfsarbeiten	Reichenau
1922	120–200 M		Laufburschen	Chemnitz (Stadt)
1922	30–70 M		Laufburschen	Bez. Chemnitz (Land)
1922	2 M		unbekannt	? Sachsen

Jahr	Lohn (pro Woche)	Alter	Art der Arbeit	Ort/Region
1922	Kost		Aufwartung	? Sachsen
1923/24	3 Zentner Weizen plus Kost für Sommer- halbjahr (ca. 1 M pro Woche)		Vieh hüten	? Sachsen
1924	3–4 M, z. T. noch Kost und Kleidungsstücke		Gewerbe	Chemnitz
1924	1,5–3 M plus Kost		Gewerbe	Bez. Zittau
1924	1–3 M		Laufjungen	Bez. Plauen
1924	0,9–2,7 M	12–14	Gewerbe	Bez. Plauen
1925	5–16 Pfg./h (0,9– 3,8 M pro Woche)		Heimarbeit	Erzgebirge
1928	25 Pfg./h (ca. 2,5 M pro Tag)		Rübenverziehen	Sachsen
1928	1–4 M plus Kost		Hauswirtschaft	Chemnitz
1938	0,50 M	12	Kinder beaufsichtigen	Leipzig
1938	1,25 M plus Kost		Aufwartung	Leipziger Land

Anm.: (hellgrau = 14–16jährige, dunkelgrau = unter 12jährige).

Auf dieser Grundlage lassen sich zumindest grobe Aussagen über die Lohnhöhe und ihre Entwicklung im Lauf der Zeit machen. Mitte des 19. Jahrhunderts schätzte der Statistiker Ernst Engel den Verdienst eines Schulkinds im Schnitt auf einen Silbergroschen pro Tag<sup>13</sup>, was (bei einer angenommenen Sechs-Tage-Woche) 0,6 M pro Woche entsprechen würde. Dieser Wert gilt über alle Beschäftigungsarten hinweg. In der Industrie lag der Verdienst höher, nämlich bei ca. 1–1,5 M pro Woche (in den Baumwollspinnereien).<sup>14</sup>

Besser ist die Quellenlage für die 1860er Jahre und besonders für die Zeit ab den 1870er Jahren. Zwar bestätigt sich der Eindruck, dass die Löhne bis 1914 nach Beschäftigung und Ort schwankten, jedoch nur innerhalb eines Korridors von ein bis maximal drei Mark. Höhere und niedrigere Löhne kamen zwar gelegentlich vor, waren aber wohl die Ausnahme. Insgesamt stagnierten die Löhne seit den 1860er Jahren. 1865 in Wurzen wurde eine Mark pro Woche in der Zigarrenfabrikation gezahlt, 1896 im Bezirk Leipzig ca. 0,8–1,2 M.<sup>15</sup> In der Textilindustrie waren die Löhne höher: In Crimmitschau und Werdau wurden schon Anfang der 1870er Jahre um die zwei Mark und mehr pro Woche gezahlt.<sup>16</sup> In Großschönau in der Oberlausitz protestierten die Eltern der betroffenen

13 Engel (1853), S. 61.

14 Engel (1856), S. 34.

15 Staatsarchiv Leipzig, 20629 Stadt Wurzen, Nr. 3124, fol. 31–33; Jahresberichte 1896, S. 107.

16 Staatsarchiv Leipzig, 20201 Gewerkekammer Leipzig, Nr. 2899, fol. 12–19.

Kinder 1890 gegen das geplante Verbot der Kinderfabrikarbeit,<sup>17</sup> was verständlich ist, wenn man den angegebenen Lohn berücksichtigt, der mit zwei bis drei Mark recht hoch war, insbesondere für eine ländliche Gegend. In den vogtländischen Stickereien wurden geringere Löhne von nur ein bis zwei Mark gezahlt. Dort waren die „Fädelkinder“ allerdings auch meist jünger (ab acht Jahren).<sup>18</sup>

Andere Beschäftigungen wurden schlechter bezahlt als die Industriearbeit, wobei allerdings die Unterschiede auch innerhalb der Branchen groß sein konnten. Sehr niedrige Löhne finden sich in der Heimarbeit, z. B. bei der Posamentenherstellung im Erzgebirge mit nur 25–30 Pfennig pro Woche (1905).<sup>19</sup> Allerdings konnte auch in der Heimarbeit ein Verdienst erzielt werden, der dem in den Fabriken kaum nachstand mit bis zu 2,7 M für Klöppeln oder 2,5–2,6 M für Korbflechten in Bockau (1912), wobei jedoch länger gearbeitet wurde als gesetzlich zugelassen.<sup>20</sup> Große Unterschiede finden sich auch in der landwirtschaftlichen Arbeit, die zwar tendenziell eher gering bezahlt wurde (1–1,8 M pro Woche 1906), wo aber zu besonderen Zeiten, in denen saisonale Arbeit rasch erledigt werden musste, auch wesentlich höhere Löhne als in der Industrie zu erzielen waren. So zahlte ein Rittergut 1928 für das Rübenverziehen 25 Pfennig pro Stunde und damit 2,5 Mark pro Tag bei einem anstrengenden Zehnstundentag.<sup>21</sup> Das entsprach einem Einkommen, das sonst vielleicht in einer Woche erreicht wurde.

Sehr niedrige Löhne fanden sich auch in der hauswirtschaftlichen Arbeit („Aufwartung“) bzw. Kinderbetreuung, wo in einem Fall (1922) überhaupt kein Lohn gezahlt, dafür aber freie Kost gewährt wurde.<sup>22</sup> Und noch 1938 wurden in Leipzig nur fünfzig Pfennig pro Woche gezahlt für eine Arbeitszeit von sieben Stunden pro Tag.<sup>23</sup> Andererseits verdienten Kinder 1928 in Chemnitz für Aufwartung zwischen einer und vier Mark pro Woche.<sup>24</sup> Es existierte somit eine erhebliche Schwankungsbreite. Die nicht-monetären Leistungen dürften der Hauptgrund dafür sein, dass die Löhne in der Hausarbeit so niedrig waren. Der Gegenwert der freien Kost lässt sich sogar ungefähr beziffern. 1904 wurden in der Musikinstrumenten- und Blechwarenindustrie in der Kreishauptmannschaft Zwickau bis zu drei Mark pro Woche gezahlt, mit Verköstigung jedoch nur eine Mark.<sup>25</sup> Der Wert der Verköstigung war also nicht unerheblich und überstieg zum Teil sogar den Geldwert des Lohnes.

Über die Löhne für Laufburschen oder Warenausträger liegen unterschiedliche Angaben vor. Während sie vor dem Ersten Weltkrieg in Chemnitz mit zwei bis drei Mark pro Woche zu den besser bezahlten Kinderarbeitern gehört haben dürften, wurden in Dommitzsch 1912 nur fünfzig Pfennig plus Kost gezahlt, und auch in Chemnitz betragen die Löhne 1906 eher 1,5–2 Mark, 1898 im Bezirk Freiberg sogar nur eine Mark. In diesen Lohnunterschieden spiegeln sich zum einen Stadt-Land-Unterschiede sowie eine tatsächliche Lohnsteigerung in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg, jedenfalls in den Städten. Dafür spricht, dass 1910 einzelne Schulkinder schon ein Ein-

17 Hauptstaatsarchiv Dresden, 10736 Ministerium des Innern, Nr. 6470, fol. 24 f.

18 Jahresberichte 1904, S. 387.

19 Staatsarchiv Chemnitz, 30046 Amtshauptmannschaft Marienberg, Nr. 3558, fol. 75 f.

20 Staatsarchiv Chemnitz, 30049 Amtshauptmannschaft Schwarzenberg, Nr. 3401, fol. 3 f.

21 Hauptstaatsarchiv Dresden, 11168 Ministerium für Wirtschaft, Nr. 1686, fol. 219.

22 Jahresberichte 1922, S. 99.

23 Stadtarchiv Leipzig, Rat der Stadt Leipzig, Jugendamt, Nr. 298, fol. 123.

24 Stadtarchiv Chemnitz, A 119 Kap. 19, Sekt. 35, Nr. 11, fol. 66.

25 Jahresberichte 1904, S. 387.

kommen von acht Mark pro Woche erzielen konnten, wobei leider nicht überliefert ist, mit welcher Arbeit.<sup>26</sup> Unter Umständen könnten hier Trinkgelder eine Rolle spielen. Jedenfalls ist ein solches Einkommen eher als Ausnahme denn als Regel zu sehen.

Insgesamt fällt auf, dass die Löhne in der Zwischenkriegszeit kaum höher waren als in den 1870er Jahren, ausgenommen natürlich in der Inflationszeit von 1919 bis 1923. Die Löhne für Laufburschen in Chemnitz stiegen 1919 auf 6–9 Mark gegenüber 2–3 Mark vor dem Krieg, und 1922 auf 120 bis 200 Mark.<sup>27</sup> Ob die Löhne mit der Inflation Schritt hielten, darf gleichwohl bezweifelt werden. So erklärt sich auch, dass in dieser Zeit in manchen Fällen die Bezahlung ganz auf Naturalien umgestellt wurde. Nach der Währungsstabilisierung 1924 lagen die Löhne für Schulkinder im Gewerbe im Bezirk Plauen bei 0,9–2,7 M,<sup>28</sup> in derselben Spanne wie 1872 in der westsächsischen Textilindustrie (1,8–2,4 M), bei allerdings wesentlich kürzeren Arbeitszeiten. Dass, wie Konrad Agahd feststellte,<sup>29</sup> die Mädchen im Durchschnitt weniger verdienten als die Jungen, mag der Tatsache geschuldet sein, dass Mädchen häufiger Tätigkeiten in der Hauswirtschaft (Aufwartung, Kinder hüten) ausübten, wo die Löhne niedrig waren, allerdings Verpflegung gestellt wurde.

Dass die Lohnhöhe von Alter, Geschlecht und Wohnort des Kindes abhing, verdeutlicht Abbildung 1. Sie zeigt am Beispiel von Chemnitz und Hannover, dass ältere Kinder in der Regel mehr verdienten als jüngere, und Jungen mehr als Mädchen. Die ältesten Kinder (Klassenstufe 1) verdienten bis zu fünfmal so viel wie die jüngsten (Klassenstufe 7), wobei die Verhältnisse nach Geschlecht und Wohnort variierten. Die ältesten Mädchen in Chemnitz und die ältesten Jungen in Hannover verdienten etwa doppelt so viel wie die jüngsten Kinder der jeweiligen Gruppe, während die Unterschiede bei den Jungen in Chemnitz mit fast 5:1 besonders ausgeprägt waren. Die Mädchen verdienten in Chemnitz im Durchschnitt ca. 80 % des Lohns der Jungen bei allerdings großen Unterschieden nach Alter (zwischen 70 und 150 %). Die Jungen in Hannover verdienten in den unteren Klassen mehr (ungefähr das Doppelte), in den oberen weniger (75–80 %) als die Jungen in Chemnitz.

26 Jahresberichte 1910, S. 53 f.

27 Jahresberichte 1919, S. 142, und 1922, S. 98.

28 Jahresberichte 1923/24, S. 107.

29 Agahd (1902), S. 93.

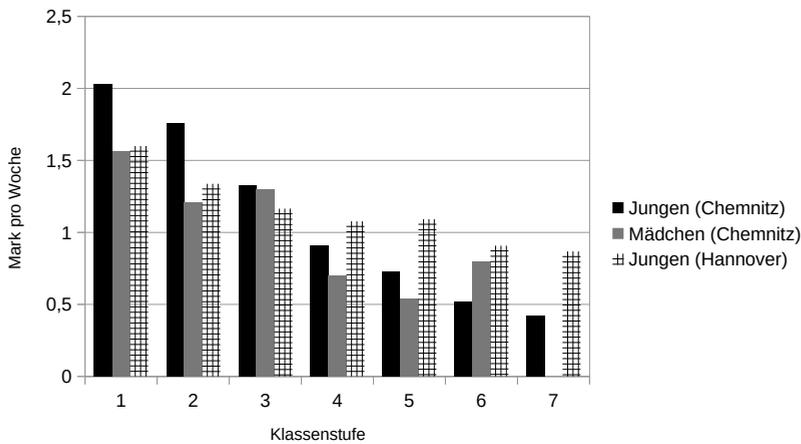


Abbildung 1: Löhne für Kinderarbeit nach Klassenstufe und Geschlecht um 1900<sup>30</sup>

Der Vergleich mit den Löhnen für Erwachsene zeigt, dass die Lohnentwicklung der Kinder hinter derjenigen der Erwachsenen zurückblieb. Ein als Andreher in einer Spinnerei arbeitendes Schulkind erhielt Mitte des 19. Jahrhunderts in Sachsen ca. 0,33–0,5 Taler pro Woche, was 1–1,50 Mark entspricht, ein männlicher Spinner verdiente ca. 2,5 Taler (7,5 Mark).<sup>31</sup> 1906 erhielt ein Spinner in Chemnitz 24 Mark pro Woche<sup>32</sup>, also ungefähr das Dreifache, während die Löhne für Kinderarbeit in Chemnitz nur auf 1,55 Mark für Jungen und 1,22 Mark für Mädchen gestiegen waren.<sup>33</sup> Das Verhältnis der Löhne von männlichen Erwachsenen zu denjenigen der Kinder betrug also Mitte des 19. Jahrhunderts 5:1 bis 7,5:1, um 1900 dagegen 15:1 bis 20:1.

Nun waren die männlichen Spinner im 19. Jahrhundert eher an- als ungelernete Arbeitskräfte, und ihr Lohn dürfte über dem Mindestlohn gelegen haben. Eine andere Möglichkeit ist, die Löhne für Kinderarbeit mit den ortsüblichen Mindestlöhnen zu vergleichen, die für 1885–1914 vorliegen.<sup>34</sup> In Chemnitz lag dieser Lohnsatz 1902 bei 2,50 M pro Tag für Männer und 1,50 M für Frauen, also 15 bzw. 9 M pro Woche bei einer angenommenen Sechstageswoche, und damit ungefähr elfmal bzw. sechseinhalbmal so hoch wie der durchschnittliche Kinderlohn. Für Hannover betragen die Zahlen 2,70 M pro Tag für Männer und 1,70 M für Frauen bei einem Wochenlohn von 1,24 M für Kinder.<sup>35</sup> Männer verdienten mit dem Mindestlohn damit dreizehnmal so viel wie Kinder, Frauen immerhin noch achtmal so viel. Der Abstand war damit immer noch größer als Mitte des 19. Jahrhunderts.

30 Zahlen aus: ebd.; Klassenstufe bezieht sich auf Schulklassen. Im Gegensatz zu heute waren in der ersten Klasse die ältesten Schüler, in der siebten die jüngsten, wobei natürlich auch ältere Schüler durch Nichtversetzung in unteren Klassen sein können.

31 Engel (1856), S. 34 f.

32 Schmid (1923), S. 87.

33 Agahd (1902), S. 93.

34 Spoerer (2023).

35 Agahd (1902), S. 93.

Die Schere zwischen Erwachsenen- und Kinderlöhnen öffnete sich, da letztere langsamer wuchsen oder sogar stagnierten.

Die Gründe für die unterschiedliche Entwicklung zwischen Kinder- und Erwachsenenlöhnen dürften vor allem in der Kinderschutzgesetzgebung zu suchen sein. Prinzipiell konnten sich die Schutzvorschriften in unterschiedlicher Weise auswirken: Sie konnten die Löhne senken, wenn sie anstrengende oder gefährliche, aber gut bezahlte Arbeit verboten. Umgekehrt wirkte die Festsetzung bzw. Heraufsetzung des Schutzzalters tendenziell lohnsteigernd, da jüngere Kinder weniger verdienten als ältere. Wenn nun die jüngeren Kinder von der Erwerbstätigkeit ausgeschlossen wurden, stiegen die Durchschnittslöhne, wobei es sich hierbei natürlich primär um einen statistischen Effekt handelt. Möglich ist aber auch, dass durch die Verknappung des Angebots an Kinderarbeit (durch den Ausschluss von bestimmten Altersgruppen) der Arbeitslohn stieg, wenn die Nachfrage nach Kinderarbeit in etwa gleich blieb. Dann würden höhere Löhne aus einer im Verhältnis zum Arbeitskräfteangebot gestiegenen Nachfrage resultieren.

In Sachsen waren zwar schon in der Gewerbeordnung von 1861 und dem Gewerbegesetz von 1865 Beschränkungen der Kinderarbeit festgelegt, die allerdings nicht umgesetzt wurden. Erst seit 1869/70 versuchte die Regierung, das seit 1865 geltende Mindestalter von zwölf Jahren für Fabrikarbeit durchzusetzen.<sup>36</sup> In der Tat zeigte sich daraufhin eine gewisse Lohnsteigerung für Kinderfabrikarbeit: Betrug die Löhne Mitte der 1860er Jahre noch ca. eine Mark pro Woche, so stiegen sie auf 1,8–2,4 Mark Anfang der 1870er Jahre, auf zwei bis drei Mark 1877 und lagen ungefähr auf demselben Niveau um 1890.<sup>37</sup> Diese Entwicklung wurde jedoch aufgehalten durch die Novelle zur Reichsgewerbeordnung von 1891, mit der die Fabrikarbeit von schulpflichtigen Kindern verboten wurde. Die Beschäftigung von Kindern im gewerblichen Bereich fand danach nur noch in Heimarbeit oder in Kleinbetrieben statt, die nicht der Gewerbeordnung unterlagen.<sup>38</sup> In diesen Bereichen war die Entlohnung geringer, so dass in den 1890er Jahren und noch 1904 nur ein bis zwei Mark pro Woche für gewerbliche Kinderarbeit gezahlt wurden, in manchen Fällen sogar noch weniger. Seit dem Inkrafttreten des Kinderschutzgesetzes 1904<sup>39</sup> machte sich bis zum Ersten Weltkrieg eine Aufwärtsentwicklung bemerkbar, zum Teil durch die Inflation bedingt, zum Teil durch das Kinderschutzgesetz. Während der Lohn für Laufburschen um 1900 bei einer Mark pro Woche lag, so stieg er 1906 auf ca. 1,5–2 Mark und 1914 auf zwei bis drei Mark pro Woche. Dieser Anstieg war deutlich höher als derjenige der ortsüblichen Mindestlöhne für Erwachsene, die zwischen 1902 und 1914 ungefähr auf das Anderthalbfache des Ausgangsniveaus stiegen.<sup>40</sup> Mit der Inflation im Weltkrieg und der Nachkriegszeit stiegen die Nominallöhne auch für Kinder an, aber nach der Währungsstabilisierung Mitte der Zwanziger Jahre lagen die Löhne ungefähr auf dem Niveau von 1914 (für Laufburschen ein bis drei Mark, für Heimarbeit ein bis vier Mark pro Woche), was in etwa der Entwicklung der Erwachse-

36 Staatsarchiv Leipzig, 20201 Gewerbekammer Leipzig, Nr. 2899, fol. 10 f.

37 Vgl. Tabelle 1.

38 Vgl. Boentert (2007), S. 243–274, 330–333, 446–448.

39 Ebd., S. 335–351, 448–453. Das Gesetz zielte vor allem auf die Kinderarbeit im gewerblichen Bereich und führte eine Unterscheidung zwischen eigenen und fremden Kindern ein, für die als Schutzzalter zehn bzw. zwölf Jahre festgesetzt wurde. Außerdem verbot es Nacht- und Sonntagsarbeit von Kindern.

40 Spoerer (2023). Für die sächsischen Großstädte sind 1914 keine Angaben überliefert, aber in Halle (Saale) stieg der ortsübliche Mindestlohn für Männer von 2,45 M (1902) auf 3,50 M (1914), der für Frauen von 1,10 M auf 1,80 M.

nenlöhne entspricht. Dass die Löhne 1938 nicht höher waren als zehn Jahre zuvor entspricht auch in etwa der Entwicklung bei den Erwachsenen, bei denen es im Zuge der Weltwirtschaftskrise zunächst zu einem Rückgang bis 1932 und danach zu einem langsamen Anstieg bis 1938 kam.<sup>41</sup>

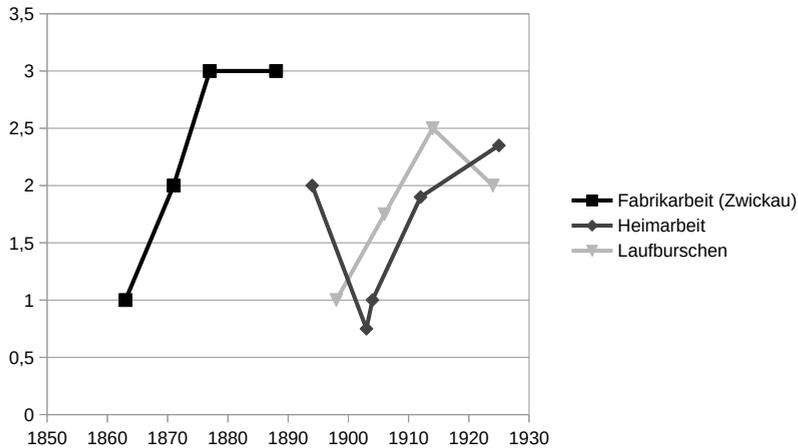


Abbildung 2: Löhne für Kinderarbeit nach Beschäftigungsart 1863–1924<sup>42</sup>

### 3. Familienökonomie: Die Verwendung des Geldes

So gering die Löhne auch sein mochten, so ist doch die Frage nach der Verwendung von Interesse. Schon die Zeitgenossen waren verschiedener Ansicht darüber, ob die Löhne eher in das allgemeine Familienbudget Eingang fanden (und somit größtenteils für die Finanzierung des Grundbedarfs eingesetzt wurden), oder ob sie zur Anschaffung teurer Konsumgüter gespart wurden. Zudem interessiert auch, ob und wie viel Geld den Kindern für eigene Ausgaben verblieb.

Zunächst ist allerdings die Frage zu klären, ob der Unterschied überhaupt relevant war. Dass das Einkommen der Kinder kein nennenswerter Betrag sei, vermuteten die Chemnitzer Gewerbeaufsichtsbeamten 1920.<sup>43</sup> Dagegen hatte ihre Zwickauer Kollegin bereits 1904 argumentiert, die Eltern der arbeitenden Kinder seien meist so arm, dass auch ein ganz geringer Mehrverdienst von Bedeutung sei.<sup>44</sup> Das erscheint einleuchtend, da in den meisten Fällen der Verdienst das entscheidende Motiv war, die Kinder auf Arbeit zu schicken. Es gab allerdings auch Fälle, in denen Kinder trotz ausreichenden Einkommens der Eltern einer Erwerbstätigkeit nachgingen, damit sie frühzeitig eine Arbeit erlernten, wie das in der Handschuhindustrie Johanngeorgenstadts noch in der Zwischenkriegszeit der Fall war.

41 Laut der Zeitreihe des Statistischen Bundesamts lag der durchschnittliche Bruttomonatsverdienst in Deutschland 1913/14 bei umgerechnet 61€, 1925 bei 71€ (Statistisches Bundesamt).

42 Alle Angaben aus Tabelle 1.

43 Jahresberichte 1920, S. 183 f.

44 Jahresberichte 1904, S. 387.

Manche Quellen sprechen dafür, dass das Einkommen der Kinder zumeist in das allgemeine Familienbudget floss. Die Leipziger Direktorenkonferenz stellte beispielsweise 1892 fest, der Lohn würde fast immer zum Verdienst der Eltern geschlagen und von diesen für den Familienhaushalt benutzt, und nur selten zum Sparen für Konfirmationskleider oder Ähnliches verwendet.<sup>45</sup> Die Direktoren hatten zuvor eine Kommission eingesetzt, die die Kinderarbeit im Stadtgebiet Leipzigs untersuchte und feststellte, dass an fast allen Volksschulen Kinder einer Erwerbsarbeit nachgingen. Auch die Gewerbeaufsicht Bautzen berichtete 1921, dass die meisten Arbeitskarten für Kinder von Witwen, Invaliden, Arbeitern, Angestellten, Beamten und kleinen Kaufleuten ausgestellt würden, und zog daraus den Schluss, dass das Einkommen der Kinder in den meisten Fällen zum Lebensunterhalt nötig gebraucht würde.<sup>46</sup> Allerdings lag dieser Aussage keine Erhebung zugrunde, sondern es handelte sich um eine Vermutung aufgrund der sozioökonomischen Lage der Eltern und Erziehungsberechtigten.

Andere Quellen lassen vermuten, dass der Anteil der Familien, die zumindest Teile des Einkommens sparten, größer war. Nach Konrad Agahd wurde in Charlottenburg um 1900 in 259 von 846 Fällen (30 %) das Einkommen der Kinder wenigstens teilweise gespart. Von den Löhnen der übrigen 587 Kinder, die in das allgemeine Familienbudget eingingen, wurde in einem Viertel der Fälle (133) das Geld für Kinderkleidung ausgegeben und kam somit den Kindern zugute, auch wenn die Eltern über die Ausgaben entschieden.<sup>47</sup> Die Zwickauer Gewerbeaufsicht schrieb 1912, besonders bei den Kindern im letzten Schuljahr würde das Geld „vielfach“ für die Beschaffung des Konfirmationsanzugs verwendet. Viele Eltern würden außerdem gern auf Kinderarbeit verzichten, wenn der eigene Verdienst ausreichend wäre.<sup>48</sup>

In einzelnen Fällen sind Aussagen der Eltern überliefert. So schrieb 1894 der Bahnarbeiter Rudolf Hörig aus Leipzig-Volkmarisdorf an den Schulausschuss und argumentierte, er sei ein armer Vater von sieben Kindern. Sein vierzehnjähriger Sohn Karl setze Kegel auf, um die Ausgaben für Schulbücher und einen Konfirmationsanzug zu finanzieren. Nun sei ihm diese Arbeit von der Schulleitung verboten worden, und der Vater bat um Aufhebung des Verbots.<sup>49</sup> In einem anderen Fall untersagte eine Leipziger Schule einem Mädchen der vierten Klasse das Austragen von Milch vor dem Unterricht. Der Vater bat um Aussetzung des Verbots bis Weihnachten, damit seine Tochter sich ein Kleid anschaffen könne. Er sei nicht in der Lage, es von seinem Einkommen zu finanzieren.<sup>50</sup>

Außer denjenigen Arbeitern, die aufgrund ihres geringen Verdienstes auf Kinderarbeit angewiesen waren, gab es aber wohl auch einige, die ihre Kinder aus Bequemlichkeit auf Arbeit schickten. So berichtete der Direktor der 15. Leipziger Bezirksschule 1899, der Handarbeiter Oskar Noack aus Leipzig-Sellerhausen sei ein „arbeitsscheuer Mensch, welcher sich von dem Verdienste seiner Kinder zu ernähren sucht“.<sup>51</sup> Seine Söhne würden häufig die Schule versäumen, da sie vormittags Zeitungen austragen und nachmittags mit Bast handelten. Auch die Gewerbeaufsicht Aue berichte-

45 Stadtarchiv Leipzig, Rat der Stadt Leipzig, Schulamt, Nr. 878, fol. 19 f.; vgl. auch Jahresberichte 1893, S. 69 f.

46 Jahresberichte 1921, S. 169 f.

47 Agahd (1902), S. 99.

48 Jahresberichte 1912, S. 145.

49 Stadtarchiv Leipzig, Rat der Stadt Leipzig, Schulamt, Nr. 878, fol. 32.

50 Ebd., fol. 38–40.

51 Ebd., fol. 68.

te, ohne konkrete Beispiele zu nennen, dass es Familienväter gebe, die mehr mit dem Verdienst der Kinder als mit dem eigenen rechneten.<sup>52</sup>

Die Verwendung der Löhne konnte somit recht unterschiedlich aussehen, auch wenn die letztgenannten Beispiele die absolute Ausnahme darstellen dürften. Insgesamt war der Verdienst der Kinder zwar gering, aber dennoch für viele Familien wichtig, da die Einnahmen der Eltern nicht oder nur gerade ausreichten. In den meisten Fällen wurde der Lohn zum allgemeinen Familienbudget geschlagen, um die notwendigen Ausgaben zu finanzieren. Aber auch die Verwendung zum Sparen, z. B. für einen Konfirmationsanzug, war keine Seltenheit. Einige Eltern benutzten das Geld, um Ausgaben für die Kinder wie Kleidung oder Schulbücher zu finanzieren. Die konkrete Verwendung war letztlich abhängig vom Lebenszyklus, der Höhe des Einkommens, wahrscheinlich auch Krisen und Konjunkturen.<sup>53</sup> Der Gegensatz zwischen Sparen und Verbrauchen, der unter den Zeitgenossen diskutiert wurde, sollte nicht überbetont werden. Ausgaben für Festtagskleidung oder Schulbücher sind nicht als Luxus zu bezeichnen, auch wenn sie über das zur Sicherung des physischen Existenzminimums Notwendige hinaus gingen.<sup>54</sup> Von einer derartigen Verwendung der Löhne profitierten auch die Kinder, selbst wenn sie kein Geld zur freien Verfügung erhielten. Aber auch letzteres war bisweilen der Fall, was die Frage aufwirft, ob die Kinderarbeit zu erhöhten Spielräumen für die Betroffenen führte, oder zu einem größeren Mitspracherecht innerhalb der Familie.

#### 4. Kinder an die Macht? Kinderarbeit und Freiräume

Trotz der geringen Löhne für Kinder konnte deren Verdienst einen beträchtlichen Teil des Haushaltsbudgets ausmachen. In den USA der 1880er Jahre trugen die Kinder ca. zu einem Drittel des Einkommens bei, wenn der Mann über fünfzig war, in Katalonien noch mehr. Theoretisch, so Hugh Cunningham, gab das den Kindern mehr Einfluss in der Familie, aber in der Praxis sei diese Macht selten genutzt worden.<sup>55</sup> Die Entwicklung von Machtstrukturen innerhalb der Familie ist schwierig zu verfolgen, die Quellen hierzu sind dünn gesät. Dennoch lässt sich für Sachsen zeigen, dass das Einkommen der Kinder und Jugendlichen deren Handlungsspielraum und vor allem Konsummöglichkeiten durchaus erweiterte. Das gilt vor allem für die Jugendlichen (14 Jahre und älter), wie die missglückte Einführung von Lohnzahlungsbüchern zeigt.

Eine 1900 verabschiedete Novelle zur Gewerbeordnung sah vor, dass Fabriken für jeden minderjährigen Arbeiter ein Lohnzahlungsbuch einrichten mussten, in das der gezahlte Lohn eingetragen wurde. Die Jugendlichen hatten es dann ihrem gesetzlichen Vertreter vorzulegen und vor der nächsten Lohnzahlung dem Arbeitgeber zurückzugeben.<sup>56</sup> Der Hintergrund dieser gesetzlichen Regelung war, dass die Arbeitgeber meist den Lohn direkt an die minderjährigen jugendlichen Arbeiter auszahlten, und nicht an die Eltern oder Vormünder. Diese Praxis erregte die Besorgnis der

52 Jahresberichte 1894, S. 316.

53 In der Inflationszeit 1923/24 waren die Löhne in der vogtländischen Musikinstrumenten-Industrie so niedrig, dass Erwachsene ohne Kinder nicht „das Mindestmaß des zum Leben Unerläßlichen“ verdienten. Ähnlich verhielt es sich in der Klöppelspitzen- und Posamentenherstellung. Jahresberichte 1923/24, S. 98.

54 Vgl. zum Luxusbegriff: Wyrwa (2003).

55 Cunningham (2021), S. 72.

56 Gesetz (1900), S. 325.

Behörden. So monierten die sächsischen Gewerbeaufsichtsbeamten, die direkte Lohnzahlung hätte zur Folge, dass das Geld nicht für notwendige Bedürfnisse ausgegeben werde.<sup>57</sup> In den Industrieorten an der böhmischen Grenze wurde gar ein „ausschweifender Lebenswandel“ der Jugendlichen beklagt, der auf die direkte Lohnzahlung zurückzuführen sei.<sup>58</sup> Die Maßnahme sollte also die elterliche Autorität gegenüber den häufig schon sehr selbständigen Jugendlichen stärken.

Das Problem bestand in der Umsetzung. Schon kurz nach der Einführung der Lohnzahlungsbücher berichteten die Gewerbeaufsichtsbeamten von Schwierigkeiten, da die Bücher von den jugendlichen Arbeitern ständig verloren oder vergessen würden. Eine namentlich nicht genannte Aktiengesellschaft im Bezirk Dresden habe von 33 ausgehändigten Büchern mit Mühe und Not eines zurückerhalten.<sup>59</sup> Tatsächlich gingen die Bücher meist nicht verloren, sondern die Jugendlichen versteckten sie am Arbeitsplatz oder weigerten sich ganz offen, sie mit nach Hause zu nehmen und ihren Eltern zu zeigen. Die Heranwachsenden meinten, der Lohn ginge die Eltern nichts an, da sie ja Kostgeld zahlten.<sup>60</sup> In einzelnen Fällen fälschten sie sogar die Eintragungen, um ihren Eltern gegenüber einen geringeren Verdienst vorzutäuschen. Da auch die Eltern den Büchern in vielen Fällen gleichgültig gegenüber standen, erfüllte die gesetzliche Maßnahme ihren Zweck nicht oder nur selten.<sup>61</sup> Insofern verwundert es nicht, dass die Arbeitgeber die Führung der Bücher als unnötige Belastung ansahen.<sup>62</sup> Oft kamen die ungeliebten Dokumente so schmutzig zurück, dass es den Buchhaltern widerstrebte, weitere Eintragungen vorzunehmen.<sup>63</sup> Der Betriebsleiter einer polygraphischen Fabrik ließ sich 1905 von den Eltern bescheinigen, dass sie auf die Vorlegung der Lohnzahlungsbücher verzichteten, in der irrigen Ansicht, sie dann gar nicht erst führen zu müssen.<sup>64</sup>

Viele der jugendlichen Arbeiter wohnten nicht mehr bei ihren Eltern,<sup>65</sup> was die Überprüfung zusätzlich verkomplizierte. Anders als die meist gleichgültigen Eltern äußerten die Vermieter in Freiberg 1901 den Wunsch, die Bücher einsehen zu dürfen. Das war ihnen von Gesetzes wegen allerdings verwehrt. Der Hintergrund bestand darin, dass die Jugendlichen in einigen Fällen ihre Miete nicht zahlten, angeblich wegen zu geringen Lohns. In Wahrheit verwendeten sie aber das Geld für andere Zwecke.<sup>66</sup> Solche Täuschung wurde auch gegenüber den Eltern praktiziert. Als sich 1902 ein Vater wegen des geringen Lohns beschweren wollte, der seinem Sohn in einer Tuschschuhfabrik im Bezirk Bautzen gezahlt wurde, stellte sich heraus, dass der Sohn seinem Vater das Lohnzahlungsbuch nicht vorgelegt und einen Teil des Lohns verschwiegen hatte.<sup>67</sup> Ein anderer, bereits 17 Jahre alter Arbeiter, der neun bis elf Mark pro Woche verdiente, erklärte, er könne mehr verdienen, wolle aber nicht zu Hause mehr Geld abliefern.<sup>68</sup> Nicht nur in diesem Fall strebten die Jugendlichen nach

57 Jahresberichte 1883, S. 141.

58 Jahresberichte 1895, S. 430.

59 Jahresberichte 1900, S. 152.

60 Jahresberichte 1901, S. 91, 184.

61 Ebd., S. 344.

62 Jahresberichte 1901, S. 91, 184; 1904, S. 329; 1905, S. 167; Staatsarchiv Chemnitz, 30051 Amtshauptmannschaft Zwickau, Nr. 2737, fol. 56–59.

63 Staatsarchiv Chemnitz, 30051 Amtshauptmannschaft Zwickau, Nr. 2737, fol. 56–59.

64 Jahresberichte der 1905, S. 241.

65 Angeblich wohnte sogar ein großer Teil nicht mehr zu Hause. Leider wird in der Quelle keine konkrete Zahl genannt. Bundesarchiv R 901/91658, fol. 22.

66 Jahresberichte 1901, S. 184.

67 Jahresberichte 1902, S. 9.

68 Jahresberichte 1903, S. 179.

Autonomie, und betrachteten die Lohnzahlungsbücher als Eingriff in ihre persönliche Freiheit.<sup>69</sup> Zudem waren sie durch den verhältnismäßig hohen Lohn wirtschaftlich ziemlich selbständig, und die Eltern eher auf das Kostgeld angewiesen als umgekehrt die Jugendlichen auf Zuschüsse aus dem Elternhaus. Dadurch wuchs ihr Selbstbewusstsein und schwand die elterliche Autorität.<sup>70</sup>

Die Einrichtung der Lohnzahlungsbücher erwies sich als ein solcher Fehlschlag, dass schon wenige Jahre später über ihre Abschaffung diskutiert wurde. Bereits in einem Gesetzentwurf zur Änderung der Gewerbeordnung von 1907 war ein entsprechender Passus vorgesehen.<sup>71</sup> Das führte allerdings dazu, dass viele Arbeitgeber auf die Führung der Bücher ab 1908 völlig verzichteten in der Annahme, die Verpflichtung dazu sei bereits aufgehoben.<sup>72</sup> Tatsächlich abgeschafft wurden sie jedoch erst 1911.<sup>73</sup>

Die Klagen über das Benehmen der jugendlichen Arbeiter verstummten auch in der Folgezeit nicht. Neben ihrer angeblichen „Zuchtlosigkeit“ wurde vor allem der übermäßige Zigarettenkonsum beklagt.<sup>74</sup> Selbst an feuergefährlichen Stellen würden die Jugendlichen in den Pausen rauchen.<sup>75</sup> Insgesamt, so die Gewerbeaufsichtsbeamten in ihrem Bericht von 1921, sei das Verhalten der jugendlichen Arbeiter bei der Arbeit und in den gewerblichen Fortbildungsschulen befriedigend, in den allgemeinen Fortbildungsschulen unbefriedigend und in der Freizeit recht bedenklich.<sup>76</sup>

Sehr zum Missfallen der Behörden konnten die Jugendlichen ihre Autonomie erfolgreich behaupten. Die Eltern machten nur selten überhaupt den Versuch, die Verwendung des Lohnes zu kontrollieren, jedenfalls solange die Jugendlichen das Kostgeld zahlten. Der Grund, warum die Eltern und Erziehungsberechtigten die Gelegenheit verstreichen ließen, ihrer Autorität Geltung zu verschaffen, geht aus den Quellen nicht genau hervor. Allerdings stieß die Einführung der Lohnzahlungsbücher zumindest in den Fällen, in denen die Jugendlichen nicht mehr zu Hause wohnten, schon auf rein praktische Probleme. Auch darüber hinaus schienen es aber die Erwachsenen stillschweigend zu akzeptieren, dass die Jugendlichen ihr eigenes Leben führten. Umgekehrt gibt es keine Belege dafür, dass die Jugendlichen innerhalb der Familie mehr Einfluss gewonnen hätten. Ihr Streben richtete sich, soweit bekannt, mehr auf die Bewahrung ihrer Autonomie als auf die Beeinflussung familiärer Entscheidungen. Nun handelte es sich hierbei um schulentlassene Jugendliche, die 14 Jahre oder älter waren. Bei den Kindern stellte sich die Problematik anders dar, denn zum einen verdienten sie wesentlich weniger als die Jugendlichen, und zum anderen waren sie noch stärker der elterlichen Autorität unterworfen als die Heranwachsenden.

Dennoch fanden arbeitende Kinder sowohl zeitlich als auch finanziell genug Freiraum, um einen Teil des verdienten Geldes für ihre eigenen Zwecke auszugeben. Das äußerte sich in den immer wieder auftretenden Beschwerden über die „naschenden“ Kinder. So argumentierte 1891 der Obermeister der Bäcker-Innung Lindenau (Leipzig), dass sein Geschäft durch hausierende Kinder geschädigt würde. Jede Frau, die Waren für die Konsumgenossenschaft austrage, verwende zwei bis

69 Jahresberichte 1905, S. 167.

70 Ebd.; Jahresberichte 1904, S. 329.

71 Bundesarchiv R 901/91658, fol. 22.

72 Jahresberichte 1908, S. 46; 1909, S. 5; 1910, S. 134.

73 Gesetz (1911).

74 Jahresberichte 1921, S. 351.

75 Jahresberichte 1922, S. 92.

76 Ebd.

drei Kinder dazu. Die Kinder erhielten dadurch Geld, fingen an zu naschen und daraus entspanne sich sogar Diebstahl. Er forderte vom Rat der Stadt ein Verbot des Warenaustragens für Kinder, das aber abgelehnt wurde.<sup>77</sup> Auch die Leipziger Direktorenkonferenz sah 1892 in der Kinderarbeit durch den Hang zu „Naschereien“ eine sittliche Gefahr.<sup>78</sup> Wie die Kinder solche (wenn auch geringen) Ausgaben finanzieren konnten, zeigt ein Fall aus Leipzig 1906. Dort verkaufte ein besonders geschäftstüchtiger Schüler Zettel für die Heilsarmee, die eigentlich drei Pfennig kosteten, wovon er die Hälfte an die Heilsarmee abliefern musste. Er verlangte jedoch fünf oder sogar zehn Pfennig und verwendete den Überschuss für Schokolade und andere Süßigkeiten.<sup>79</sup>

Mit der Herausbildung einer Konsumgesellschaft in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg entstanden neue Möglichkeiten, Geld auszugeben. Gleichzeitig schienen zumindest einige Kinder einen wesentlich höheren Verdienst erzielt zu haben als in den 1890er Jahren. So berichtete die für Kinderarbeit zuständige Gewerbeaufsichtsbeamtin 1910 von einem Mädchen, das acht Mark pro Woche verdiente, wovon es fünf an ihre Mutter abgeben musste.<sup>80</sup> Das restliche Geld verwendete sie für Kino, Automatenrestaurants und Modeartikel. Leider erwähnt der Bericht nicht, mit welcher Tätigkeit das Mädchen so viel verdiente, aber sie stand damit angeblich unter ihren Schulkameradinnen nicht allein. Bei den Jungen waren es vor allem die Laufburschen, die durch die gezahlten Trinkgelder finanziellen Dispositionsspielraum hatten, zumal sich deren Höhe leicht verheimlichen ließ. Sie gaben ihr Geld ebenfalls für Kino und Automatenrestaurants aus, daneben aber auch für „Schundliteratur“.<sup>81</sup> In der Zwischenkriegszeit kam noch der Konsum von Zigaretten hinzu.<sup>82</sup>

Diese eher anekdotischen Berichte legen bei aller Vorsicht in der Interpretation doch nahe, dass ein Teil der arbeitenden Kinder durchaus Geld zur freien Verfügung hatte. Das gilt insbesondere für diejenigen, die Trinkgelder kassierten, wie Laufburschen oder Fremdenführer.<sup>83</sup> Ähnlich den jugendlichen Arbeitern verwendeten die Kinder das Geld, um Genussmittel oder Freizeitbeschäftigungen zu finanzieren. Es ging also eher darum, Spielräume für eigenständigen Konsum zu finden und zu nutzen als bei Familienentscheidungen Mitsprache einzufordern. Somit ist der These Cunninghams, der Verdienst der Kinder habe keine Auswirkungen auf die Machtverhältnisse innerhalb der Familie gehabt, nur bedingt zuzustimmen. Viele Quellen beklagten vielmehr den Verlust der elterlichen Autorität, insbesondere gegenüber Jugendlichen, die bereits zu einem frühen Zeitpunkt, mit ca. 14 Jahren, selbständig wurden, ihr eigenes Einkommen erzielten und sich gegen eine Kontrolle ihrer Ausgaben durch die Erziehungsberechtigten zur Wehr setzten. Die Schulkinder konnten eine solch weit reichende Autonomie gegenüber den Eltern wohl kaum durchsetzen, aber auch unter ihnen konnten sich einige, die gut verdienten, durchaus Freiräume verschaffen. Die Frage, ob sich dadurch die Machtstrukturen innerhalb der Familie änderten, ist vermutlich falsch gestellt. Den Kindern und Jugendlichen ging es nicht in erster Linie um Mitsprache innerhalb der Familie, sondern um Erlangung und Behauptung von Autonomie.

77 Stadtarchiv Leipzig, Rat der Stadt Leipzig, Schulamt, Nr. 878, fol. 11 f.

78 Ebd., fol. 19 f.

79 Ebd., fol. 149.

80 Jahresberichte 1910, S. 53 f.

81 Ebd., S. 54.

82 Wehn (1925), S. 24 f., 43.

83 Ebd., S. 24 f.

### 5. Die Bedeutung der Kinderlöhne

In der durchaus reichhaltigen Literatur über Kinderarbeit wurde die Entwicklung der Löhne bisher selten untersucht.<sup>84</sup> In gewisser Weise betritt diese Studie somit Neuland. Sie zeigt, dass die Löhne zwar schwankten, aber sich seit den 1870er Jahren zumeist doch innerhalb einer gewissen Bandbreite von ein bis drei Mark pro Woche bewegten. Insgesamt waren die Löhne zweifellos gering, wie schon zeitgenössische Beobachter monierten.<sup>85</sup> Aber sie waren dennoch hoch genug, um in den schmalen Budgets der Arbeiterfamilien einen Unterschied zu machen. Erstaunlich ist, dass außer in der Inflationszeit nach dem Ersten Weltkrieg kaum nennenswerte Lohnsteigerungen festzustellen sind. In der Zwischenkriegszeit und selbst 1938 waren die Löhne nicht wesentlich höher als 1871, während die Nominallöhne für Erwachsene sich zwischen 1871 und 1938 mehr als verdreifachten.<sup>86</sup> Die Verwendung der Löhne für Kinderarbeit erfolgte wenig überraschend als Ergänzung des Familienbudgets und bisweilen auch zur Finanzierung spezieller Ausgaben der Kinder wie Kleidung oder Schulbücher. Kinderarbeit war in vielen Familien notwendig, um Festtagskleidung anschaffen zu können. Trotz der engen Haushaltsbudgets gelang es zumindest einigen Kindern, sich durch den Verdienst zusätzliche Spielräume für altersgemäßen Konsum zu verschaffen. Auch hier ist von eher geringen Beträgen auszugehen, wenn z. B. Trinkgelder für Schokolade ausgegeben wurden. Größer waren die Spielräume für die Jugendlichen, die sich behördlichen Versuchen hartnäckig widersetzen, die elterliche Autorität zu stärken. In ihrem Ausgabeverhalten lassen sich Elemente des in den fünfziger Jahren entdeckten „teenage consumer“<sup>87</sup> wiederfinden, mit altersspezifischen Vorlieben für Kino, Automatenrestaurants, populärer Literatur und Modeartikel. Ähnlich wie nach dem Zweiten Weltkrieg evozierte diese Entwicklung bereits vor 1914 und ebenso in der Weimarer Republik Ängste der Erwachsenen vor Kontrollverlust.<sup>88</sup>

84 Vgl. die Literatur in Fn. 1–3. Als Ausnahme: Agahd (1902), S. 90–94.

85 So der Reichskanzler Hohenlohe-Schillingsfürst. Agahd (1902), S. 90.

86 Die Nominallöhne stiegen von 45 (1870) auf 146 (1938) für 1913=100. Berechnet nach: Gömmel; Statistisches Bundesamt.

87 Abrams (1959).

88 Vgl. Maase (1992); Kurme (2006).

## Quellen- und Literaturverzeichnis

### Quellen

- Bundesarchiv R 86/5668; R 901/91658.  
 Gesetz, betreffend die Änderung der §§ 114a, 120, 120e, 134, 139b, 139h, 146, 146a, 147, 150, 154a der  
 Gewerbeordnung vom 27. Dezember 1911, in: *Reichsgesetzblatt* Nr. 3, 1912, S. 139–144.  
 Gesetz, betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung vom 30. Juni 1900, in: *Reichsgesetzblatt*  
 Nr. 25, 1900, S. 321–332.  
 Hauptstaatsarchiv Dresden, 10736 Ministerium des Innern, Nr. 6468, 6470; 11168 Ministerium für  
 Wirtschaft, Nr. 1686.  
*Jahresberichte der sächsischen Gewerbe-Aufsichtsbeamten* 1879–1935/36.  
 Staatsarchiv Chemnitz, 30041 Amtshauptmannschaft Annaberg, Nr. 6896; 30046 Amtshauptmann-  
 schaft Marienberg, Nr. 3558; 30049 Amtshauptmannschaft Schwarzenberg, Nr. 3401; 30051  
 Amtshauptmannschaft Zwickau, Nr. 2737.  
 Staatsarchiv Leipzig, 20201 Gewerbekammer Leipzig, Nr. 2899; 20602 Stadt Delitzsch, Nr. 2525;  
 20604 Stadt Dommitzsch, Nr. 934; 20629 Stadt Wurzen, Nr. 3124.  
 Staatsfilialarchiv Bautzen, 50016 Amtshauptmannschaft Zittau, Nr. 5493, 5494.  
 Stadtarchiv Chemnitz, A 111 Rat der Stadt bis 1928, Signatur XI-I-201; A 119 Kap. 19, Sekt. 35, Nr. 11.  
 Stadtarchiv Leipzig, Rat der Stadt Leipzig, Schulamt, Nr. 878; Jugendamt, Nr. 298.  
 Statistisches Bundesamt, Durchschnittliche Bruttomonatsverdienste, Zeitreihe 1913/14–2023,  
<https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Verdienste/Verdienste-Branche-Berufe/Tabelle/liste-bruttomonatsverdienste.html>, letzter Zugriff 11.09.2024.

### Literatur

- Abrams, Mark (1959): *The teenage consumer*, London.  
 Agahd, Konrad (1902): *Kinderarbeit und Gesetz gegen die Ausnutzung kindlicher Arbeitskraft in  
 Deutschland*, Jena.  
 Boentert, Annika (2007): *Kinderarbeit im Kaiserreich*, Paderborn.  
 Cunningham, Hugh (2021): *Children and Childhood in Western society since 1500*, London / New  
 York 3rd ed.  
 Engel, Ernst (1853): *Das Königreich Sachsen in statistischer und staatswirtschaftlicher Beziehung*,  
 Bd. 1, Dresden.  
 Engel, Ernst (1856): *Die Baumwollen-Spinnerei im Königreich Sachsen seit Anfang dieses Jahrhunderts  
 bis auf die neueste Zeit*, Dresden.  
 Feldenkirchen, Wilfried (1981): Kinderarbeit im 19. Jahrhundert. Ihre wirtschaftlichen und sozialen  
 Auswirkungen, in: *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte* 26 (1981), S. 1–41.  
 Gömmel, Rainer: *Realeinkommen in Deutschland. Ein internationaler Vergleich*, <https://doi.org/10.4232/1.8167>, letzter Zugriff am 11.09.2024.  
 Kuczynski, Jürgen (1958): *Geschichte der Kinderarbeit in Deutschland, 1750–1939*, Bd. 1, Berlin.

- Kurme, Sebastian (2006): *Halbstarke. Jugendprotest in den 1950er Jahren in Deutschland und den USA*, Frankfurt am Main.
- Maase, Kaspar (1992): *Bravo Amerika. Erkundungen zur Jugendkultur der Bundesrepublik in den fünfziger Jahren*, Hamburg.
- Oske, Edith (1916): *Gewerbliche Kinderarbeit*, Königsberg.
- Reichskanzler-Amt (1877): *Ergebnisse der über Frauen- und Kinderarbeit in den Fabriken angestellten Erhebungen*, Berlin.
- Richter, Julius (1930): *Geschichte der sächsischen Volksschule*, Berlin.
- Schmid, Karl (1923): *Die Entwicklung der Hofer Baumwoll-Industrie 1432–1913*, Leipzig.
- Spoerer, Mark (2023): *Local minimum wages in Germany, 1885–1914*, <https://doi.org/10.57882/20231127-000>, letzter Zugriff am 11.09.2024.
- Voßke, Heinz (1983): *Walter Ulbricht. Biographischer Abriß*, Berlin.
- Wehn, Otto (1925): *Die Bekämpfung schädlicher Erwerbsarbeit von Kindern. Ein Problem der Fürsorge*, Langensalza.
- Welck, Magnus von (1899): Das Fabrikschulwesen im Königreich Sachsen, in: *Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich* 23, S. 53–108.
- Wyrwa, Ulrich (2003): Luxus und Konsum. Begriffsgeschichtliche Aspekte, in: Reinhold Reith / Torsten Meyer (Hg.), *Luxus und Konsum. Eine historische Annäherung*, Münster, S. 47–60.

PD DR. MANUEL SCHRAMM

Technische Universität Chemnitz

Institut für Europäische Studien und Geschichtswissenschaften

09107 Chemnitz

manuel.schramm@phil.tu-chemnitz.de

## Aktuelles

Arbeitstagungen, Konferenzen, Vorträge, Workshops

2025

### Januar

Workshop of the Uppsala University and the Manchester Metropolitan University: “**Servants’ networks and relationships: within and beyond the country house**”, Uppsala (Sweden), 21. Januar 2025. Informationen: <https://countryhouseservants.mmu.ac.uk>

Workshop of the Focus Group Global Encounters: Neighbourhoods of the College of Fellows & Platform Global Encounters, University of Tübingen: “**The complexities and dynamics of social interaction and encounters in neighbourhoods**”, Tübingen, 30.–31. Januar 2025. Informationen: [global-encounters@uni-tuebingen.de](mailto:global-encounters@uni-tuebingen.de)

### Februar

Workshop of the ERC Consolidator project “Unlikely Refuge? Refugees and Citizens in East-Central Europe in the 20th Century” of the Masaryk Institute and Archives of the Czech Academy of Sciences, in cooperation with the Institute of Philosophy and Sociology of the Polish Academy of Sciences: “**Reinventing the Refuge: Protection of Refugees in Post-Communist Countries**”, Warsaw (Poland), 03.–04. Februar 2025. Informationen: [unref-public@mua.cas.cz](mailto:unref-public@mua.cas.cz)

Workshop des DFG-Projekts „Überlebende Orte? Das Grundeigentum jüdischer Gemeinden zwischen Raub und Restitution (1930–1960)“ in Kooperation mit dem Hamburg Institute for Advanced Study: „**belonging(s) – Eigentum und Zugehörigkeit in der deutschen Geschichte des 20. Jahrhunderts**“, Hamburg, 10.–11. Februar 2025. Informationen: Hendrik Althoff ([hendrik.althoff@uni-hamburg.de](mailto:hendrik.althoff@uni-hamburg.de))

Workshop der Tucher Kulturstiftung und der Universität Bamberg: „**Die gepflegte Stadt. Quellen und Praxis kommunaler Bauämter (1350–1550)**“, Nürnberg, 13.–14. Februar 2025. Informationen: <https://www.tucher-kulturstiftung.de/projects/die-gepflegte-stadt/>

Workshop of the University of Vienna: “**The State-Owned Enterprise as Site of Solidarity and Conflict**”, Vienna, 13.–14. Februar 2025. Informationen: Dr. Rosamund Johnston ([rosamund.johnston@univie.ac.at](mailto:rosamund.johnston@univie.ac.at)); Dr. Radka Šustrová ([radka.kopecek.sustrova@univie.ac.at](mailto:radka.kopecek.sustrova@univie.ac.at))

Conference of the Università degli studi Firenze and the University of Heidelberg: “**Social, Commercial, and Cultural Interaction. The Italian Colony in Nuremberg during the Early Modern Period**”, Florence (Italy), 17.–19. Februar 2025. Informationen: Kurt Weissen ([kurt.weissen@zegk.uni-heidelberg.de](mailto:kurt.weissen@zegk.uni-heidelberg.de))

## März

6. Kongress für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (GWSG) und des Wirtschaftshistorischen Ausschusses des Vereins für Socialpolitik (VfS), „**Kriege und Konflikte**“, Berlin, 18.–20. März 2025. Informationen: [GSWG@ur.de](mailto:GSWG@ur.de); <https://www.gswg.eu/de/GSWG-Arbeitstagungen/>

Conference of the University of Nottingham, Ruhr-Universität Bochum, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne and the University of Glasgow: “**The Miners’ Strike in Britain in 1984/5 – New Perspectives**”, 20.–21. März 2024. Informationen: [stefan.berger@rub.de](mailto:stefan.berger@rub.de)

BHC Annual Meeting 2025: “**The Business of Labor**”, Atlanta (GA, USA), 13.–15. März 2025. Informationen: <https://thebhc.org/2025-bhc-meeting>

Tagung des Germanistischen Seminars der Universität Heidelberg: „**Literaturgeschichte und Buchmarkt, 1500–1700**“, Heidelberg, 26.–28. März 2025. Informationen: Sofia Derer ([sofia.derer@gs.uni-heidelberg.de](mailto:sofia.derer@gs.uni-heidelberg.de))

15th European Social Science History Conference: “**ESSHC Theory and Historiography Network**”, Leiden (Netherlands), 26.–29. März 2025. Informationen: <https://esshc2025.exordo.com/>

## REZENSIONEN

### A. Allgemeines

VSWG 111, 2024/4, 550–552 (CC-BY 4.0)

Roland Brecht

#### **Friedrich List. Bürger, Patriot und Visionär**

(Persönlichkeiten aus dem Südwesten), W. Kohlhammer, Stuttgart 2024, 336 S.  
(25 Abb.), 25,00 €.

In der Reutlinger Petition von 1821 übte Friedrich List, Mitglied der württembergischen Kammer, scharfe Kritik an der württembergischen Beamtenschaft, der er willkürliches Verhalten im Umgang mit den Bürgern vorwarf. Gleichzeitig entwickelte er ein umfassendes Reformprogramm, das auf Stärkung der kommunalen Autonomie abzielte. Seine direkte Kritik hatte für List weitreichende Konsequenzen. So kam es zur Einleitung eines Verfahrens wegen Staats- und Majestätsbeleidigung, zugleich setzte die württembergische Regierung trotz des Widerstandes einiger prominenter Abgeordneter um Ludwig Uhland seitens der Zweiten Kammer die Aberkennung von Lists Mandat durch.

Letztlich wurde List zu zehn Monaten Haft verurteilt, der er sich zunächst durch Flucht nach Frankreich und später in die Schweiz entzog. Anschließend kehrte er nach Württemberg zurück und musste 1824 seine Haft antreten, bevor ihm die Emigration in die USA erlaubt wurde. Schlimmer aber war für List, dass er von nun an gleichsam als unruhiges Element galt, was dazu beitragen sollte, dass er nie eine Staatsstellung erhalten würde.

Roland Brecht möchte den seiner Überzeugung nach doch etwas in Vergessenheit geratenen List einem breiteren Publikum vorstellen: Dabei arbeitet er heraus, dass List in einer Zeit des doppelten Umbruchs geboren wurde. Auf der einen Seite kam es im Gefolge der Französischen Revolution in Deutschland zu massiven Veränderungen. So verlor Lists Vaterstadt Reutlingen 1803 den Status als Reichsstadt und wurde Teil des Königreichs Württemberg. Dieses war nach dem Ende des Alten Reiches zunächst Teil des Rheinbundes und ab 1815 des Deutschen Bundes. Neben dem politischen Umbruch spielte der wirtschaftliche Umbruch, wobei die industrielle Revolution in Großbritannien weit früher einsetzte als in Deutschland, eine wichtige Rolle.

Sehr einfühlsam beschreibt Brecht die politischen Verhältnisse in Reutlingen, wo Lists Vater als Gerber tätig war und zur politischen Elite gehörte. List selbst fehlte jede handwerkliche Begabung, sodass für ihn nur eine Ausbildung als Schreiber in der württembergischen Beamtenschaft in Frage kam. Zwar hatte List eine Lateinschule besucht, ein akademischer Abschluss fehlte ihm jedoch. Allerdings eignete er sich autodidaktisch umfassendes Wissen an, zugleich wurde der talentierte junge Beamte durch den Kurator der Universität Tübingen und zeitweiligen württembergischen Kultusminister, Karl August von Wangenheim, gefördert. Dank der Protektion Wangenheims wurde List 1817 zum ersten Professor und folglich Mitbegründer der staatswirtschaftlichen Fakultät an der Universität Tübingen – und das ohne jeden akademischen Abschluss. Dies traf bei einigen Mitgliedern der akademischen Zunft auf Befremden. Zugleich verdüsterten sich die politischen

Voraussetzungen. Mit vielen seiner politischen Anliegen hatte List von der zeitweiligen Aufbruchstimmung nach dem Regierungsantritt Wilhelms I. 1816 profitiert. Schon 1818 musste sich List aber aufgrund seiner politischen Ansichten rechtfertigen und 1819 schied er aus dem Staatsdienst aus.

Ein neues Betätigungsfeld fand List als Konsulent des „Deutschen Handels- und Gewerbevereins“, in dessen Namen er für die Schaffung eines einheitlichen deutschen Wirtschaftsraumes warb. Aus der Darstellung Brechts wird deutlich, wie List für sein Ziel, den Abbau der innerdeutschen Zollschränken, gezielt Lobbyarbeit betrieb und hierfür eine breitere Öffentlichkeit publizistisch bearbeitete. In seine Arbeit streut Brecht breitere Zitate Lists ein, die dessen bildhafte Sprache lebendig werden lassen. So verglich List die 38 innerdeutschen Zollschränken mit Fesseln, die gleichsam den Blutkreislauf eines menschlichen Körpers hemmen würden. Die Zeit für einen Zollverein war gleichwohl noch nicht reif und weder beim Bundestag noch bei den einzelnen Staaten, ja noch nicht einmal bei den verhältnismäßig liberalen süddeutschen Staaten konnte man sich dazu durchringen, den Forderungen Lists nachzukommen. Zu sehr stand jedes nationale Projekt, selbst wenn es grundsätzlich im Interesse der Regierung liegen musste, unter dem Verdacht revolutionär zu sein. Auch hatten die Regierungen die Bedeutung der Industrialisierung und damit verbunden die Notwendigkeit eines einheitlichen Marktes, noch gar nicht begriffen. So stand für viele Regierungen noch die Überlegung im Raum, dass mit einer anlaufenden Industrialisierung ja nur Verelendung und die Entstehung verarmter, politisch unruhiger Menschenmassen einhergingen.

Auf die bereits eingangs geschilderte Wirksamkeit Lists als Mitglied der württembergischen Kammer 1820/21, die Reutlinger Petition und die Auswanderung in die USA folgte in den Staaten eine kurze Zeit als Farmer. Anschließend war List Redakteur der deutschsprachigen Zeitung „Reading Adler“, während er gleichzeitig in einer Reihe von Publikationen zur Entwicklung der amerikanischen Volkswirtschaft Stellung nahm. In diesen nahm er bereits Thesen seines späteren Hauptwerkes des „Nationalen Systems der politischen Ökonomie“ vorweg. Zugleich hatte List in den USA erheblichen Anteil an der Erschließung von Kohlevorkommen und damit verbunden mit dem Bau einer der ersten Eisenbahnlinien des Landes. Erstmals gelangte List in seinem Leben zu einem durchaus nennenswerten Wohlstand, der allerdings 1837 im Zusammenhang mit der Bankenkrise in den USA wieder verloren ging.

Bereits zu Beginn der 1830er Jahre war List auch aus familiären Gründen wieder nach Deutschland zurückgekehrt. Inzwischen war er amerikanischer Staatsbürger und vertrat sein neues Heimatland als Konsul in Baden (1831–1834), Sachsen (1834–1837) und später Württemberg (1843–1845). Vor allem aber hatte sich List jetzt dem Thema Eisenbahn verschrieben. So entstand auf seine Initiative hin die Strecke von Leipzig nach Dresden als erste deutsche Fernstrecke, auch erarbeitete List bereits am Anfang der 1830er Jahre eine Karte für ein zukünftiges deutsches Eisenbahnnetz, wobei sich diese an bereits älteren Verkehrs- und Handelswegen orientierte.

List investierte überaus hohe Summen in das sächsische Eisenbahnprojekt, um am Ende allerdings nur mit einer Gratifikation abgespeist zu werden, während andere erhebliche Gewinne machten. Eine feste Anstellung erhielt er nie. Denn einerseits galt er als Fremder, andererseits stand nach der Verurteilung von 1822 immer noch der Verdacht im Raum, dass List politisch unruhig sei. Gleichwohl hat List die Entwicklung des Eisenbahnbaus nicht nur in Sachsen, sondern auch in einer ganzen Reihe weiterer deutscher Staaten, u. a. in Baden und in Thüringen sowie in Bayern beeinflusst. Mit seinen Gedanken für den Ausbau des Eisenbahnnetzes ist List auch in Belgien, Frankreich, Österreich und Ungarn vorstellig geworden.

Die zahlreichen weiteren Stationen im Leben Lists bis zu seinem tragischen Freitod 1846 sollen nicht im Detail wiederholt werden. Kurz genannt werden soll nur der Aufenthalt Lists in Paris 1837–1840. Während dieser Zeit nahm List u. a. an zwei wissenschaftlichen Preisausschreiben teil, wobei seine hierbei entstandenen Schriften wiederum zahlreiche Thesen des 1841 veröffentlichten „Nationalen Systems der politischen Ökonomie“ vorwegnahmen. In diesen entwickelte List seine Überzeugungen in Auseinandersetzung mit dem Werk Adam Smiths. Dabei lehnte List den von Smith propagierten Freihandel keineswegs vollständig ab, sah in diesem aber letztlich eher ein Fernziel. Die Gegenwart sah List vielmehr geprägt durch massive Entwicklungsunterschiede der einzelnen nationalstaatlichen Volkswirtschaften. Zugleich konstatierte List den Unterschied zwischen Theorie und Praxis in der Handelspolitik Großbritanniens. Dieses forderte Freihandel, um mit den eigenen Produkten, die technisch weit überlegen waren, den rückständigen deutschen Markt überfluten zu können. Gleichzeitig erhob Großbritannien Einfuhrzölle auf Korn. List ging es nunmehr um die Entwicklung der Produktivkräfte nationaler Volkswirtschaften, namentlich der USA, deren Ziel es sein musste, sich auch wirtschaftspolitisch vom englischen Mutterland zu lösen, wie auch Deutschlands. Beide Länder brauchten nach Überzeugung Lists Zölle, unter deren Schutz sich die nationale Ökonomie entwickeln konnte. Damit verbunden war ein umfangreiches Maßnahmenprogramm, das die Aufhebung von Binnenzöllen, den Ausbau der nationalen Verkehrswege (Eisenbahnen), aber auch Investition in Bildung vorsah. In gleicher Weise wünschte List den Import von ausländischem Know-How, die Anlage von Musterbetrieben oder auch die Schaffung einer belebenden Konkurrenzsituation durch öffentlich ausgeschriebene Preise.

Das „System der nationalen Ökonomie“ stellt Brecht in einem eigenen Kapitel vor, doch nähert er sich zudem List noch einmal unter verschiedenen Schlagworten an. So verortet er Lists Denken und Handeln vor dem geistigen Profil der Epoche des Vormärz. Er vergleicht die Thesen Lists nicht nur mit denen von Smith, sondern auch von Karl Marx und Georg Wilhelm Friedrich Hegel, und schließlich geht Brecht auf die Rezeptionsgeschichte von Lists Werk ein. So hatte dieser Vorbildwirkung für die Tätigkeit der Zentralstelle für Handel und Gewerbe unter Leitung von Ferdinand von Steinbeis in Württemberg. Später waren es ostasiatische Staaten, die beim Aufbau ihrer Wirtschaft auf die Thesen Lists zurückgriffen.

Die lebendig geschriebene Arbeit Brechts gewinnt zudem dadurch, dass der Autor das persönliche Umfeld Lists näher vorstellt. So lernt der Leser beispielsweise die Beziehungen der Familie List zu Heinrich Heine oder Clara Schumann kennen, genauso wie Brecht auch auf den weiteren Lebensweg von Mit- und Gegenspielern Lists wie Wangenheim oder König Wilhelm I. näher eingeht. So entsteht eine flüssig geschriebene Studie, die ein historisch interessierter Leser gerne zur Hand nehmen wird und für deren Lektüre es keiner ökonomischen Vorkenntnisse bedarf.

MICHAEL KITZING  
Feldberg-Altglashütten

VSWG 111, 2024/4, 553–554 (CC-BY 4.0)

Peter Spahn (Hg.)

**Zur Geschichte des Vereins für Socialpolitik. Studien zur Entwicklung der ökonomischen Theorie XLI**

(Schriften des Vereins für Socialpolitik 115/XLI), Duncker & Humblot, Berlin 2023, 321 S. (2 Tab., 1 Abb.), 99,90 €.

Vom 24.–27. September 2023 feierte der Verein für Socialpolitik VfS auf seiner Jahrestagung in Regensburg das 150jährige Jubiläum seiner Gründung. Das Kernthema lautete *Growth and the ‚Soziale Frage‘* und erinnerte damit im zweiten Teil an das zentrale Problem, das am 13. Oktober 1873 auf einer Konferenz in Eisenach zur Gründung des VfS geführt hatte. Inhaltlich befand sich die Gruppe sozialer Reformer in einer doppelten Frontstellung gegenüber den extremen Positionen des *laissez-faire* der Manchesterschule und den revolutionären Ideen des Marxismus. Unter dem dominanten Einfluss von Gustav Schmoller, der von 1890 bis zu seinem Tod 1917 auch den Vorsitz innehatte, vertrauten die ‚Kathedersozialisten‘ zur Lösung der sozialen Frage dem preußisch geprägten Staat, ein Vertrauen, das durch den Ersten Weltkrieg und die nachfolgende Entwicklung erschüttert wurde.

Schmoller hatte bereits seine führenden volkswirtschaftlichen Kollegen am 8. Juli 1872 zu einem ersten Treffen nach Halle eingeladen. Auf der nachfolgenden Konferenz zur ‚Sozialen Frage‘ am 6./7. Oktober 1872 in Eisenach bildeten die Professoren mit 22 von 159 Teilnehmern eine Minderheit gegenüber all den Beamten, Politikern, Industriellen und Agrariern, die weniger wissenschaftliche Ambitionen als wirtschaftspolitische Interessen verfolgten. Während der VfS diese Konferenz zur Grundlage für die Tagungen zum 50jährigen Jubiläum in Eisenach 1922 und zur großen Tagung ‚Macht oder ökonomisches Gesetz‘ zum 100jährigen Jubiläum in Bonn 1972 machte, hat man sich zum 150. Geburtstag diesmal am offiziellen Gründungsdatum orientiert.

Der vorliegende Band umfasst neben dem informativen Vorwort des Herausgebers Peter Spahn sieben Beiträge, die auf der Jahrestagung des Ausschusses für die Geschichte der Wirtschaftswissenschaft am 17. und 18. Juni 2022 in Jena vorgetragen wurden. Er beginnt mit einer ausführlichen Diskussion der Grundlagen und Wirkungen des maßgeblich von Schmoller geprägten historisch-ethischen Diskurses sozialer Reform durch Alexander Ebner. Wohltuend ist dabei, dass die Ausführungen weitgehend unbeeinflusst von den hitzigen und ideologiegeprägten Kontroversen um angebliche rassistische Verfehlungen Schmollers sind, die noch vor kurzem zu Turbulenzen im VfS führten.

Elisabeth Allgoewer widmet sich den Hindernissen, denen sich Frauen im VfS in besonders großem Maße im Kaiserreich ausgesetzt sahen. Die Autorin, die zu diesem Thema auch auf der Jahrestagung 2022 in Basel vorgetragen und 2023 in Regensburg eine ausführliche Posterpräsentation vorgelegt hat, hebt besonders die Rolle von Marie Bernays hervor, die als erste Frau auf der Tagung in Nürnberg 1911 einen beachtenswerten Beitrag zur Studie über die Arbeiterschaft in der Großindustrie leistete, deren Wunsch in Heidelberg zu habilitieren nicht zuletzt aber auch am Widerstand von Marianne Weber scheiterte.

Hauke Janssen geht in seiner Geschichte des VfS von 1933 bis zu seiner Auflösung 1936 auf das Spannungsfeld zwischen Gleichschaltung und Widerstand unter den Vorsitzenden Werner Sombart und Constantin von Dietze ein. Seine auf gründlichen Archivstudien beruhende facettenreiche Ana-

lyse liefert ein wesentlich vielschichtigeres Bild des Auflösungsprozesses, als es bisher in der offiziellen Geschichtsschreibung durch den selbst als Akteur beteiligten Franz Boese (1939)<sup>1</sup> vermittelt wurde.

Tetsushi Harada weist auf Parallelen zwischen diesen Vorgängen und der bereits 1934 erfolgten Liquidation der erst 1925 gegründeten Friedrich-List-Gesellschaft hin. An dieser waren Arthur Spiethoff und Edgar Salin an führender Stelle beteiligt, deren modifizierende Fortführungen des Schmollerschen Ansatzes Harada ebenso reflektiert wie die von Sombart und die abweichenden Interpretationen des NSDAP-Aktivisten Erwin Wiskemann, der selbst an der zwischen 1927 und 1935 erschienenen List-Gesamtausgabe beteiligt war. Abschließend geht der Autor auf die Spiegelung dieser Vorgänge im zeitgenössischen Japan ein.

Bertram Schefold diskutiert das Selbstverständnis und die wirtschaftspolitische Orientierung des VfS anhand der Jahrestagungen in der zweiten Hälfte des 20. Jh.s nach der 1948 in Marburg erfolgten Wiedergründung. Schwerpunkte bilden dabei die Auseinandersetzungen über Neoliberalismus und Soziale Marktwirtschaft, eine immer stärkere Fragmentierung der Jahrestagungen, die Streichung von Tagungsbänden sowie der damit verbundene Rückgang des Medienechos und der wirtschaftspolitischen Wirksamkeit.

Schefolds Ausführungen werden ergänzt durch Volker Casparis Betonung eines Wandels der volkswirtschaftlichen Forschung zu einer evidenzbasierten Wirtschaftspolitik in den beiden letzten Jahrzehnten. Der Verfasser liefert eine Bestandsaufnahme dieser empirischen Wende, die er in seinen übertriebenen Auswirkungen für die curriculare Entwicklung des Faches, die Lehre und die beratende Wirtschaftspolitik durch einen engen Zirkel von Spezialisten ähnlich negativ beurteilt, wie es früher beim umgekehrten Phänomen des Modellplatonismus der Fall war. Hieraus ergibt sich seine Forderung nach einem gleichgewichtigen Verhältnis von ökonomischer Theorie und empirischen Studien, in dem auch eine theoriefundierte wirtschaftshistorische Forschung und die Geschichte des ökonomischen Denkens angemessen vertreten sein sollten.

Im abschließenden Beitrag beleuchtet Jan-Otmar Hesse die Rolle der Wirtschaftsgeschichte im VfS im Wandel der Zeiten und im Spannungsfeld der beiden ‚Mutterdisziplinen‘, von denen jeweils unterschiedliche Impulse ausgingen.

Spahn betont in seinem Vorwort, dass der Band keinen Versuch einer umfassenden Würdigung der 150jährigen Geschichte des VfS darstelle, die Beiträge aber einige wichtige Bausteine für ein solches Gesamtbild liefern würden. Das ist fraglos gut gelungen. Die Essays von Janssen und Schefold sind deutlich erweitert gegenüber den Fassungen, die im Schwerpunktheft der VfS-Zeitschrift *Perspektiven der Wirtschaftspolitik* (2023)<sup>2</sup> veröffentlicht wurden. Dort gehört auch Hesse zu den Autoren, dessen Beitrag über den Zeitraum 1919 bis 1960 einige Überschneidungen mit Janssen und Schefold aufweist, jedoch insbesondere hinsichtlich der 1920er Jahre sowie der Entnazifizierung und des Wiederaufbaus der Wirtschaftswissenschaft nach dem Zweiten Weltkrieg wertvolle Ergänzungen liefert. Dies gilt auch für den Überblick von Erik Grimmer-Solem über den VfS von seinen Anfängen bis Ende des Ersten Weltkriegs und den Aufsatz von Friedrich Schneider, Ronnie Schöb, Hans-Werner Sinn und Marcel Thum über „Reformen und Aufbruch“ im VfS von 1990 bis 2010.

1 Franz Boese (1939): *Geschichte des Vereins für Sozialpolitik, 1872–1932* (Schriften des Vereins für Sozialpolitik 188), Berlin.

2 *Perspektiven der Wirtschaftspolitik. Zeitschrift des Vereins für Sozialpolitik* 24, 2023 (1).

## B. Allgemeine Sozial- und Wirtschaftsgeschichte

VSWG 111, 2024/4, 555–556 (CC-BY 4.0)

Marc Buggeln

### **Das Versprechen der Gleichheit. Steuern und soziale Ungleichheit in Deutschland von 1871 bis heute**

Suhrkamp tb, Berlin 2022, 1.039 S. (121 Abb., 64 Tab.), 38,00 € (e-book 37,99 €).

Mehr als 1.000 Seiten für eine Geschichte der Steuern seit dem Kaiserreich? Über Jahrtausende hatten Steuern überwiegend die Funktion, Einnahmen zu generieren, um herrschaftliche bzw. öffentliche Aufgaben wahrnehmen zu können. In aller Regel wirkten diese Steuern, v. a. indirekte, im Hinblick auf ihre Verteilungswirkung regressiv, d. h. ärmere Haushalte wurden überproportional stark belastet. Ab dem späten 19. Jh. kam zu dieser Finanzierungsfunktion auch eine (intendierte) Umverteilungsfunktion. Der Siegeszug der Einkommensteuer war nicht nur ihrer fiskalischen Ertragsfähigkeit zu verdanken, sondern auch der Möglichkeit, sie progressiv zu gestalten, also wohlhabende Steuerzahler überproportional zu belasten und damit verteilungspolitische Ziele über das Steuersystem zu verfolgen. Von überzeugten Liberalen als „terroristisch“ bekämpft, führten zunächst Sachsen 1874 und dann Preußen 1891 jeweils eine Einkommensteuer im heutigen Sinne ein. Beide waren von Beginn an (mäßig) mit progressiven Elementen ausgestaltet.

Weil die konkrete Ausgestaltung der Einkommensteuer – Freigrenze, (Höchst-)Steuersatz, Bemessungsgrundlage – vielfach Anknüpfungspunkte für Umverteilung bringt, steht sie bei Buggeln im Vordergrund. Er verfolgt die Geschichte der Besteuerung auf mindestens fünf Ebenen. Zum einen referiert er ausführlich die Positionen und Debatten der zeitgenössischen Ökonomen zur Ausgestaltung der Besteuerung und später auch der gesamten öffentlichen Finanzen. Zweitens beleuchtet er die unterschiedlichen Interessengruppen – Parteien, Gewerkschaften, Verbände usw. Auf einer dritten Ebene, die weit über Fragen der Besteuerung hinausgeht und letztlich das gesamte öffentliche Finanzgebaren umfasst, beschreibt er die Interaktion dieser Gruppen und die konkreten Ergebnisse, also v. a. Steuerreformen. Viertens untersucht er empirisch die Auswirkungen dieser Reformen auf die sekundäre Einkommensverteilung und somit auch die soziale Ungleichheit. Und damit nicht genug, bettet er fünftens diese Ergebnisse breit in den internationalen Kontext ein, wobei der Schwerpunkt naturgemäß auf Großbritannien, Frankreich, der Schweiz und den Vereinigten Staaten liegt. Aber auch etwa Schweden, in der zweiten Hälfte des 20. Jh.s der Wohlfahrtsstaat *par excellence*, wird häufig zum Vergleich herangezogen.

Dieses Buch basiert auf einer unglaublich breiten Basis deutsch- und englischsprachiger Literatur, die offenbar bis kurz vor Drucklegung eingepflegt worden ist. Die etwa 1.250 Titel reichen von wirtschaftswissenschaftlichen, soziologischen und politikwissenschaftlichen Fachveröffentlichungen bis zu Biographien und Memoiren. Vereinzelt finden sich auch Verweise auf Archivmaterial zu Reichs- und Bundestagsdebatten, Kabinettsbesprechungen etc.

Erstaunlicherweise verliert der Autor dabei nicht den roten Faden. Das Buch ist vielmehr flüssig geschrieben und referiert die unterschiedlichen politischen Positionen weitgehend neutral. Sogar der Begriff „neoliberal“, sonst oft unreflektiert und moralinsauer als Chiffre für die Auswüchse des Turbo-Kapitalismus genommen, wird hier reflektiert verwendet. Gelegentlich nimmt der Autor

kritisch zu Positionen in der Literatur Stellung, etwa der These von Walter Scheidel, wonach eine Verringerung der sozialen Ungleichheit nie durch friedlich demokratische Umverteilungspolitik, sondern vielmehr durch Kriege, andere Katastrophen und deren Nachfolgekrisen hervorgerufen worden sei (S. 899 f.).

Wenn dieses herausragende opus magnum eine Schwachstelle aufweist, dann ist es die Schwäche des Autors für Michel Foucault und dessen Konzept der „Gouvernementalität“, das, so Buggeln ganz richtig, „typisch für Foucault, nicht scharf definiert, sondern bewusst offen konzipiert [sei], um die Möglichkeiten dieser Begrifflichkeit zu erproben“ (S. 41). Warum Buggeln diesen unscharfen Ballast dennoch durch die ansonsten so präzise durchdachte und formulierte Darstellung trägt, habe ich nicht verstanden. So wird in Kapitel 4 das deutsche Kaiserreich als „Vorreiter sozialliberaler Gouvernementalität“ (mit rhetorischem Fragezeichen, S. 125) bezeichnet oder in den liberalen Demokratien des Westens in den 1930er Jahren dieselbe „militarisierte Gouvernementalität“ (S. 520) festgestellt wie für den Aggressor Nazi-Deutschland (S. 387).

Angesichts des enormen Erkenntnisgewinns nicht nur in Hinsicht auf die Steuergeschichte, sondern vielmehr auch der öffentlichen Finanzen und der Sozialgeschichte ganz allgemein, der sich mit der Lektüre dieses Buchs einstellt, ist dieser Einwand jedoch marginal. Die dem Buch zugrundeliegende Habilitationsschrift ist vom Verband der deutschen Historiker 2021 der Carl-Erdmann-Preis zuerkannt worden – eine sehr gute Wahl.

MARK SPOERER  
Regensburg

VSWG 111, 2024/4, 556–557 (CC-BY 4.0)

Maximiliane Rieder

**Die Deutsch-Italienische Handelskammer. La Camera di Commercio Italo-Germanica. Eine historische Ortsbestimmung. Un inquadramento storico 1921–2021**

Villa Vignoni, Lovenjo di Menaggio 2023, 334 S., 25,00 €.

Es sind keine sonderlich spektakulären Aufgaben, um deren Erledigung sich Auslandshandelskammern üblicherweise kümmern: Beratung der Firmen in Steuer- und Zollangelegenheiten zählt dazu, Außenhandelsförderung, Streitschlichtung bei Zahlungs- und Lieferproblemen, Vermittlung von Geschäftskontakten, Informationen über Absatzchancen und die Entwicklung einzelner Branchen und die Übernahme von Messevertretungen. Aber sie sind nichtsdestotrotz von zentraler Bedeutung für die Etablierung und Festigung bilateraler Wirtschaftsbeziehungen. Das lässt sich am Beispiel der Deutsch-Italienischen Handelskammer besonders gut demonstrieren. Sie nahm nach dem Ersten wie nach dem Zweiten Weltkrieg eine „Schlüsselstellung“ (S. 307) bei der Wiederanknüpfung der Geschäftsverbindungen zwischen Deutschland und Italien ein, wie Maximiliane Rieder, auf diesem Forschungsgebiet bestens ausgewiesen, zeigen kann. Ihre zweisprachige Studie zeichnet die 100jährige Geschichte der in Mailand residierenden bilateralen Einrichtung nach, einer der „äl-

testen deutschen Wirtschaftsvertretungen im Ausland“ (S. 15). Sie stützte sich dabei auf unveröffentlichte und veröffentlichte Unterlagen aus dem Archiv der Kammer, allerdings erst für die Zeit nach 1945 und auch nur sehr lückenhaft. Diesen Mangel konnte die Autorin zumindest teilweise durch Quellenfunde in staatlichen, Firmen- und Wirtschaftsarchiven in der Bundesrepublik ausgleichen. Die Gliederung orientiert sich an den großen politischen und wirtschaftlichen Zäsuren.

Das erste Kapitel umfasst den Zeitraum von der Gründung der Kammer bis zur Weltwirtschaftskrise. Laut Satzung mussten alle Vorstandsmitglieder „deutsche Staatsangehörige“ sein und „mindestens zwei Jahre in Italien gelebt haben“ (S. 34). Ferner sollte die Kammer zur „Förderung ruhiger und stetiger wirtschaftlicher Verhältnisse zwischen Deutschland und Italien“ (S. 35) beitragen. Eine explizite Reaktion auf den Aufstieg der Faschisten in Italien lässt sich nicht nachweisen. Dass die Satzung um den Passus erweitert wurde, dass sich die Kammer „jeder politischen Betätigung“ enthalte (S. 38), lässt indes den Schluss zu, dass die Mitglieder zumindest um Neutralität bemüht waren. Widerstand gegen die protektionistische Welle Anfang der 1930er Jahre leisteten sie jedenfalls nicht. Den Jahren 1933 bis 1945 ist das zweite Kapitel gewidmet. Schrittweise und, so Rieder, „mehr oder weniger bereitwillig“ (S. 54) passte sich auch die Kammer in Mailand den Erwartungen des NS-Regimes an. Inwieweit ihre Mitglieder mit korporatistischen Ideen sympathisierten, wie sie in faschistischen Kreisen verbreitet waren, muss aufgrund der dürftigen Quellenbasis offenbleiben. Der Einfluss der NSDAP nahm ab Mitte der 1930er Jahre massiv zu, de facto wurde per Satzungsänderung das „Führerprinzip“ übernommen (S. 67). Außerdem kam auf die Kammern mit den „Anfragen der Reichsstelle für den Außenhandel nach politischer und rassischer Zuverlässigkeit von Lieferanten im Ausland sowie der Ermittlung von Anteilsverhältnissen bei Kapitalgesellschaften“ erhebliche Mehrarbeit zu (S. 76).

Das nächste Kapitel widmet sich der Rolle der Deutsch-Italienischen Handelskammer, die bereits Ende 1946 wiedergegründet wurde, beim Wiederaufbau und der Reintegration in den Weltmarkt in den Jahren bis 1957. Daran schließt ein Kapitel über die Entwicklung der Kammer von der EWG-Gründung bis zum Mauerfall an. Zum Schluss geht es unter der Überschrift „Vom Ende des Kalten Krieges zur Globalisierung“ um ihre Aktivitäten im Zeitraum zwischen 1990 und 2021. Rieder hebt die Vermittlerfunktion der Kammer beim wirtschaftlichen Aufbau der neuen Bundesländer und die Initiativen zur „Förderung der Marktausweitung Italiens durch Handel und Direktinvestitionen“ (S. 137) hervor.

Mit ihrer Arbeit leistet Rieder einen wichtigen Beitrag zur geschichtswissenschaftlichen Forschung zu Auslandshandelskammern. Wie es sich für eine Festschrift gehört, liefert sie verlässliche Daten zur organisatorischen und personellen Entwicklung, zu den verschiedenen Standorten und zur Mitgliederzusammensetzung sowie -entwicklung. Im Unterschied zu vielen solcher Festschriften bemüht sie sich jedoch um eine Einbettung in die allgemeine politische und sozioökonomische Entwicklung der beiden Länder. Vor allem aber bewahrt sie sich eine kritische Sicht auf die Aktivitäten der Kammer.

WERNER BÜHRER

München

VSWG 111, 2024/4, 558–559 (CC-BY 4.0)

Daniel Trabalski

**Weg vom Fenster. Die Staublunge der Ruhrbergleute zwischen wissenschaftlicher Entdeckung, betrieblicher Regulierung und gesellschaftlichem Vergessen in der Bundesrepublik**

(Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte – Beihefte 258),  
Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2023, 241 S., 62,00 €.

Berufskrankheiten befinden sich im Schnittpunkt von Medizin- und Wissenschaftsgeschichte, Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte sowie der Sozialgeschichte – und auch weitere historische Zugriffe sind denkbar, wie etwa der der Körpergeschichte, wie die hier zu besprechende Arbeit deutlich macht. Entsprechend verdienstvoll, aber auch ambitioniert ist das Vorhaben von Daniel Trabalski, sich der Silikose, umgangssprachlich der Staublunge, als einer tückischen Berufskrankheit der Bergarbeiter zuzuwenden. Anders als der Titel nahelegt, greift der Verf. durchaus auf die Jahre vor 1949 zurück, zum Teil bis in die 1930er Jahre. Das ist auch sinnvoll, da sich die grundsätzliche Anerkennung der Silikose als Berufskrankheit auf das Jahr 1929 datieren lässt.

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt gleichwohl auf der Zeit zwischen der Mitte der 1940er und den 1960er Jahren, umfasst also die Phase vor und nach dem Beginn der Krise des deutschen Steinkohlebergbaus. Trabalski interessiert sich hier für das ständigen Wandlungen unterworfenen Wissen um die Silikose, wobei er nicht primär direkte Kausalbeziehungen verfolgt (etwa im Sinne einer klaren Linie von medizinischer Aufklärung hin zur erfolgreichen Bekämpfung der Krankheit), sondern das Wissen um die Krankheit, insofern dieses im Spannungsfeld verschiedener Akteure – Berufsgenossenschaften, Gewerkschaften, Mediziner, aber auch der Bergleute selbst – sich immer wieder neu konstituierte und unterschiedliche Ausprägungen annahm.

Um der Vielschichtigkeit des Themas gerecht zu werden, nähert sich Trabalski der Silikose in fünf Kapiteln aus unterschiedlichen Blickwinkeln: Zunächst kombiniert er die Darstellung der Neuformierung der bergbaubezogenen Sozialversicherung nach 1945 mit einer Darstellung der öffentlichen Debatte zur Silikose, einschließlich der medizinischen Beiträge. Die im engeren Sinn medizinhistorische Perspektive kommt dabei leider etwas kurz: Zeitgenössische fachwissenschaftliche Beiträge dienen nicht als Quellengrundlage, wie man auch über die disziplinäre und institutionelle Verortung der beteiligten Mediziner nur wenig erfährt. Wo das 1962 gegründete „Düsseldorfer Institut für Lufthygiene und Silikoseforschung“ genau angesiedelt war – ob an der medizinischen Akademie, der späteren Universität, hätte man gerne erfahren. Andererseits beleuchtet Trabalski immer wieder eindrücklich die faktische Hilflosigkeit der zeitgenössischen Medizin gegenüber dieser Krankheit, die schon wegen der in die Höhe schnellenden Rentenansprüche dringend der Aufklärung und Bekämpfung bedurfte. Man könnte auch bemängeln, dass er den Bezug zur Tuberkulose, die als Gegenstand der Medizin in der Nachkriegszeit bereits von Ulrike Lindner untersucht worden ist, nicht weiterverfolgt, obwohl gerade die herangezogenen Fallbeispiele von Bergarbeitern die Verbindung beider Krankheiten dokumentieren.

Weitere Perspektiven richten sich sodann auf zeitlich weit zurückreichende Versuche der betrieblichen Prävention und ferner auf den Wandel des medizinischen Blicks weg von den Versuchen, im jeweiligen Einzelfall eine kurative Lösung zu erreichen, hin zu dem seit den 1960er Jahren

vorherrschenden Zugang, über die Erhebung medizinischer und arbeitsplatzbezogener Massendaten eine wahrscheinlichkeitstheoretisch fundierte Bearbeitbarkeit der Silikose als berechenbares Risiko zu erreichen. Dies geschah dann etwa durch eine Festlegung von Grenzwerten der Exposition, die durch Arbeitsstellenrotation eingehalten werden sollten. Gerade hier ist es zu bedauern, dass die Arbeit die diesem Wandel zugrundeliegenden statistischen Basisdaten (Erkrankungshäufigkeit, Todesfallrate, Altersstruktur etc.) nicht systematisch einbezieht – gerade auch dort, wo von den öffentlichen Debatten um die schwierige Deutung der Statistiken gehandelt wird (z. B. S. 62). Auch eine systematische Rückbindung der Krankheits- und Todesfälle an die in den 1960er Jahren stark zurückgehenden Beschäftigtenzahlen hat der Rezensent vermisst (die Arbeit von Christoph Nonn zur Krise des Ruhrbergbaus fehlt dementsprechend auch im Literaturverzeichnis).

Eine Stärke der Untersuchung liegt hingegen in der Betonung der *agency* der Bergarbeiter selbst: Sei es, dass diese ihre Krankheitssymptome sehr genau beobachteten und auch versuchten, ihre eigenen therapeutischen Schlüsse zu ziehen, sei es, dass sie bewundernswerte Hartnäckigkeit in der Auseinandersetzung mit jenen Institutionen entwickeln konnten, die für die Bewilligung von Rentenansprüchen zuständig waren. Die Studie beleuchtet somit eine wichtige Facette der Medizingeschichte in ihrer Verbindung zur Wirtschaftsgeschichte. Interessant wäre für künftige Untersuchungen ein Vergleich mit anderen europäischen Bergbauregionen wie auch die Frage nach einer länderübergreifenden wissenshistorischen Vernetzung der Akteure.

MICHAEL C. SCHNEIDER  
Düsseldorf

VSWG 111, 2024/4, 559–561 (CC-BY 4.0)

William Voegeli

**Der amerikanische Wohlfahrtsstaat. Herausgegeben und übersetzt von Hardy Buillon**

(Hayek-Schriftenreihe zum Klassischen Liberalismus 7), Duncker & Humblot, Berlin 2023, 260 S. (6 Abb., 22 Tab.), 49,90 €.

Auf wen übt das Gepräge des amerikanischen Wohlfahrtsstaates nicht eine besondere Faszination aus? Auf der einen Seite sind die Vereinigten Staaten die wohlhabendste Nation der Welt. Auf der anderen Seite erscheint jedoch die Bereitschaft in der amerikanischen Gesellschaft, einen umfangreichen Wohlfahrtsstaat zu unterhalten, relativ geringer als in ähnlich wohlhabenden Gesellschaften Europas ausgeprägt zu sein. An sozial- und geschichtswissenschaftlichen Versuchen, dieses Spannungsverhältnis zu erklären, mangelt es nicht. Alesina et al. (2002) etwa, um nur ein Beispiel anzuführen, verwerfen ökonomische Faktoren zu Gunsten dreier verhaltensbezogener bzw. politischer Faktoren: „[...] the majority of Americans believe that redistribution favors racial minorities [;] [...] Americans believe that they live in an open and fair society and that if someone is poor it is his or her own fault [...] [;] the political system is geared toward preventing redistribution“<sup>1</sup>.

Das zur Rezension vorliegende Werk des US-amerikanischen Politikwissenschaftlers William Voegeli setzt am letztgenannten Faktor, dem politischen, an. Letztlich geht es dem Autor nicht einfach nur darum, die politische (und philosophische) Auseinandersetzung zwischen den liberalen und den konservativen Kräften um die Deutungshoheit über Zweck und Grenzen des amerikanischen Wohlfahrtsstaates nachzuzeichnen, sondern vielmehr darum, eine überfällige Grundsatzdebatte über die richtige Haltung dazu anzuregen. Denn zu beidem, so die Argumentation, hätten die genannten Lager aus verschiedenen Gründen bis heute keine klare Position entwickelt. So ergäbe sich die eigenartige – um nicht zu sagen: gesellschaftlich eigentlich unerwünschte – Situation, dass der Wohlfahrtsstaat bzw. der Umfang staatlicher Aktivität tatsächlich seit dem New Deal beständig zugenommen hätte, mit keinem Ende in Sicht. Die liberalen Kräfte nimmt Voegeli dabei stärker als die konservativen unter rhetorischen Beschuss, da er sie als die Urheber des New Deals identifiziert, durch den die bis dahin gültige „Legitimitätsschranke“ (S. 22) staatlich organisierter Umverteilung in den Vereinigten Staaten nachhaltig nivelliert wurde. Entlassen aus der Lektüre werden die Leser:innen mit der Schlussfolgerung, dass „die Konservativen [...] einen großen Teil ihrer Pflicht, das Experiment der Selbstregierung zu beschützen, erfüllt [haben], wenn sie die Liberalen dazu bewegen können, ihre [sic!] Pflicht zu erfüllen – nämlich sich der oben genannten Frage [nach den Grenzen des Wohlfahrtsstaats; Anm. d. Rezensenten] ernsthaft stellen [sic!] –, oder sie den politischen Preis dafür zahlen lassen [sic!]“ (S. 240). Die zu dieser Schlussfolgerung hinführende (überwiegend normative) Analyse erfolgt in fünf Kapiteln, betitelt „Amerikas Wohlfahrtsstaat in Zahlen. Zur Messung des Wachstums“ (Kap. 1), „Amerikas Wohlfahrtsstaat in der Theorie. Darstellung der Grundidee“ (Kap. 2), „Das Dauerversagen des Liberalismus bei der Sinngebung“ (Kap. 3), „Das Dauerversagen des Liberalismus bei der Lohngestaltung“ (Kap. 4) und „Das Dauerversagen des Konservatismus bei der Gestaltung des Unterschieds“ (Kap. 5).

Für welche potenziell interessierten Leser:innen könnte sich die Lektüre des vorliegenden Werks lohnen? Und für welche eher nicht? Zunächst sei darauf hingewiesen, dass das vorliegende Werk ursprünglich in englischer Sprache publiziert wurde, und dies bereits im Jahr 2010.<sup>2</sup> Alle diejenigen, die dem anvisierten Adressatenkreis angehören – im Allgemeinen alle Amerikaner:innen und im Speziellen die politisch engagierte intellektuelle Elite in den Vereinigten Staaten (inklusive der Politikwissenschaft) –, werden Voegelis Untersuchung schon längst zur Kenntnis genommen haben; dies darf man wohl auch allen Vertreter:innen der Sozial- und Geschichtswissenschaften außerhalb der Vereinigten Staaten unterstellen, die sich intensiv mit den dortigen politischen und gesellschaftlichen Verhältnissen beschäftigen. Zwar wurde die deutschsprachige Version marginal überarbeitet und das Kapitel 2 um drei Unterkapitel, die aus der ursprünglichen Version herausgelassen wurden, erweitert.<sup>3</sup> Allerdings betrifft dies nicht den Untersuchungshorizont, der weiterhin vom New Deal bis zum Beginn der Präsidentschaft Barack Obamas reicht. Kenner:innen der englischsprachigen Version werden insofern wenig Neues erfahren.

Etwas anders verhält es sich für diejenigen Leser:innen, welche nicht Teil des o.g. Adressatenkreises sind, etwa alle primär an der Genese europäischer Wohlfahrtsstaaten in vergleichender Perspektive interessierten (Wirtschafts- und Sozial-)Historiker:innen. Diese können einiges Wissenswertes über die (polit-)philosophischen und mentalitätsbezogenen Grundlagen des amerikanischen Wohlfahrtsstaates mitnehmen. Eine systematische Diskussion sämtlicher Sozialprogramme sowie eine überzeugende vergleichende Typologisierung des amerikanischen Wohlfahrtsstaates darf man allerdings nicht erwarten; dies lässt die Literaturgrundlage nicht zu.<sup>4</sup> Gerade in den

diversen vergleichenden Passagen, in denen Bezüge zum Wesen europäischer Wohlfahrtsstaaten hergestellt werden, erweist sich die zwischen den Zeilen durchscheinende Grunddisposition des Autors – der Primat der Eigenfürsorge zu Gunsten einer deutlich reduzierten Staatstätigkeit sei dem entgegengesetzten europäischen Weg grundsätzlich zu bevorzugen – als Hindernis für eine sachliche Analyse. So verbleibt der Eindruck, der wiederholte Vergleich mit Europa diene doch eher der Selbstvergewisserung über die Überlegenheit des amerikanischen Ansatzes. Dies mag die Primärlaserschaft, gerade die konservativ eingestellte, gerne lesen; manch andere Leser:innen mögen damit aber nicht so viel anfangen können.

- 1 Alesina, Alberto et al. (2002): Why doesn't the United States Have a European-Style Welfare State?, in: *Brookings Papers in Economic Activity* 2002/2, S. 187–277, hier S. 247.
- 2 Vgl. Voegeli, William (2010): *Never Enough – America's Limitless Welfare State*, New York: Encounter Books.
- 3 Vgl. hierzu das Vorwort des Herausgebers und Übersetzers auf S. 11. Ihm zufolge waren die Unterkapitel drei bis fünf des Kapitels 2 („Der New Deal und die neue Verfassung“, „Die lebendige Verfassung“ und „Die zweite Bill of Rights“) ursprünglich nicht Teil der englischen Version.
- 4 Einschlägige wirtschaftswissenschaftliche (wie etwa der oben zitierte Aufsatz von Alesina et al.) sowie wirtschafts- und sozialhistorische Titel sucht man im umfangreichen Literaturverzeichnis vergeblich. Als Beispiele für letztere, die gerade in den diversen Passagen zur „Progressive Era“, zum New Deal und zum Vergleich mit Europa (Kap. 1!) hätten Erwähnung finden können, seien nur erwähnt: Lindert, Peter H. (1994): The Rise of Social Spending, 1880–1930, in: *Explorations in Economic History* 31, S. 1–37; ders. (1996): What Limits Social Spending?, in: *Explorations in Economic History* 33 (1), S. 1–34; Fishback, Price V. / Kantor, Shawn E. (2000): *A Prelude to the Welfare State – The Origins of Workers' Compensation*, Chicago; Lindert, Peter H. (2004): *Growing Public – Social Spending and Economic Growth Since the Eighteenth Century*, 2 Bde., Cambridge et al.; Murray, John E. (2007): *Origins of American Health Insurance – A History of Industrial Sickness Funds*, New Haven. Auf Basis dieser und ähnlicher Titel hätte der Autor auch überzeugender die Frage beantworten können, wo der amerikanische Wohlfahrtsstaat denn eigentlich anfängt; den Beginn im New Deal zu verorten, wird manchen Leser:innen aus geschichtswissenschaftlicher Perspektive besehen zu kurz greifen.

TOBIAS A. JOPP

Regensburg

## C. Sozialgeschichte

VSWG 111, 2024/4, 561–562 (CC-BY 4.0)

Alexander Hennig

### **Die Rückkehr der Inflation. Inflation und Geldpolitik in Westdeutschland in den 1970er Jahren**

(Wirtschaftspolitik in Forschung und Praxis 83), Verlag Dr. Kovač, Hamburg 2023, 142 S., 74,90 €.

Das Forschungsinteresse an der Geschichte von Zentralbanken, Geld- und Währungspolitik hat in den letzten Jahren markant zugenommen. Dass Alexander Hennig dieser neueren Diskussion in einem Buch über „Inflation und Geldpolitik in Westdeutschland“ keine Zeile widmet, ist selbst angesichts des geringen Umfangs einigermaßen befremdlich. Nicht weniger erstaunt es, dass der

Verfasser – Professor für „Digital Commerce Management“ an der Dualen Hochschule Mannheim – gar nicht erst versucht, eine Fragestellung zu formulieren. Statt mit einer Einleitung beginnt das Buch mit einer sehr knappen, deskriptiven Skizze der bundesdeutschen Inflationsentwicklung seit den 1950er Jahren, wobei hier wie im Folgenden auf eine vergleichende Einordnung verzichtet wird. Die anschließende Beschreibung von wirtschaftlichen „Rahmenbedingungen“ in der „westdeutschen Bundesrepublik“ (S. 12) der 1970er Jahre stellt ebenso wenig klar, was hier eigentlich gerahmt werden soll.

Es folgen Ausführungen zu „Nachfrageentwicklungen“, die neben Konsum, Investitionen und Exporten auch eine überlange Darstellung der Ölpreisschocks umfassen. Ebenso wie beim Titelbild, einer leeren Autobahn an einem autofreien Sonntag 1973, bleibt die Relevanz für das Thema des Buchs unklar. Ähnliches gilt für ein langes Kapitel zur Tarifpolitik der Gewerkschaften, das in eine Skizze der Lohn- und Materialkostenentwicklung eingeschoben wurde. Erst abschließend kommt Hennig auf monetäre Zusammenhänge zu sprechen, indem er die Entwicklung der Zinsen sowie die Geldpolitik unter den Bedingungen fixer und floatender Wechselkurse beschreibt. Die Zusammenfassung bemüht sich schließlich doch noch kurz um eine systematische Auflistung inflationstreibender und -dämpfender Faktoren, reicht aber über eine Wiederholung des bereits Gesagten nicht hinaus. Eine Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Ansätzen der Inflationserklärung oder mit Geld- und Währungstheorien findet auch hier nicht statt.

Die präsentierten Fakten sind sattsam bekannt – und zwar seit Langem, wie das Buch wohl unfreiwillig beweist. Die Quellengrundlage besteht nämlich, neben einzelnen Geschäftsberichten der Deutschen Bundesbank sowie den von der westdeutschen Zentralbank auf CD-ROM veröffentlichten (und nicht nachvollziehbar zitierten) monetären Statistiken, hauptsächlich aus einigen wenigen Texten aus den 1980er Jahren. Es finden sich aber auch längere darstellende Passagen ohne jeglichen Quellennachweis, Websites werden nicht nach den üblichen Standards zitiert, die in den Grafiken ständig angeführten „eigenen Berechnungen“ auf Basis des Bundesbank-Materials sind ebenfalls nicht nachvollziehbar. Die seit den 1990er Jahren entstandene Literatur zum Thema hat Hennig offenbar höchstens zufällig zur Kenntnis genommen. Selbst die einschlägigen Beiträge aus dem Standard-Sammelwerk „50 Jahre Deutsche Mark“ (1998) sind nicht verarbeitet, von den zahlreichen englischsprachigen Arbeiten zum Bretton-Woods-Regime oder zur europäischen Währungsintegration ganz zu schweigen. Wissenschaftlich ist das Bändchen schon deshalb bestenfalls überflüssig, eine weitere Verbreitung dürfte der prohibitive Preis verhüten. Umso rätselhafter bleibt, für welchen Leserkreis dieses Elaborat fabriziert wurde.

RALF AHRENS

Potsdam

VSWG 111, 2024/4, 563–565 (CC-BY 4.0)

Felix Römer

**Inequality Knowledge. The Making of the Numbers about the Gap between Rich and Poor in Contemporary Britain**

(Publications of the German Historical Institute London 89),

De Gruyter Oldenbourg, Berlin/Boston 2023, 377 pp. (10 fig.), 54.50 £.

How many families are living in poverty? Are the rich getting richer and the poor poorer? Which are the most deprived areas? How do the incomes of different ethnic groups compare? Such questions have long been of interest to activists, journalists, academics, policymakers, and much of the general public, albeit their salience has fluctuated with the changing economic and political climate. In the UK today we take it for granted that trustworthy official statistics answer these questions and are accompanied by methodological details. Non-governmental actors provide vigorous scrutiny and prompt, clear commentary. As exemplified by a current row over the two-child limit to child benefit and its relation to child poverty, the focus of political dispute has moved from establishing the statistical facts to accounting for their causes and determining policy responses.

This state of affairs is what Felix Römer characterises as the prevailing “civil society” knowledge regime with respect to economic inequality in the UK. His excellent, deeply researched book details the transformation of the prevailing knowledge regime in this domain from the post-war era up to the present day, with a focus on major turning points between the late 1960s and early 1990s. Needless to say, consumers of statistical knowledge about economic inequality have not always had it so good. Drawing on extensive archival material (some newly declassified) pertaining to internal government discussions, Römer shows how ministers and civil servants long used their position of control over the machinery of statistical knowledge production to suppress, obscure, and spin, shaping what sorts of facts made it into the public domain, in what form they were presented, and indeed what data was collected in the first place. He shows in minute detail how civil society broke this monopoly, one technical enquiry to a government statistician, one parliamentary question, one newspaper article at a time, over the course of decades.

The book comprises an introduction, four further substantive chapters, and a concise conclusion. Among other things, the introduction highlights the value of historicising knowledge to better understand its role in shaping contemporary narratives. This is plainly illustrated by uncertainty and contestation over trends in poverty and income inequality during the 1980s, whereas today it is uncontroversial and widely known that both increased sharply. Absent such knowledge, the Thatcher government could insist at the time that it had made “everyone better off”.

Whilst the book is firmly focused on the UK, the second chapter, “The Emergence of a Global Knowledge Regime”, chronicles the efforts of intergovernmental bodies such as the ILO, OECD, and UN to develop and compare social statistics across countries, progressing from basic information about living standards among workers to measures of income and wealth inequality across the whole population. Readers might find this the least interesting part of the book. Until breakthroughs associated with the Luxembourg Income Study in the mid 1990s, the pattern that repeatedly emerges and that Römer painstakingly documents is one of glacial progress, with secretariats’ efforts repeatedly frustrated by member states – the UK often to the fore – studiously guarding

their position as gatekeepers of their own national statistics. Again and again, a proposal is made, meets with scepticism, and is sent back to an obscure committee or working group or abandoned altogether. A motivation that features prominently throughout the book makes its first appearances here: officials are eager to avoid opening the door to politically embarrassing comparisons, a concern exacerbated in the international context by justifiable doubt as to the very possibility of meaningfully comparing indicators from different countries. Insufficient material resourcing, a lack of international harmonisation of relevant concepts and measures, and (especially British) officials' mistrust of the validity of any comparisons that might emerge appear to have stood in mutual reinforcement for decades.

The third chapter brings the focus back solely to the UK and introduces "The Post-War Knowledge Regime, 1948-1972". Römer details quite how (strikingly) little could be said about economic inequality in the UK with any authority. This allowed political actors the freedom to describe the social and economic trajectory of the country in terms favourable to their own outlook, knowing that challenges on points of fact could not be unambiguously sustained. On the nascent New Right, this gave rise to the claim of a "great transformation" by which overgenerous redistribution had left the nation weak. What statistical information there was carried grave limitations. The mode of its creation and dissemination was firmly under the control of government statisticians, resource constrained, mindful of other priorities, and wary of fuelling claims that stretched the meagre available evidence. In circumstances that cannot have seemed propitious, academics such as Anthony Atkinson ploughed forward, Labour MP Michael Meacher began to ask forensic, statistically literate questions in parliament, and Peter Townsend and Brian Abel-Smith's 1965 book *The Poor and the Poorest* even heralded a "rediscovery of poverty". For the first time, officials felt sustained public pressure for more information, but subsequent efforts essentially fizzled out. Treasury officials counselled deflection, for instance "warn[ing] that 'there are dangers in getting involved in disputes with Meacher on particular figures, and we would advise against this'".

The next chapter is named "The Social Democratic Knowledge Regime, 1973-1979". In a context of slow growth, rising unemployment, rising inflation and strained industrial relations, academic and policy interest grew, and broadened beyond poverty to inequality at large. With scrutiny and requests for information steadily growing, evasion could only go on so long and calls came even from within the Heath government for a strengthening of the statistical infrastructure ("it would be easier to rebut some of the nonsense reported by the mass media", remarked a figure close to the Prime Minister). Important steps were taken in this direction following Labour's 1974 general election victory on a manifesto promising to promote social justice "by a drastic redistribution of wealth and income". The establishment of the Royal Commission on the Distribution of Income and Wealth brought a comprehensive enquiry into what was known, and an impetus for the production and dissemination of more information. Römer gives an intricate account of the RCDIW's successes and failures. His archival work allows him to describe from insiders' perspectives the many ways in which and reasons why initiatives associated with the RCDIW fell short of their aims by the time Callaghan came to power in 1976 and the opportune moment of enthusiasm for redistribution had passed. Upon Thatcher's election the Commission was disbanded, in a move very much of a piece with her government's broader "knowledge politics".

If readers choose only to dip into this book I wholeheartedly recommend the fifth chapter, "The Rise and Fall of the Thatcherite Knowledge Regime, 1979-1991/99". Römer narrates in close detail

how civil society and academia steadily twisted the arm of Thatcher's ministers and officials, eventually forcing a previously unthinkable degree of transparency in the production of social statistics. This is all the more striking for coming after a stubborn and at times underhanded effort to take the spotlight off economic inequality and promote a "trickle-down" narrative. The resourcing of social statistics was cut back, unfavourable findings were kept from public view, and confidence in official statistics reached a low ebb, especially following political interference in the unemployment count. We are privy to private correspondence revealing the despair of a senior civil servant: "we have reached the stage [...] where the question of statistical integrity needs to be addressed". Relentless scrutiny and increasing technical sophistication among civil society organisations, particularly the Institute for Fiscal Studies, eventually left the government with no option but to open up to outsiders. Officials at the Department of Social Security worried that "the IFS would 'sooner or later' be able to 'produce what we refuse to produce'". This fear was realised with the independent publication of results showing a large rise in poverty under Thatcher. A point had been reached at which officials knew that if they continued to leave distributional questions unsatisfactorily answered, credible figures outside of government would step into the gap and shape the news agenda.

Among the many strengths of this book, one is how Römer is able to describe the "official version" of events and then follow up with the version that emerges from correspondence within and between departments. It is a valuable study of organisational behaviour besides its many other contributions. The civil service "blob" resolves into a set of individuals with human personalities and motivations: pride in professional standards, adherence to the constraints of one's role, acute sensitivity to public criticism, and the hoarding of influence all loom large, though in varied proportions among different individuals. If I have one minor note of criticism it is that relatively little attention is given to the question of how genuinely feasible improvements to the statistical infrastructure were at various times. This is no doubt difficult to judge, but a richer discussion of the progression of information technology, for instance, might clarify our picture of how far officials' reluctance was justified on certain occasions.

LEWIS R. ANDERSON

Oxford

VSWG 111, 2024/4, 565–567 (CC-BY 4.0)

Kim Sebastian Todzi

**Unternehmen Weltaneignung. Der Woermann-Konzern und der deutsche Kolonialismus 1837–1916**

(Hamburger Beiträge zur Geschichte der kolonialen Globalisierung 2),  
Wallstein Verlag, Göttingen 2023, 503 S. (42 Abb.), 38,00 €.

In den letzten beiden Jahrzehnten hat die Geschichte des deutschen Kolonialismus vermehrte Aufmerksamkeit gefunden. Doch während der Großteil der Studien durch postkoloniale Ansätze geprägt ist und eine kulturhistorische Ausrichtung aufweist, ist die Untersuchung wirtschaftlicher

Aspekte deutlich in den Hintergrund getreten. Demgegenüber lenkt Kim Sebastian Todzi in seiner lesenswerten Untersuchung des Hamburger Woermann-Konzerns die Aufmerksamkeit auf die materielle Dimension der Kolonialherrschaft.

Das Handelshaus wurde 1837 durch Carl Woermann in Hamburg gegründet und entwickelte sich zu einem der bedeutendsten deutschen Unternehmen in Westafrika vor der Kolonialreichsgründung 1884. Die Geschäfte hatten anfänglich eine globale Reichweite. So exportierte Woermann Baumwollstoffe, Küchengeschirr, Waffen und Alkohol nach Südostasien, Westafrika und Südamerika und importierte im Gegenzug Rattan, Reis, Palmöl und Kautschuk nach Hamburg. Ab den 1880er Jahren erfolgte eine Verengung des Geschäftsfeldes, indem sich die Firma auf Westafrika zu konzentrieren begann, wo in dieser Zeit ein allmählicher Übergang vom Sklavenhandel zu einer als legitim angesehenen Form des Handels stattfand.

Die geographische Neuorientierung lässt sich daran festmachen, dass Woermann 1885 die Kamerun Land- und Plantagesgesellschaft ins Leben rief. Ein Jahr später gründete die Firma die Woermann-Linie, die bis 1906 das einzige deutsche Schifffahrtsunternehmen war, das regelmäßig einen Liniendienst nach Westafrika anbot. 1890 wurde Woermann Mehrheitseigner der mit staatlicher Unterstützung gegründeten Deutschen Ost-Afrika-Linie. Durch diese unternehmerischen Entscheide wandelte sich Woermann von einem Handels- zu einem Logistikkonzern. Damit bildete die Firma ein Scharnier zwischen dem Deutschen Reich und den Kolonien und wurde nach Ansicht des Autors zeitweise unentbehrlich für die Sicherung der kolonialen Herrschaft. So wurden die Schiffe der Woermann-Linie während des Krieges gegen die Herero und Nama für Truppentransporte und die Versorgung der Schutztruppen benutzt, wodurch die Reederei ihren Umsatz verdoppelte. Die „symbiotische Verbindung des Woermann-Konzerns mit der deutschen Kolonialherrschaft“ (S. 12) zeigt sich auch daran, dass Adolph Woermann, der Sohn des Firmengründers, der als Mitglied des Reichstages, des Kolonialrats, der Hamburger Bürgerschaft und der Handelskammer hervorragend vernetzt war, 1883 eine Denkschrift über deutsche Wirtschaftsinteressen in Westafrika entwarf, die zu einem Schlüsseldokument der deutschen Kolonialreichsgründung werden sollte.

Todzis Studie, die als Dissertation an der Universität Hamburg eingereicht wurde, zeichnet die Geschichte des Woermann-Konzerns in sieben Kapiteln nach, die im Wesentlichen chronologisch angeordnet sind. Als wichtigste Quellen dienen die historischen Bestände des nach wie vor existierenden Woermann-Konzerns, die erstmals wissenschaftlich ausgewertet werden konnten; allerdings wurde ein Großteil der Geschäftsunterlagen im Zweiten Weltkrieg vernichtet. Daneben wurden Quellen aus verschiedenen deutschen und britischen Archiven, sowie dem Nationalarchiv von Kamerun in Yaoundé und weiteren afrikanischen Archiven ausgewertet.

Die Studie zeichnet sich durch eine schlüssige Argumentation und einen erfreulich unaufgeregten Schreibstil aus – bei diesem Thema nicht selbstverständlich. Zwei Hauptverdienste sind hervorzuheben. Erstens unterstreicht die Untersuchung die Bedeutung multinationaler Unternehmen für die Herausbildung von Weltmärkten. Sie zeigt dabei zum einen die Konvergenz von kolonialer Herrschaft und wirtschaftlichen Profitinteressen; da Woermanns Geschäfte zunehmend mit der deutschen Kolonialherrschaft verknüpft waren, ist die Studie damit Teil einer Gewaltgeschichte des Kapitalismus. Zum anderen verweist die Untersuchung immer wieder auf die Unterschiede zwischen territorialen und kapitalistischen Machtlogiken und zeigt auf, dass das Verhältnis zwischen kolonialstaatlichen Institutionen und privatwirtschaftlichen Akteuren nie reibungsfrei war.

Zweitens besteht ein wichtiger Verdienst der Arbeit darin, dass sie die Handlungsspielräume der Afrikanerinnen und Afrikaner ernst nimmt. So wird aufgezeigt, dass die Duala, die in Kamerun als Mittelsleute der deutschen Firma agierten, trotz zunehmender Entrechtung immer wieder erfolgreich ihre eigenen Interessen vertreten konnten. Dies hebt die Bedeutung indigener Akteure für die Herausbildung des globalen Kapitalismus hervor und ist umso bemerkenswerter, als die noch vorhandenen Quellen fast ausschließlich von europäischen Männern verfasst wurden. Diese Quellen wurden erfolgreich gegen den Strich gelesen, um die Perspektive der Afrikanerinnen und Afrikaner herauszuarbeiten.

CHRISTOF DEJUNG

Bern

## D. Wirtschaftsgeschichte

VSWG 111, 2024/4, 567–568 (CC-BY 4.0)

Marcel Boldorf / Jonas Scherner (Hg.)

### **Handbuch Wirtschaft im Nationalsozialismus**

(Handbücher zur Wirtschaftsgeschichte), De Gruyter Oldenbourg, Berlin/Boston  
2023, XII+899 S. (36 Abb., 40 Tab.), 199,95 €.

Obwohl die Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft zu den am besten erforschten Themen der Geschichtswissenschaft zählt, blieben die Entwicklung der Wirtschaft und die NS-Wirtschaftspolitik in der Zeit von 1933 bis 1945 lange Zeit von nachrangigem Interesse; in der Forschung und öffentlichen Debatte dominierten Themen wie Judenverfolgung und Holocaust sowie Aufrüstung und Krieg. Immer wieder geisterten Thesen von einem angeblichen „Wirtschafts- und Beschäftigungswunder“ sowie einer auf sozialer Umverteilung fokussierten „Wohlfühl-diktatur“ im Sinne eines sozialutopischen „Volksstaates“ (Götz Aly) durch den Debattenraum, ohne aber die Wirtschaftsentwicklung im NS nachhaltig erklären zu können. Dies gelang am ehesten Adam Tooze mit seiner Gesamtdarstellung der Wirtschaft im NS, die 2007 erschien. Der von Albrecht Ritschl herausgegebene Band zum Reichswirtschaftsministerium in der vierbändigen Reihe der Historikerkommission beim Bundeswirtschaftsministerium bezog „Wirtschaftsordnung und Verbrechenkomplex“ aufeinander. Ein zuverlässiges Handbuch zur Wirtschaft im Nationalsozialismus gab es bis zum Erscheinen der hier anzuzeigenden Publikation nicht. Es versucht, in insgesamt 36 Beiträgen auf der Höhe des aktuellen Forschungsstandes die Entwicklung der Wirtschaft in der Zeit von 1933 bis 1945 in den Blick zu nehmen und schließt damit eine gravierende Forschungslücke.

Nach einem kurzen Überblick der Herausgeber Marcel Boldorf und Jonas Scherner zum Verhältnis von NS-Ideologie und Wirtschaftspolitik werden die „Grundlagen des Wirtschaftens“ dargestellt, von der Wirtschaftslenkung über die Rüstungsforschung bis hin zu Transport und Verkehr. Auch die Beziehungen der Wirtschaftselite zum NS-Staat werden beleuchtet. Im Überblick zu den einzelnen Wirtschaftssektoren dominiert der Blick auf die Industrie. Im Teil zu „Wirtschaft und

Gesellschaft“ werden mit Aufsätzen über Umwelt und Wirtschaft, Medienwirtschaft, Tourismus und Luxusgütern nicht völlig überraschende, im Rahmen eines Handbuchs aber eher randständige Themen beleuchtet. Dass das Handbuch einem „weiten Verständnis von Wirtschaftsgeschichte“ folgt (S. 11), wird in diesen Beiträgen am ehesten greifbar. Hier wären auch die erst in der nächsten Sektion untergebrachten Aufsätze zur Sozialpolitik sowie zur Frauen- und Zwangsarbeit gut aufgehoben gewesen. In Teil 5, der sich mit „Erwerbstätigkeit und Verteilungspolitik“ beschäftigt, fehlt ein eigenständiger Beitrag zu NS-Beschäftigungsprogrammen und „Arbeitsschlacht“ – hier hätte sich ausführlich darstellen lassen, wie die Legende vom „Beschäftigungswunder“ auf der Basis des heutigen Forschungsstandes einzuordnen ist.

Von großer Wichtigkeit bezüglich der Thematisierung der NS-Verbrechenspolitik ist Christoph Kreuzmüllers Beitrag zur „Vernichtung der jüdischen Gewerbetätigkeit“. Diese allerdings erst im Zusammenhang von „Expansion und Verfolgung“ abzuhandeln, im Kontext von Beiträgen zur NS-Großraumwirtschaft, zur österreichischen Wirtschaft und zur tschechischen Industrie, wirkt eher nach einer Verlegenheitslösung und widerspricht dem Forschungsbefund, dass, anders als von der frühen Forschung angenommen, die zeitgenössisch als „Arisierung“ oder „Entjudung“ bezeichneten Prozesse bereits sehr früh starteten, und nicht erst 1938, als das NS-Regime zum Großangriff auf die jüdische Wirtschaftstätigkeit überging.

Der abschließende siebente Teil des Handbuchs beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit der Besatzungswirtschaft in West-, Nord-, Süd- und Südost- sowie Osteuropa. Im Fokus steht also die Kriegs- bzw. Besatzungswirtschaft. Zu den unbestrittenen Vorzügen des Handbuchs zählt es jedoch, dass die einzelnen Beiträge die oft beschworenen „Friedensjahre“ der NS-Herrschaft (die der Kriegsvorbereitung dienten) und die Kriegszeit im Zusammenhang betrachten, 1939 also nicht als „entscheidende Wasserscheide“ (S. 12) erscheint.

Im als „Ausblick“ betitelten Schlusskapitel weisen die Herausgeber nochmals die (erstaunlich langlebige) Vorstellung zurück, die NS-Wirtschaftspolitik habe Wunder vollbracht. Sie betonen, dass es „weder ein Wirtschaftswunder noch ein Beschäftigungs- oder ein Rüstungswunder“ gegeben habe (S. 867). Stattdessen habe das Regime reglementierende Maßnahmen ergriffen und Strukturen etabliert, die die Voraussetzungen für die Kriegswirtschaft geschaffen hätten. Mit den Folgen dieser Eingriffe beschäftigt sich dieses Kapitel überblicksartig, und es greift zudem einige Forschungskontroversen auf, etwa zum angeblichen „Investitionsboom“, die im Lichte neuester Forschungsergebnisse betrachtet werden.

Die Beiträge sind von unterschiedlicher Qualität, was die Wiedergabe aktueller Forschungsergebnisse angeht. Insgesamt handelt es sich bei dem vorliegenden, 900 Seiten starken ersten Handbuch zur Wirtschaft im NS aber trotz mancher Kritik im Detail um ein zuverlässig informierendes, Orientierung bietendes Kompendium zu einem lange vernachlässigten, ungemein wichtigen Forschungsfeld der NS-Aufarbeitung.

JAN SCHLEUSENER

Berlin

VSWG 111, 2024/4, 569–570 (CC-BY 4.0)

Alain Coën

**Les relations monétaires franco-allemandes et l'UEM (1969–1992):  
des ambitions aux réalités**

Peter Lang, Bruxelles et el. 2023, 414 pp., 63,10 €.

Franco-German cooperation has been a cornerstone of European integration since the early 1950s, although their relationship has often been complicated and fraught with disagreements. Likewise, European integration and its ever-wider reach into a broadening scope of public policies have provided ample opportunities for France and Germany to work together and steer integration, albeit neither continuously nor consistently. In examining the role of bilateral relations in economic and monetary integration and the evolving bilateral leadership and national ambitions, Alain Coën's recently published Ph.D. Dissertation contributes to refining our understanding of the origins and evolution of a crucial EU policy.

Coën's book covers roughly 25 years of monetary integration, a period of fundamental transformations in the European and international economic and monetary system, multiple external shocks, and shifting power relations within Franco-German relations. It is structured in three main parts organized chronologically. The first part covers the decade 1969–1979 and centres around the early attempts to lay the foundation stone of European monetary cooperation with the 1969 Hague Summit and the creation (and ultimate relative failure) of the European monetary system (EMS) on the backdrop of monetary turmoil throughout the 1970s. The second main section addresses the years 1979–1986, marked by economic instability on both sides of the Rhine and the liberal turn of economic and monetary policy. The latter is taken up in the final part, with the Single European Act (SEA, 1986) and the 1992 Maastricht Treaty as critical milestones towards deepening economic and monetary integration and the advent of liberalism. Coën demonstrates that, despite the shared objectives of economic and monetary stability and the promotion of a solid European entity, Franco-German efforts to promote monetary integration were hampered by ideological divergences and often conflicting economic and monetary domestic policies.

The book focuses on two levels of decision-making: the political level, with a focus on the national heads of state and government and the European Commission, and the economic and financial power represented by the central banks and their function in defining and applying monetary policies. The extent to which these two levels are examined concomitantly varies across the book.

The book is based on extensive research conducted in archives of institutional, diplomatic, and central banks in France and Germany, supplemented by European and British historical records. While the scholarship on which the study draws is extensive, the literature is predominantly French-speaking and, at times, a bit dated. Essential studies written in German, some of which are also translated into French, are not referenced,<sup>1</sup> while more recent academic literature delving into some of the critical evolutions brought on by Coën is missing.<sup>2</sup> This focus may account for the predominant French focal point throughout the book, while the title may suggest a more bilateral approach. A more concise argumentation and summary of the many longer direct citations would have made for more accessible reading, too.

Coën's book nevertheless addresses a vital aspect of Franco-German relations that has been little studied. It is thus a valuable addition to recent work on European monetary and economic union history.<sup>3</sup> The author sheds new light on three different but connected processes at play during the period under study. First, he illustrates the shifting labour division within the Franco-German tandem. Second, his study confirms the engine role of the Bundesbank in driving monetary cooperation, both at the bilateral and European levels. However, he also uncovers the decline of politics and the growing importance of economics, albeit to varying degrees. Indeed, the book shows the continued importance of politics in France and the increasingly dominant role of finances and markets in driving the two countries' attitudes and policies vis-à-vis monetary integration.

- 1 A good example is the monograph by Claudia Hiepel, *Willy Brandt und Georges Pompidou. Deutsch-französische Europapolitik zwischen Aufbruch und Krise*, Oldenburg, 2012.
- 2 E. g. Laurent Warlouzet, *Governing Europe in a Globalizing World: Neoliberalism and its Alternatives following the 1973 Oil Crisis*, Routledge, 2018; Eric Sangar, "Understanding the Diffusion of West German Ordoliberal Ideas Within the Context of the Introduction of the European Monetary System," in Eric Sangar, *Diffusion in Franco-German Relations: A Different Perspective on a History of Cooperation and Conflict* Palgrave MacMillan, 2020: 203–226.
- 3 See, i. a., the works by Emmanuel Mourlon Druol.

CARINE GERMOND

Trondheim

VSWG 111, 2024/4, 570–571 (CC-BY 4.0)

Paul Erker

### **Die chemische Fabrik Joh. A. Benckiser im Nationalsozialismus**

Wallstein Verlag, Göttingen 2023, 512 S. (101 Abb.), 28,00 €.

Das kleine mittelständische Chemieunternehmen Benckiser in Ludwigshafen konnte durch die Herstellung von Zitronensäure in der Lebensmittelchemie einige Marktmacht behaupten und lieferte sich während der zwölf Jahre des Nationalsozialismus zunächst eher ungefährliche Hahnenkämpfe mit der NS-Gauprominenz, ehe es unter Kriegsbedingungen sowohl nach außen expandierte als auch durch Bombardements nahezu vernichtet wurde.

Die Arbeitspolitik gegenüber den Zwangsarbeitern war hierbei von einer diskontinuierlichen Unterdrückungsstrategie geprägt, welche von entschiedenen Gegenakteurinnen aus der betriebseigenen Sozialpolitik punktuell effektiv ausgehebelt werden konnte. Diese im Einzelnen geschliffen geschilderten Basiskonflikte bilden das Herzstück dieser Unternehmensgeschichte gegen den Strich und machen das Buch zu einer überaus gewinnbringenden Lektüre. Mittels eines umfassenden Quellenfundus an höchst aussagefähigen Geschäftsbriefen und mehr noch an Ego-Dokumenten der schreibfreudigen Protagonisten Albert Reimann senior und junior, den dinosaurierhaft auftretenden Firmenchefs, gelingt dem Unternehmenshistoriker eine außergewöhnlich dichte Beschreibung sowohl der unternehmerischen Verhältnisse als auch der arbeiterrelevanten Betriebsentscheidungen in allen ordnungspolitischen Konfliktlagen. Dieses Buch liest sich deshalb ungemein spannend als

die Mikrogeschichte der Arbeiter und der Unternehmenshierarchie gleichermaßen: im Ganzen als ein Panorama umkämpfter Einzelschicksale innerhalb der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik.

Dass die Unternehmerpersönlichkeit Reimann senior als Vorzeige-Faschist dennoch in einigen Konflikten selbst Pfalz-Gauleiter Bürckel die Stirn bot – 1936 wurde ihm sogar die NS-Mitgliedschaft entzogen, dann wieder zuerkannt – zeigt konfliktgeschichtliche und auch mentalitätsgeschichtliche Verdichtungsräume auf: Vater und Sohn Reimann erscheinen damit über die gesamte Breite des kurzen 20. Jh.s als die Prototypen einer auf moralischen Abwegen völlig verstiegenen Erlebnisperspektive des banal Bösen in einer zerstörerischen nationalsozialistischen Welt, die eine extrem asymmetrische Machtausübung zu Lasten der Arbeiterschaft und vor allem der bei Benckiser unfreiwillig schuftenden Zwangsarbeiter verantworteten.

Schon die breit in Selbstzeugnissen der Familie verankerte antirepublikanische, antisemitische und genuin rassistische Grundeinstellung der Reimanns während der Weimarer Republik, etwa anlässlich des Rathenaumordes besonders abstoßend aus Tagebuchnotizen der Ehefrau und Mutter Else Reimann umfassend zitiert (S. 42), gewährt einen hochspannenden Einblick in die Kehrseite der deutschen Geschichte des 20. Jh.s: Sie ist leider auch maßgeblich von solchen antihumanen Kräften der Wirtschaftsbürgerlichkeit geprägt worden, worauf Erker dezidiert hinweist. Diese starke Kontinuitätslinie wird als der „unaufhaltsame Weg zum überzeugten Nationalsozialisten“ quellenmäßig dicht abgesichert und als die zentrale Interpretationslinie der Unternehmerfamilie konsequent durchgehalten.

So war es das militärische Scheitern des Kaiserreiches ohne „Endsieg“ (S. 44) gewesen, welches die Reimanns auf das Gleis von Vorreitern einer NS-Kampffideologie in Ludwigshafen geschoben hatte, und dies im Kontrast zur wesentlich später einsetzenden, allerdings historisch ungleich bedeutenderen NS-Kumpanei der IG Farbenindustrie vor Ort. Sie galten als „die“ Renommier-Nazis der Stadt: Beide, der Sohn bereits 1923 in München und der Vater 1927 in Mannheim, hatten als Zuhörer von Hitler-Reden ihre politische Heimat in dessen Kampffargon und seinen Gewaltfantasien gefunden und rückten davon bis Frühjahr 1945 nicht mehr ab. Als 1926 promovierter Chemiker kann Reimann junior damit als *der* Prototyp des NS-Technikers gelten und er zahlte dafür nur mit neun Monaten Internierung 1945/46.

Vor diesem Hintergrund ist es besonders verdienstvoll, dass Erker sich ergänzend der erinnerungspolitischen Aufarbeitung infolge der Entnazifizierungsprozesse gegen Vater und Sohn widmet und hierbei die instrumentellen Winkelzüge einer Vergangenheitsabwehr nicht durch Leugnung, wohl aber durch burschikos ausgeführte Umdeutung sogar in eine „Opferrolle“ hinein detailliert darlegen kann. Diese Innensicht in das zentrale Spannungsfeld der Benckiser-Selbstdarstellung zeigt ihr schiefes Selbst als ein genuin politisch verantwortungsloses Handeln von Spielernaturen in einer wirtschaftspolitisch zunächst ganz festgefügteten Welt der „Wirtschaftsführer“, die erst Absprachen durchsetzten und Kartelle als Anleitungsbükratien leiteten, ehe der große Aufschwung diese Modernisierungsindustrie der Anwendungskemie in den 1960er Jahren ungeahnt expansiv beflügelte und später auch internationalisierte. Den Kern ihrer identitätspolitischen Mimikry aufgedeckt zu haben wertet Erkers Studie als eine beispielhafte Mentalitätsgeschichte unserer bundesrepublikanischer Wirtschaftseliten insgesamt gesehen sehr stark auf.

## Eingegangene Bücher

### A. Allgemeines

- Berghoff, Hartmut / Grieger, Manfred: Die Geschichte des Hauses Bahlsen. Krieg – Keks – Konsum 1911–1974. Wallstein, Göttingen 2024
- Bernhardt, Kirsten / Gilhaus, Ulrike (Hg.): Kleine Leute in Westfalen. Leben in bescheidenen Verhältnissen. (=Museumssammlungen 2). Ardey, Münster 2024
- Gehler, Michael (Hg.): Horst Teltschik: Die 329 Tage zur deutschen Einigung. Das vollständige Tagebuch mit Nachbetrachtungen, Rückblenden und Ausblicken. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 2024
- Häberlein, Mark: Die Fugger. Geschichte einer Augsburger Familie (1367–1650). (=Urban-Taschenbücher). Kohlhammer, Stuttgart 2024
- Keller, Anke: Metall verarbeitende Handwerke in Nürnberg. Bestandskatalog des Germanischen Nationalmuseums. Germanisches Nationalmuseum, 2023
- Rasch, Manfred / Ziegler, Dietler (Hg.): Stahl im Film. Ein Medium der Unternehmenskommunikation im europäischen Vergleich. Aschendorff, Münster 2024
- Schröter, Martin (Hg.): Das hamburgische Waldbuch (1302/1550 bis 1650). (=Quellen und Darstellungen zur Norddeutschen Kulturgeschichte 3). Aschendorff, Münster 2024
- Thiel, Maximilian: „Des Königs müde Erben“. Zur Krise des Stumm-Konzerns 1965–1974. (=Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 137). Steiner, Stuttgart 2024
- Trommler, Frank: Transatlantische Rivalitäten. Deutsche und amerikanische Einstellungen zu Technik, Kultur und Moderne. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 2024
- Wagner, Hans-Ulrich: Im Dienst der Nachricht. Die Geschichte der dpa. Frankfurter Societäts-Medien GmbH, Frankfurt am Main 2024
- Wetzel, Michael: Graf Detlev von Einsiedel (1773–1861). Sächsischer Staatsmann, Unternehmer und Exponent der Erweckungsbewegung zwischen Alter Welt und bürgerlicher Moderne. (=Schriften zur sächsischen Geschichte und Volkskunde 70). Leipziger Universitätsverlag, Leipzig 2023

### B. Allgemeine Sozial- und Wirtschaftsgeschichte

- Bähr, Johannes / Köhler, Ingo: Verfolgt, „arisiert“, wiedergutmacht? Wie aus dem Warenhauskonzern Hermann Tietz Hertie wurde. Siedler, München 2023
- Berger, Stefan / Hohmeyer, Andrea (Hg.): Betriebsräte in deutschen Unternehmen von der Weimarer Republik bis heute. (=Sozialgeschichte in Bewegung 73). Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 2024
- Campopiano, Michele / Schenk, Gerrit Jasper (Bearb.): Conflicts over Water Management and Water Rights from the End of Antiquity to Industrialisation. (=Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte – Beihefte 260). Steiner, Stuttgart 2024

- Derouret, Bernhard / Fertig, Georg/Kopsidis, Michael (Hg.): Das französische Ancien Régime als Eigentümergesellschaft? (=Quellen und Forschungen zur Agrargeschichte 60). De Gruyter Oldenbourg, 2024
- Hashino, Tomoko / Martini, Manuela/Vernus, Pierre (Hg.): A Global History of Silk. Trade and Production from the 16th to the Mid-20th Century. (=Studies in Economic History). Springer, Wiesbaden 2024
- Lyon, William Blakemore: Forged in Genocide. Migrant Workers Shaping Colonial Capitalism in Namibia, 1890–1925. (=Africa in Global History 9). De Gruyter Oldenbourg, 2024
- Rienks, Manuela: Ausverkauft. Arbeitswelten von Verkäuferinnen in der Bundesrepublik Deutschland. (=Quellen und Darstellungen zur Zeitgeschichte 143). De Gruyter Oldenbourg, 2024
- Schneider-Braunberger, Andrea H.: Miele im Nationalsozialismus. Ein Familienunternehmen in der Rüstungs- und Kriegswirtschaft. Siedler, München 2023

### C. Sozialgeschichte

- Alexopoulou, Maria: Rassistisches Wissen in der Transformation der Bundesrepublik Deutschland in eine Einwanderungsgesellschaft 1940–1990. (=Studien zu Ressentiments in Geschichte und Gegenwart 9). Wallstein, Göttingen 2024
- Bertz, Marian: Thomas von Fritsch (1700–1775). Ein sächsischer Reformpolitiker im Ancien Régime. (=Schriften zur sächsischen Geschichte und Volkskunde 71). Leipziger Universitätsverlag, Leipzig 2024
- Blickle, Peter: Der Bauernjörg. Feldherr im Bauernkrieg. Georg Truchsess von Waldburg 1488–1531. C. H. Beck, München 2022
- Blickle, Peter: Der Bauernkrieg. Die Revolution des Gemeinen Mannes. C.H. Beck, München 2024
- Brüntrup, Marcel: Zwischen Arbeitseinsatz und Rassenpolitik. Die Kinder osteuropäischer Zwangsarbeiterinnen und die Praxis der Zwangsabtreibungen im Nationalsozialismus. Wallstein, Göttingen 2024
- Buñatová, Marie (Hg.): Migrationsprozesse und Mobilität der europäischen Juden am Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit. Solivagus, Kiel 2024
- Esch, Arnold / Schmutge, Ludwig: Menschen in ihrer Gegenwart. Die Fülle spätmittelalterlichen Lebens im Spiegel der Apostolischen Pönitentiarie. (=Online-Schriften des DHI Rom. Neue Reihe 10). heiUP, Heidelberg 2024
- Gaida, Oliver / Šišić, Alyn (Hg.): Im Zugriff von Fürsorge und Polizei. Erfahrungen sozialassistiver Verfolgung im Nationalsozialismus. (=Beiträge zur Geschichte der nationalsozialistischen Verfolgung 5). Wallstein, Göttingen 2024
- Haude, Sigrun: Coping with Life during the 'Thirty Years' War (1618–1648). (=Studies in Central European Histories 69). Brill, JC Leiden 2021
- Kaelble, Hartmut: Das soziale Europa. Europäische Sozialpolitik und nationale Wohlfahrtsstaaten, 1883–2020. Campus, Frankfurt am Main 2024
- Kaufmann, Thomas: Der Bauernkrieg. Ein Medienereignis. Herder, Freiburg 2024
- Knortz, Heike / Laudenberg, Beate (Hg.): Weimar um 1923. Kultur, Wissenschaft und Ökonomie in der ersten Republik. (=Ökonomie – Ökologie – Ökumene 1). Scripta Mercaturae, Gutenberg 2024
- Kunze, Rolf-Ulrich: Über Sparsamkeit. Eine Kultur- und Mentalitätsgeschichte. Kohlhammer, Stuttgart 2024
- Mallinckrodt, Rebekka von (Hg.): The European Experience in Slavery 1650–1850. De Gruyter Oldenbourg, 2024

- Rebitsch, Robert: *Rebellion 1525. Michael Gaismair und der Aufstand der Tiroler Bauern*. Tyrolia Verlag, Innsbruck 2024
- Roper, Lyndal: *Für die Freiheit. Der Bauernkrieg 1525*. Fischer, Frankfurt a. M. 2024
- Schwerhoff, Gerd (Hg.): *Auf dem Weg zum Bauernkrieg. Unruhen und Revolten am Beginn des 16. Jahrhunderts*. Narr, Tübingen 2024
- Schwerhoff, Gerd: *Der Bauernkrieg. Eine wilde Handlung*. C.H. Beck, München 2024
- Therstappen, Aude: *„Die vielen Paradiese der Provence“*. Reisen in das südliche Frankreich an der Wende zur Moderne. Aschendorff, Münster 2024
- Vedder, Stefanie / Veit, Sylvia: *Politisch-administrative Eliten in Deutschland. Sozialprofile und Karriereverläufe seit dem Kaiserreich unter besonderer Berücksichtigung der NS-Zeit. (=Schriften des Bundesarchivs Sonderreihe »Die zentralen deutschen Behörden und der Nationalsozialismus« 3)*. Gebr. Mann, Berlin 2024
- Wilder, Colin F.: *Property and the German Idea of Freedom. From the End of the Thirty Years' War to the Eve of the French Revolution in Germany. (=Studies in Central European Histories 75)*. Brill, Leiden/Boston 2024.

## D. Wirtschaftsgeschichte

- Ferns, Nicholas / Villani, Angela (Hg.): *International Organizations and Global Development. (=Yearbook for the History of Global Development 3)*. De Gruyter Oldenbourg, 2024
- Hesse, Jan-Otmar: *Exportweltmeister. Geschichte einer deutschen Obsession*. Suhrkamp, Frankfurt am Main 2023
- Jenks, Stuart (Hg.): *Four Books of Rates (1507, 1536/45, 1558, 1604). And Two Hanseatic Translations. (=Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte 80)*. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 2024
- Klump, Rainer (Hg.): *Adam Smith @ 300. Studien zur Entwicklung der ökonomischen Theorie XLII. (=Schriften des Vereins für Socialpolitik, 115/XL)*. Duncker & Humblot, Berlin 2024
- Logemann, Daniel / Lüttgenau, Rikola-Gunnar / Wagner, Jens-Christian (Hg.): *Zwangsarbeit im Nationalsozialismus. Begleitband zur Dauerausstellung*. Wallstein, Göttingen 2024
- Möckel, Benjamin: *Die Erfindung des moralischen Konsumenten. Globale Produkte und politischer Protest seit den 1950er Jahren*. Wallstein, Göttingen 2024
- Reitmayer, Morten / Weispfennig, Stefan (Hg.): *Konsum und Politik nach dem Boom. (=Nach dem Boom)*. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 2024
- Rössner, Philipp R.: *Einführung in die Wirtschaftsgeschichte. Band 4: Frühe Neuzeit. (=Einführung in die Wirtschaftsgeschichte 4)*. Kohlhammer, Stuttgart 2024
- Rouss, Matthias: *Auf Pump. Ratenkredite im industriellen Kapitalismus 1860–1910*. Wallstein, Göttingen 2024
- Wirching, Andreas: *Die Stunde des Kommunismus. Zu Theorie und Praxis 1900–1945. (=Schriftenreihe der Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 128)*. De Gruyter Oldenbourg, 2024

# VSWG

Band 111 · 2024

Franz Steiner Verlag

**Vierteljahrschrift für  
Sozial- und Wirtschaftsgeschichte**

**Journal of Social and  
Economic History**

HERAUSGEGEBEN VON / EDITED BY

Mark Spoerer

Jörg Baten

Markus A. Denzel

Thomas Ertl

Gerhard Fouquet

Günther Schulz

**VSWG**

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte  
Journal of Social and Economic History

**HERAUSGEBER**

Prof. Dr. Mark Spoerer  
(Universität Regensburg)  
Prof. Dr. Jörg Baten  
(Universität Tübingen)  
Prof. Dr. Markus A. Denzel  
(Universität Leipzig)  
Prof. Dr. Thomas Ertl  
(Freie Universität Berlin)  
Prof. Dr. Gerhard Fouquet  
(Universität Kiel)  
Prof. Dr. Günther Schulz  
(Universität Bonn)

**FEDERFÜHRENDER HERAUSGEBER**

Prof. Dr. Mark Spoerer (*verantwortlich*)  
Universität Regensburg  
Lehrstuhl für Wirtschafts- und Sozialgeschichte  
Universitätsstr. 31  
D – 93053 Regensburg  
E-Mail: vswg1@ur.de

**REDAKTION**

Prof. Dr. Mark Spoerer (*verantwortlich*)  
Chris Guräu  
Finn Huber  
Carolina Reichold  
PD Dr. Felix Selgert  
(*Forschungsdaten*)  
Universität Regensburg  
Lehrstuhl für Wirtschafts- und Sozialgeschichte  
Universitätsstr. 31  
D – 93053 Regensburg  
E-Mail: vswg1@ur.de oder vswg2@ur.de

**HOMEPAGE**

[www.steiner-verlag.de/brand/VSWG](http://www.steiner-verlag.de/brand/VSWG)

**ERSCHEINUNGSWEISE**

Jährlich 4 Hefte zu je 144 Seiten

**BEZUGSBEDINGUNGEN**

Die aktuellen Abonnement-Angebote und Bezugsbedingungen können über die Internetseite [www.steiner-verlag.de/brand/VSWG](http://www.steiner-verlag.de/brand/VSWG) aufgerufen werden.

**VERLAG**

Franz Steiner Verlag  
Maybachstraße 8  
D – 70469 Stuttgart  
Telefon: 0711 / 2582-0  
Telefax: 0711 / 2582-390  
E-Mail: [service@steiner-verlag.de](mailto:service@steiner-verlag.de)  
Homepage: [www.steiner-verlag.de](http://www.steiner-verlag.de)

**LAYOUT UND HERSTELLUNG**

Amelie Schwemm  
E-Mail: [aschwemm@steiner-verlag.de](mailto:aschwemm@steiner-verlag.de)

**ANZEIGEN**

Valerie Noller (*verantwortlich*)  
E-Mail: [vnoller@steiner-verlag.de](mailto:vnoller@steiner-verlag.de)

**DRUCK**

Memminger MedienCentrum, Memmingen

Die *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* ist ein *refereed journal*. Eingereichte Beiträge unterliegen einem Begutachtungsverfahren, das über eine Aufnahme in die Zeitschrift entscheidet. Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlages.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2024  
Printed in Germany.  
ISSN 0340-8728

## Inhalt

- EDITORIAL**
- 4 Editorial
- NACHRUF**
- 423 Wolfram Fischer (1928–2024)
- EINLEITUNG**
- 267 RALF AHRENS / BORIS GEHLEN: Zentralbanken, Kreditwirtschaft und Politik in den 1970er und 1980er Jahren
- AUFSÄTZE**
- 308 RALF AHRENS: Monetaristische Ziele? Die Geldmengensteuerung der Deutschen Bundesbank in den 1970er und 1980er Jahren  
*Monetarist Objectives? The Bundesbank's Monetary Targeting in the 1970s and 1980s*
- 170 NANCY BODDEN: Möglichkeiten und Grenzen eines Malzbiers auf einem stagnierenden Markt. Das Beispiel Vitamalz  
*Opportunities and Limitations of a Malt Beer in a Stagnating Market. The Example of Vitamalz*
- 461 STEFAN BRAKENSIEK: Infrastrukturen des Verkehrs im deutschsprachigen Raum (18. und frühes 19. Jahrhundert). Ein Forschungsüberblick in reversionistischer Perspektive  
*Transport infrastructures in German-speaking countries (18th and early 19th century). A research overview from a revisionist perspective*
- 331 JULIANE CLEGG: „Practical Monetarism“ und Zentralbankkooperation. Die Bank of England und die britische EWS-Politik 1979–1990  
*“Practical Monetarism” and Central Bank Cooperation. The Bank of England and British EMS Policy 1979–1990*
- 428 MARKUS A. DENZEL: Das Ende eines internationalen Kaufmannshauses. Die „Haushaltsbücher“ des Kaufmannsbankiers Stefan I. Loitz aus Tiegenhof bei Danzig, 1577–1580  
*The End of an International Merchant's House. The 'Household Accounts' of the Merchant Banker Stefan I Loitz from Tiegenhof near Gdańsk, 1577–1580*
- 495 HERBERT ELZER: Verlegenheitslösung oder unternehmerische Chance? Das Bundesministerium für Wirtschaft und der Einstieg von Röchling als Mehrheitsaktionär bei Rheinmetall (1953–1956)  
*Stopgap Solution or Entrepreneurial Opportunity? The Federal Ministry of Economy and the Getting in of the Roechling Plant as Majority Shareholder of Rheinmetall (1953–1956)*
- 364 MATTHIAS KEMMERER: „Reservewährungsland wider Willen“? Die Bundesbank, die deutschen Geschäftsbanken und die internationale Rolle der D-Mark (1968–1985)  
*“Reserve currency country against its will”? The Bundesbank, German Commercial Banks and the International Role of the Deutsche Mark (1968–1985)*
- 277 CHRISTIAN MARX: Die Deutsche Bundesbank in der Globalsteuerung. Zur Diskussion über die Instrumente und die Unabhängigkeit der Zentralbank in der Ära Schiller (1966–1972)  
*The German Central Bank and Macro Regulation. On the Discussion of the Instruments and Independence of the Deutsche Bundesbank in the Era of Karl Schiller (1966–1972)*
- 35 MATTHIAS PUCHTA: Die sowjetischen Kriegsgefangenen der Technischen Brigade Mineralöl. Der Einsatz sowjetischer Mineralölfachkräfte an der Ostfront zwischen Ideologie und wehrwirtschaftlichem Interesse

- Soviet Prisoners of War in the "Technische Brigade Mineralöl" (*Mineral Oil Technical Brigade*).  
*The Deployment of Soviet Petroleum Specialists on the Eastern Front between Ideology and Military-Economic Interests*
- 390 FRIEDERIKE SATTLER: Die Kooperation zwischen Zentral- und Geschäftsbanken nach dem Zusammenbruch des Währungssystems von Bretton Woods.  
*The Cooperation between Central and Commercial Banks after the Breakdown of the Bretton Woods Monetary System*
- 140 MICHAEL ZEHETER: Definieren, Aufwerten, Erzählen. Qualitative Marktforschung und die Etablierung des Mineralwassers als ein alltägliches Konsumgut (1958–2001)  
*Defining, Enhancing, Narrating. Qualitative Market Research and the Establishment of Mineral Water as an Everyday Consumer Commodity (1958–2001)*
- 6 HANNES ZIEGLER: „This Monstrous Scheme“. Die Idee eines nationalen Wollregisters im Großbritannien des 18. Jahrhunderts und die Grenzen des Merkantilismus  
*"This Monstrous Scheme". The Idea of a National Register of Wool in Great Britain in the Eighteenth Century and the Limits of Mercantilism*

#### MISZELLEN

- 529 MANUEL SCHRAMM  
 Die Höhe und Verwendung von Löhnen für Kinderarbeit, 1853–1938.  
*The Amount and Use of Wages for Child Labour, 1853–1938*
- 196 THOMAS SOKOLL: Poor Yield of a Rich Field. An Undeserving 'History of Poverty' in Early Modern Europe

#### FORSCHUNGSDATEN

- 66 HAKON ALBERS / ULRICH PFISTER: Grain Prices in Pre-industrial Germany, Fifteenth to Nineteenth Centuries
- 209 TOBIAS A. JOPP / MARK SPOERER: The German Cliometrics Database

#### REZENSIONEN

##### A. Allgemeines

- 222 Anderhandt, J.: Godeffroys in Ozeanien. Die Geschichte einer Spekulation (M. SCHULTE BEER-BÜHL)
- 95 Andermann, K.: Die Urkunden des Freiherrlich von Gemmingen'schen Archivs aus Michelfeld. Regesten 1324 bis 1811 (B. MÜSEGADES)
- 550 Brecht, R.: Friedrich List. Bürger, Patriot und Visionär (M. KITZING)
- 96 Cordes, A. et al: Der Bardewiksche Codex des Lübschen Rechts von 1294 (H. KÜMPER)
- 224 Dommann, M.: Materialfluss. Eine Geschichte der Logistik an den Orten ihres Stillstands (R. VAHRENKAMP)
- 99 Hocquet, J.: Les monastères vénitiens et l'argent (M. DENZEL)
- 226 Klinckowstroem, W. v.: Walter Eucken. Ein Leben für Menschenwürde und Wettbewerb (M. v. PROLLIUS)
- 227 Schädler, J.: Der Stromzähler. Elektrische Energie als Konsumgut, 1880–1950 (C. STADELMANN)
- 229 Schmidt, F.: Die Einführung standardisierter Uhrzeiten in Deutschland. Zeit-Reformen zwischen Industrialisierung und Nationalstaatsbildung (C. FRANKE)
- 553 Spahn, P. (Hg.): Zur Geschichte des Vereins für Socialpolitik. Studien zur Entwicklung der ökonomischen Theorie XLI (H. HAGEMANN)
- 100 Thome, H. / Müller-Benedict, V.: Statistische Methoden für die Geschichtswissenschaften (M. SPOERER)

- 231 Voigt, D.: Die Augsburger Baumeisterbücher 1402–1440. Band 1: Einführung und Analysen; Band 2: Transkription (T. ERTL / J. HELMCHEN)

## **B. Allgemeine Sozial- und Wirtschaftsgeschichte**

- 232 Barrenscheen-Loster, S. R.: Neue Arbeitswelten, alte Führungsstile? Das mittlere Management in westdeutschen Großunternehmen (1949–1989) (P. WINDOLF)
- 101 Berger, S. et al: Kulturelle Langzeitfolgen industriellen Strukturwandels. Ruhrgebiet – Tschechien – Slowakei (A. OVERKAMP)
- 234 Biebricher, T.: Die politische Theorie des Neoliberalismus (V. DEPKAT)
- 555 Buggeln, M.: Das Versprechen der Gleichheit. Steuern und soziale Ungleichheit in Deutschland von 1871 bis heute (M. SPOERER)
- 103 Czierpka, J. / Bluma, L. (Hg.): Der Steinkohlenbergbau in Boom und Krise nach 1945. Transformationsprozesse in der Schwerindustrie am Beispiel des Ruhrgebiets (M. RASCH)
- 105 He, F.: Die Wirtschaftsbeziehungen der BRD mit der VR China. 1949 bis zur chinesischen Reform- und Öffnungspolitik (S. MESSINGSCHLAGER)
- 235 Herold, M.: Der gute Wirtschaftsbürger. Politische Begründungen ökonomischen Handelns in der Vormoderne (P. HOFFMANN-REHNITZ)
- 237 Jopp, T. A.: War, Bond Prices, and Public Opinion. How Did the Amsterdam Bond Market Perceive the Belligerents' War Effort During World War One? (C. JOBST)
- 238 Krieger, J. (Hg.): Wohnen ohne Eigentum. Mieten und Bauen in Land und Stadt seit dem Mittelalter in Franken (K. DASCHER)
- 106 Meyer, A.: Merkantiles Erzählen – Vom Kauf und Verkauf in mittelhochdeutscher Literatur (M. WEBER)
- 108 Perović, J.: Rohstoffmacht Russland. Eine globale Energiegeschichte (R. KARLSCH)
- 556 Rieder, M. (Hg.): Die Deutsch-Italienische Handelskammer. La Camera di Commercio Italo-Germanica. Eine historische Ortsbestimmung. Un inquadramento storico 1921–2021 (W. BÜHRER)
- 558 Trabalski, D.: Weg vom Fenster. Die Staublunge der Ruhrbergleute zwischen wissenschaftlicher Entdeckung, betrieblicher Regulierung und gesellschaftlichem Vergessen in der Bundesrepublik (M. C. SCHNEIDER)
- 559 Voegeli, W.: Der amerikanische Wohlfahrtsstaat. Herausgegeben und übersetzt von Hardy Buillon (T. A. JOPP)
- 240 Wendt, H.: Kohlezeit. Eine Global- und Wissensgeschichte (1500–1800) (T. MEYER)

## **C. Sozialgeschichte**

- 110 Acemoglu, D. / Johnson, S.: Macht und Fortschritt. Unser 1000-jähriges Ringen um Technologie und Wohlstand (J. STREB)
- 241 Bertrand, P.: Documenting the Everyday in Medieval Europe. The Social Dimensions of a Writing Revolution, 1250–1350 (G. ZEILINGER)
- 243 Bösel-Hielscher, N.: Der Osnabrücker Rat im Mittelalter. Entstehung, Entwicklung, Kompetenzen (C. FOLKENS)
- 245 Damm, V. / Henrich-Franke, C. (Hg.): Historische Grundlagen der mobilen Gesellschaft. Technologien der Verkehrlenkung und drahtloser Information auf Straßen und Wasserwegen in Europa (C. KOPPER)
- 112 Dejung, C. et al: The Global Bourgeoisie. The Rise of the Middle Classes in the Age of Empire (W. HELBICH)
- 113 Dipper, C.: Die Entdeckung der Gesellschaft. Sattelzeit in Europa, 1770–1850 (H. REINALTER)
- 251 Eikenbusch, G. / Eßer, E.: Sinti und Roma in Lübeck von 1933 bis heute. Die Geschichte ihrer Verfolgung im Nationalsozialismus und das Unrecht an den Überlebenden nach 1945 (L. R. VOGT)
- 114 Foerster, L.: Hochofen, Maloche und „Gastarbeiter“. Ausländerbeschäftigung in Unternehmen der Eisen- und Stahlindustrie des Ruhrgebiets in den 1950er bis 1980er Jahren (U. HERBERT)

- 116 Galor, O.: The Journey of Humanity. Die Reise der Menschheit durch die Jahrtausende. Über die Entstehung von Wohlstand und Ungleichheit (M. SPOERER)
- 561 Hennig, A.: Die Rückkehr der Inflation. Inflation und Geldpolitik in Westdeutschland in den 1970er Jahren (R. AHRENS)
- 246 Hoerder, D.: Menschen und Welten in Bewegung. Der Ostalpen- und Donauraum von den Anfängen bis zum 16. Jahrhundert (T. LINDERMAYER)
- 248 Kröger, P.: Das vermessene Volk. Nationalitätenstatistik und Bevölkerungspolitik in Deutschlands östlichen Grenzländern 1860–1945 (A. PINWINKLER)
- 117 Lieb, F.: Arbeit und Umwelt? Die Umwelt- und Energiepolitik der SPD zwischen Ökologie und Ökonomie 1969–1998 (W. BÜHRER)
- 249 Osterloh, J. et al.: „Euthanasie“-Verbrechen im besetzten Europa. Zur Dimension des nationalsozialistischen Massenmords (H.-W. SCHMUHL)
- 563 Römer, F.: Inequality Knowledge. The Making of the Numbers about the Gap between Rich and Poor in Contemporary Britain (L. R. ANDERSON)
- 252 Schwamm, C.: Wärter, Brüder, neue Männer. Männliche Pflegekräfte in Deutschland ca. 1900–1980 (M. VASOLD)
- 565 Todzi, K. S.: Unternehmen Weltaneignung. Der Woermann-Konzern und der deutsche Kolonialismus 1837–1916 (C. DEJUNG)
- 253 Wallenstorfer, R.: Jüdisches Leben im Rahmen der sich wandelnden politischen Landschaft Österreichs von 1867 bis 1938 (R. KROPP)

#### **D. Wirtschaftsgeschichte**

- 118 Böttcher, H.: Die Atempause. Das wirtschaftspolitische Sofortprogramm der Wende von 1982 (W. BÜHRER)
- 567 Boldorf, M. / Scherner, J. (Hg.): Handbuch Wirtschaft im Nationalsozialismus (J. SCHLEUSENER)
- 120 Brahm, F.: Merchandise of Power. Der Waffenhandel zwischen Europa und Ostafrika (1850–1919) (S. VAN DE KERKHOF)
- 122 Caspari, V. (Hg.): Kameralismus und Merkantilismus. Studien zur Entwicklung der ökonomischen Theorie XXXIX (H. KURZ)
- 569 Coën, A.: Les relations monétaires franco-allemandes et l'UEM (1969–1992): des ambitions aux réalités (C. GERMOND)
- 124 Donath, P. / Szegefű, A.: „Wir machen Stoff“. Die Gewerkschaft Textil-Bekleidung 1949–1998 (R. FATTMANN)
- 570 Erker, P.: Die chemische Fabrik Joh. A. Benckiser im Nationalsozialismus (G. WAGNER-KYORA)
- 125 Fouquet, G.: Die geliebte Zeit eines Königs. Der „arme“ Ruprecht und die Reichsfinanzen (1400–1410) (M. KLUGE)
- 127 Ganichev, B.: Integrating Imperial Space. The Russian Customs System in the 19th Century (S. NAFZIGER)
- 128 Hayek, von, F. / Bouillon, H. (Hg.): Der Kapitalismus und die Historiker (W. PLUMPE)
- 255 Henn, V.: Die Hanse – Einheit in der Vielheit? (H. V. SEGGERN)
- 416 Horváth, G. K.: Wiens Anziehung. Die Bedingungsgefüge der Agrarkommerzialisierung im Komitat Wieselburg in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (N. SPANNENBERGER)
- 256 Kiesewetter, H.: Der moderne Kapitalismus und seine Überlebenschance (M. V. PROLLIUS)
- 130 Lohm, C.: Geschäfte mit Moskau. Die Handelsbeziehungen zwischen der Schweiz und der Sowjetunion 1964–1982 aus Schweizer Perspektive (T. STRAUMANN)
- 257 Riel, A. v.: Trials of Convergence. Prices, Markets and Industrialization in the Netherlands, 1800–1913 (R. PAPIING)
- 259 Voigt, S. (Hg.): Since the Boom. Continuity and Change in the Western Industrialized World after 1970 (M. HESSLER)

- 131 Weissen, K.: Marktstrategien der Kurienbank. Die Geschäfte der Alberti, Medici und Spinelli in Deutschland (1400–1475) (M. DENZEL)
- 133 Zimmermann, N.: Eine Bank für den Mittelstand. Die Commerzbank in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts (H. WIXFORTH)

91, 220, 413, 548  
Aktuelles

135, 262, 418, 572  
Eingegangene Bücher



Daniel Trabalski  
**Weg vom Fenster**

Die Staublunge der Ruhrbergleute zwischen wissenschaftlicher Entdeckung, betrieblicher Regulierung und gesellschaftlichem Vergessen in der Bundesrepublik

VSWG BEIHEFTE – BAND 258  
2022. 241 Seiten mit 8 s/w-Abbildungen und 1 Tabelle

978-3-515-13355-5 GEBUNDEN  
978-3-515-13356-2 E-BOOK

Der Steinkohlenbergbau des Ruhrgebiets versorgte den wirtschaftlichen Boom der frühen Bundesrepublik mit dringend benötigter Energie. Als Kehrseite des wachsenden Wohlstands spielte sich in den Zechen und Bergarbeitersiedlungen Westdeutschlands eine gesundheitliche Katastrophe ab, die außerhalb des Reviers weitgehend in Vergessenheit geraten ist: Die Staublunge machte aus stolzen Bergleuten ans Bett gefesselte Frührentner und forderte jährlich weit mehr Leben als die spektakulären Grubenunglücke und täglichen Arbeitsunfälle.

In seiner Studie zeichnet Daniel Trabalski nach, wie die bundesrepublikanische Öffentlichkeit dieser Bewährungsprobe für den jungen Sozialstaat begegnete, wie der Wissenschaft die Rolle zufiel, das Problem zu lösen, und wie Mediziner, Naturwissenschaftler und Bergbauexperten zwischen Forschererhitzung, politischen und moralischen Ansprüchen und der widerspenstigen Realität der untertägigen Arbeitswelt den

unheimlichen Bergmannsfluch zu bannen und in ein kalkulierbares und steuerbares Risiko zu verwandeln suchten.

DER AUTOR

Daniel Trabalski studierte Wirtschafts- und Sozialgeschichte und Geschichte in Göttingen und Bochum. In den Jahren 2011 bis 2016 war er Mitarbeiter der Dokumentations- und Forschungsstelle der Sozialversicherungsträger. Von 2016 bis 2021 war wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Bergbau-Museum Bochum.

AUS DEM INHALT

Einleitung | Von der Entdeckung zum Vergessen der Staublunge | Hierarchien und Wechselverhältnisse der Wissensgenese und des Wissenstransfers | Die betriebliche Prävention in der Praxis | Entschädigungspraxis und Krankheitserfahrung | Schluss



Franz Steiner  
Verlag

Hier bestellen:  
[service@steiner-verlag.de](mailto:service@steiner-verlag.de)



Tanja Skambraks

## Karitativer Kredit

Die Monti di Pietà, franziskanische Wirtschaftsethik und städtische Sozialpolitik in Italien (15. und 16. Jahrhundert)

VIERTELJAHRSSCHRIFT FÜR SOZIAL- UND WIRTSCHAFTSGESCHICHTE – BEIHEFT 259  
2023. 364 Seiten mit 10 farb- und 9 s/w-Abbildungen, sowie 9 Tabellen

978-3-515-13375-3 GEBUNDEN

978-3-515-13378-4 E-BOOK

Mikrokredite sind keine Erfindung der Moderne. Sie gehörten bereits im Mittelalter zu den Instrumenten der erfolgreichen Armutsbekämpfung. Die Kreditwirtschaft basierte damals auf einer christlichen Wirtschaftsethik, vor allem auf den Ideen Nächstenliebe und Gemeinwohl. Inspiriert durch diese Ethik wurden im Italien des 15. Jahrhunderts hunderte städtische Pfandleihhäuser gegründet. Diese „Berge der Barmherzigkeit“ (Monti di Pietà) genannten Institute vergaben günstige Kleinkredite an Handwerker, Tagelöhner und kleine Händler und boten zudem Geldanlagen und Bankenservices an. Tanja Skambraks untersucht die Geschichte dieser Pfandleihanstalten und ihre wirtschaftsethischen Grundlagen im 15. und 16. Jahrhundert. Sie nutzt eine Vielfalt lateinischer und italienischer Quellen wie Traktate und juristische Gutachten, aber auch zahlreiche administrative Schriften wie Rechnungsbücher und Statuten. Hinzu kommen Ausblicke in den deutschsprachigen Raum.

Die Studie deckt die lange Dauer von Kleinkrediten für arbeitende Arme auf und befasst sich mit der Idee einer moralischen Ökonomie mit hoher Relevanz für die Gegenwart.

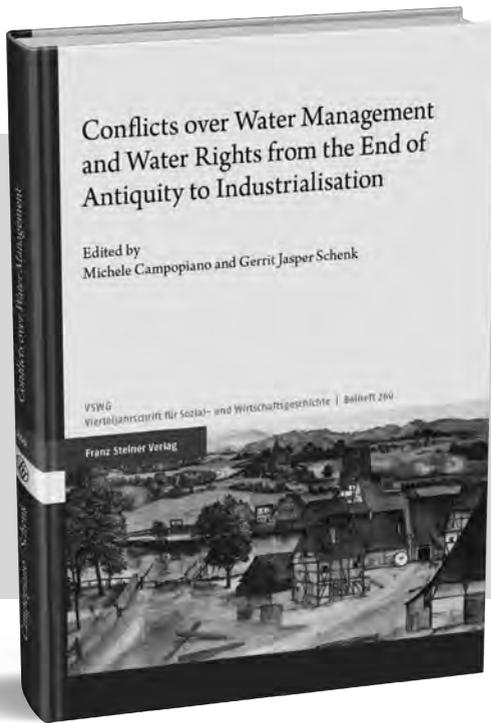
### DIE AUTORIN

Tanja Skambraks vertritt derzeit den Lehrstuhl für mittelalterliche Geschichte an der Universität Mannheim. Dort forscht sie zur spätmittelalterlichen Wirtschafts- und Sozialgeschichte in europäischer Perspektive, vor allem zu Kredit und Banken sowie zur Armutsbekämpfung. Weitere Forschungsschwerpunkte sind die materielle Kultur der Verwaltung und Wissensgeschichte, Ritualgeschichte sowie die vormoderne Wirtschaftsethik.



Franz Steiner  
Verlag

Hier bestellen:  
[service@steiner-verlag.de](mailto:service@steiner-verlag.de)



Michele Campopiano / Gerrit Jasper Schenk  
(Eds.)

## Conflicts over Water Management and Water Rights from the End of Antiquity to Industrialisation

VIERTELJAHRSSCHRIFT FÜR SOZIAL- UND  
WIRTSCHAFTSGESCHICHTE – BEIHEFTE – VOL. 260

2024. 276 pages with 5 b/w-, 14 coloured illustrations  
and 2 tables

978-3-515-13724-9 **HARDCOVER**  
978-3-515-13753-9 **E-BOOK**

Few natural resources can be more important than water. And this is precisely why few resources can be the subject of greater conflict than water itself.

This volume, edited by two internationally renowned specialists on the topic of water management research, brings together eleven experts from all over the world to propose as many innovative studies as possible that fully understand the scope of this issue for historical research but also for environmental science. The contributors break with a tradition of Eurocentric research on these times by bringing together research that covers not only Western, Central and Southern Europe but also India, China and Sri Lanka. The thematic coherence together with the geographical but also chronological range (5th–18th centuries) make it an essential starting point for all future studies on the subject.

### THE EDITORS

Michele Campopiano is Professor of Medieval History at the University of Catania. Between 2014 and 2024 he was Associate Professor at the University of York. He has published several articles on the history of water management and theory and historiography on the subject in various international journals. Campopiano is winner of the San Francesco Prize 2021.

Gerrit Jasper Schenk is Professor of Medieval History at Technische Universität Darmstadt, Germany. His research focuses on historical disaster research, environmental history, history of infrastructure, urban history, rituals and ceremonies. His main areas of interest are the late medieval and early modern periods of the Holy Roman Empire and Italy. Schenk has curated several historical exhibitions. Currently he is leading research projects on the „fluvial anthroposphere“.



Franz Steiner  
Verlag

Order online at:  
[service@steiner-verlag.de](mailto:service@steiner-verlag.de)

## **VSWG**

Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte  
Journal of Social and Economic History

### **HINWEISE FÜR AUTORINNEN UND AUTOREN**

Wir möchten Sie bitten, Manuskriptvorschläge an die Redaktion zu richten. Der Beitrag darf bisher nicht veröffentlicht sein und während des Begutachtungsverfahrens nicht andersorts zur Publikation eingereicht werden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Rezensionsexemplare wird keine Haftung übernommen.

Die *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* ist ein *refereed journal*. Eingereichte Beiträge unterliegen einem anonymisierten Begutachtungsverfahren (*double blind peer review*), das über eine Aufnahme in die Zeitschrift entscheidet.

Ausdrucke und Datenträger von Manuskripten, die von den Herausgebern abgelehnt werden, können aus Kostengründen nicht zurückgesandt werden.

**Bitte beachten Sie die Publikationsrichtlinien und die Selbstarchivierungsregeln auf:**  
**[www.steiner-verlag.de/brand/VSWG](http://www.steiner-verlag.de/brand/VSWG)**

Dort finden Sie auch eine Übersicht über die Datenbanken, in denen die *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* gelistet ist.

### **NOTE FOR CONTRIBUTORS**

Please send manuscript submissions to the editorial director. During the review process, manuscripts may not be submitted elsewhere; submissions must not be previously published. We accept no responsibility for unsolicited manuscripts or review copies.

*Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* is a refereed journal. All manuscripts are subjected to a double blind peer review. For cost reasons, printouts and data media of manuscripts which have been rejected by the editors cannot be returned.

**Please note the publication guidelines and our self-archiving regulations on:**  
**[www.steiner-verlag.de/en/brand/VSWG](http://www.steiner-verlag.de/en/brand/VSWG)**

There you will also find a list of databases covering *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*.

## Nachruf

HARTMUT KAEUBLE

Nachruf Wolfram Fischer (1928–2024)

## Aufsätze

MARKUS A. DENZEL

Das Ende eines internationalen Kaufmannshauses.  
Die „Haushaltsbücher“ des Kaufmannsbankiers Stefan I.  
Loitz aus Tiegenhof bei Danzig, 1577–1580

STEFAN BRAKENSIEK

Infrastrukturen des Verkehrs im deutschsprachigen Raum  
(18. und frühes 19. Jahrhundert). Ein Forschungsüberblick  
in revisionistischer Perspektive

HERBERT ELZER

Verlegenheitslösung oder unternehmerische Chance?  
Das Bundesministerium für Wirtschaft und der Einstieg  
von Röchling als Mehrheitsaktionär bei Rheinmetall  
(1953–1956)

## Miszellen

MANUEL SCHRAMM

Die Höhe und Verwendung von Löhnen für Kinderarbeit,  
1853–1938

## Aktuelles

## Rezensionen

## Eingegangene Bücher

# VSWG

[www.steiner-verlag.de](http://www.steiner-verlag.de)



ISSN 0340-8728

ISSN 0340-8728



9 770340 872001