

Peter Blum

Neuere Studien zur Unternehmensgeschichte

Ludwig Brake, Die ersten Eisenbahnen in Hessen. Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Frankfurt, Hessen-Darmstadt, Kurhessen und Nassau bis 1866 (= Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau, Bd. 51), Selbstverlag der Historischen Kommission für Nassau, Wiesbaden 1991, 322 S., geb., 38 DM.

Joachim Borchart, Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg, C. H. Beck-Verlag, München 1991, 353 S., geb., 44 DM.

Michael Stürmer/Gabriele Teichmann/Wilhelm Treue, Wägen und Wagen. Sal. Oppenheim jr. & Cie. Geschichte einer Bank und einer Familie, Piper-Verlag, München/Zürich 1989, 528 S., Ln., 68 DM.

Helmut Uebbing (Hrsg.), Wege und Wegmarken. 100 Jahre Thyssen, Siedler Verlag, Berlin 1991, 348 S., Ln., 68 DM.

Dietrich Yorck, Die Mannesmannröhren-Werke 1888 bis 1920. Organisation und Unternehmensführung unter der Gründerfamilie, Bankiers und Managern (= Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 66), Franz Steiner Verlag, Stuttgart 1991, 203 S., kart., 58 DM.

Karl-Heinz Gorges, Der christlich geführte Industriebetrieb im 19. Jahrhundert und das Modell Villeroy & Boch (= Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 60), Franz Steiner Verlag, Stuttgart 1989, 421 S., kart., 72 DM.

Sigfrid von Weiher, Die englischen Siemens-Werke und das Siemens-Überseegeschäft in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (= Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 38), Duncker & Humblot, Berlin 1990, 220 S., geb., 48 DM.

Es sind sieben Publikationen anzuzeigen, deren zeitliche Schwerpunkte auf dem 19. und/oder 20. Jahrhundert liegen. Inhaltlich geht es bei den vorzustellenden Arbeiten im weitesten Sinn um unternehmerisches Handeln, das dem Aufbau, Ausbau und Bestand des Unternehmens oder der Ausgestaltung des betrieblichen Sozialwesens (Gorges) diene. Allein die Untersuchung von Brake fällt etwas aus diesem Rahmen heraus, beleuchtet sie doch eher die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Organisation und Ausführung des Eisenbahnbaus, die Situation der Eisenbahnarbeiter, und damit insgesamt das Umfeld, in dem sich privatwirtschaftliche Aktivitäten entfalten konnten. Damit ergänzt diese Studie die von Joachim Borchart vorgelegte Unternehmerbiographie des als europäischen Eisenbahnkönig apostrophierten Bethel Henry Strousberg. Stark biographische Momente enthalten auch die Untersuchungen von Sigfrid von Weiher zu den Brüdern Siemens, von Karl-Heinz Gorges (Villeroy & Boch) sowie von Michael Stürmer, Gabriele Teichmann und Wilhelm Treue zum Privatbankhaus Sal. Oppenheim & Cie. Die Arbeit von Dietrich Yorck verfolgt die Entwicklung von Organisation und Management bzw. von Führungsschichten am Beispiel eines Großunternehmens, nämlich der Mannesmannröhren-Werke. Das Interesse gilt somit in erster Linie Unternehmer- oder Managerpersönlichkeiten und Unternehmerfamilien, d. h. der unternehmerischen Führungsschicht, woraus sich auch wesentlich der Beitrag, den diese neueren Studien zur Unternehmensgeschichte für die Sozialgeschichte leisten, ableiten läßt. Am weitesten in diese Richtung weist die Ar-

beit von Gorges, der insbesondere nach der Umsetzung christlicher Wertvorstellungen im unternehmerischen Handeln fragt. Nahezu durchweg beruhen die Untersuchungen auf dem Studium ungedruckter Quellen, die in den entsprechenden Firmenarchiven ausgewertet wurden; sie können überwiegend mit neuen und interessanten Informationen und Erkenntnissen aufwarten. Einzig die Festschrift aus der Feder von Helmut Uebbing erscheint im krassen Gegensatz dazu archivalisch gewissermaßen unterbelichtet – ein umfangreich geratener Firmenprospekt, der sich mit seiner plakativen Ausstattung immerhin noch als (Werbe-)Präsent für Geschäftsfreunde der Firma Thyssen anbietet.

Bei der Untersuchung von Ludwig Brake über Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Hessen handelt es sich um eine leicht veränderte Fassung seiner 1988 am Fachbereich Geschichte der Justus-Liebig-Universität Gießen angenommenen Dissertation. In ihr werden u. a. die bereits länger zurückliegenden begrüßenswerten Ansätze einer regional übergreifenden Erforschung des Eisenbahnbaus (z. B. Konrad Fuchs, Eisenbahnprojekte und Eisenbahnbau am Mittelrhein 1836-1903, Diss. Mainz 1953) wieder aufgegriffen und fortgeführt. Brakes Arbeit ist fruchtbar für den hessischen Raum, wobei die Bezeichnung Hessen nicht zu eng ausgelegt werden darf, umfaßt der hier gewählte geographische Rahmen doch ausschließlich die Staaten Kurhessen, das Großherzogtum Hessen, das Herzogtum Nassau und die Freie Stadt Frankfurt.

Dadurch eröffnen sich regionalgeschichtliche Vergleichsmöglichkeiten, wobei sich der Untersuchungszeitraum von den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts bis ins Jahr 1866 erstreckt, dem Jahr, in dem durch die preußischen Annexionen eine Zäsur gesetzt wurde. Die Quellengrundlage der Untersuchung bildet die im Hauptstaatsarchiv Wiesbaden, im Staatsarchiv Darmstadt, im Generallandesarchiv Karlsruhe sowie in den Stadtarchiven von Frankfurt und Mainz verwahrte Überlieferung. Der Stoff ist bestens bewältigt und die Studie ist erschlossen durch eine schlüssige Gliederung, ein Personen- und ein geographisches Register.

Das erste Großkapitel behandelt die Anfänge des Eisenbahnbaus in Hessen, d. h. die öffentlichen Diskussionen um den Eisenbahnbau, die Eisenbahnprojekte und die Finanzierung des Eisenbahnbaus in den einzelnen Territorien. Im zweiten Großkapitel geht es um die Durchführung des Eisenbahnbaus. Dabei stehen im Mittelpunkt die Organisation der Baumaßnahmen, die Eisenbahnarbeiter und – mit Eröffnung der Bahnlinien – die Schaffung von Eisenbahnbehörden. Den Bau von Anschlußstrecken, die Entwicklung der Betriebsergebnisse und des Verkehrs sowie Zusammenhänge zwischen Eisenbahnbau und Wirtschaft thematisiert Kapitel III. Eine komprimierte Zusammenfassung schließt das für Eisenbahnfreunde – ohne Abstriche an wissenschaftlichen Anforderungen hinnehmen zu müssen – gut lesbare Buch ab. Der Leser erfährt Daten und Hintergründe über die Frankfurt-Hanauer-Bahn, die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, die Hamburger Bahn, die Hessische Ludwigseisenbahn, die Main-Neckar-Bahn, die Main-Weser-Bahn, die Nassauischen Staatsbahnen und die Taunuseisenbahn, ohne deshalb durch die Summe der gebotenen Detailinformationen erdrückt zu werden.

Voraussetzung dafür, daß die durch den Eisenbahnbau freigesetzten Impulse zu voller Entfaltung gelangten, war ein schon fortgeschrittener Entwicklungsstand von Gewerbe und Industrie. Dieser war jedoch nach Brakes Auffassung in Hessen allenfalls im Werden begriffen, so daß sich die mit dem Eisenbahnbau anderswo zu beobachtenden Fortschrittskräfte eher harmonisch denn rasant in die allgemeine Aufwärtsentwicklung einfügten. Daher kamen auch das know-how, das beschaffte Gerät wie das zur Finanzierung notwendige Geld oft aus dem Ausland. Die Wirtschaft hatte sich zunächst einmal auf die neuen Anforderungen und die daraus erwachsenden Chancen einzustellen. Wie kaum anders zu erwarten, wurde der Eisenbahnbau anfangs weniger durch staatliche Stellen vorangetrieben. Überraschenderweise wurde aber in Hessen nicht das Wirtschaftsbürgertum als Eisenbahnbefürworter initiativ und aktiv, sondern es waren vor allem die Staatsdiener, d. h. die

Bürokratie, auf deren Schultern der Eisenbahnbau Einzug hielt. Umgehungsfurcht, Konkurrenzangst, Wirtschaftlichkeitsüberlegungen legten eine großräumige Streckenplanung nahe. In der Tat erwies sich die territoriale Struktur Hessens hierbei als hinderlich, erschwerten die bisweilen mehrfach zu überschreitenden Landesgrenzen Koordination und Interessenausgleich bzw. zwischenstaatliche Abstimmungen. Dies förderte die verstärkte Einflußnahme seitens der Regierungen, die über Genehmigungs- und Kontrollrechte, aber vor allem durch die Aufbringung der notwendigen Investitionskosten, die in ihrer Höhe das gewohnte Maß und das Leistungsvermögen der Unternehmerschaft sprengten, den Eisenbahnbau beeinflussten. Die staatlichen Baubehörden waren zugleich beim Landerwerb im Vorteil, konnten sie sich doch des Mittels der Enteignung mit dem ganzen Gewicht staatlicher Autorität bedienen.

Daß ohne die Impulse, das Kapital und das Engagement privater Unternehmer der Eisenbahnbau kaum vorstellbar ist, verdeutlicht die Arbeit von Joachim Borchart über eine der schillerndsten Persönlichkeiten des europäischen Eisenbahnbaus. Bereits zu Lebzeiten galt Bethel Henry Strousberg (1823-1884) als Eisenbahnkönig, gleichsam als lebende Legende. Er war der Sohn eines jüdischen Kaufmanns aus Ostpreußen. Seine von Rückschlägen nicht freie Karriere begann in England. Strousberg, der nach der Mittleren Reife das Königsberger Gymnasium verlassen hatte, eignete sich durch intensives Selbststudium Kenntnisse in Recht, im Versicherungswesen, in Versicherungsmathematik, Nationalökonomie, Wirtschaftspolitik sowie im Geld-, Bank- und Börsenwesen an. In der Folge trat er als Journalist, Zeitschriftenverleger und Manager einer Versicherungsfirma hervor. Nachdem eine bereits Jahre zurückliegende Verurteilung wegen Unterschlagung öffentlich geworden war, kehrte Strousberg nach Preußen zurück. Seine Bemühungen um den Aufbau einer neuen Existenz in Berlin lenkten sein Engagement eher zufällig als planvoll auf industrielle Gebiete und vorzugsweise auf den Eisenbahnbau. Dabei entwickelte er die Idee einer vertikal gegliederten Industrie, die Strousberg konsequent in die Tat umsetzte. Binnen weniger Jahre verfügte er über ein Industrieimperium, bestehend aus Hütten- und Bergwerken, Stahl- und Walzwerken, Fabriken des Maschinenbaus und der Eisenbahnschienen-, Waggon- und Lokomotivenherstellung. Zugleich baute er in Phasen wirtschaftlicher Flaute selbst Tausende von Eisenbahnkilometern in Preußen, Ungarn, Rumänien und Rußland. Dabei bewies Strousberg Organisationstalent und Wagemut. Überdies beschreibt Borchart Strousberg als »Meister auf dem Gebiet der public und der human relations« (S. 137). Damit einher gingen freilich ein Fortschrittsglaube und Optimismus, die sich in Fragen der Finanzierung und der Liquiditätsvorsorge in Leichtfertigkeit verkehrten. Strousbergs Fall war daher gleichsam vorprogrammiert. Seine Unternehmungen finanzierte er mit Hilfe eines halsbrecherischen Systems kurzfristiger Ver- und Umschuldungen. Die zum Teil enormen Gewinne investierte Strousberg dagegen vor allem in Immobilien und in ausgedehnte Ländereien, die gerade in Zeiten wirtschaftlichen Rückgangs nur unter erheblichen Schwierigkeiten und meist mit Verlust wieder zu Geld gemacht werden konnten.

Strousbergs Person steckte voller Widersprüche. Einerseits von großer unternehmerischer Begabung, war er andererseits ein Mann großer Selbstherrlichkeit. Sein persönlicher Weg mußte letztlich unweigerlich in den Zusammenbruch führen. Aber insbesondere durch den forcierten Eisenbahnbau leistete Strousberg einen in seiner Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung Europas kaum zu unterschätzenden Beitrag. Hervorzuheben ist dabei die verkehrsmäßige Erschließung Rumäniens. Borchart ist eine fundierte, lesenswerte Unternehmerbiographie gelungen, die auf Strousbergs Schriften und Unterlagen aus seinem Nachlaß sowie auf Material aus zahlreichen in- und ausländischen Archiven basiert. Für dessen Bewertung dürfte Borcharts langjährige Tätigkeit im Bankgeschäft von besonderem Vorteil gewesen sein. Sein Buch ist ein wichtiger Beitrag zur Eisenbahn- und zur Unternehmens- bzw. Unternehmensgeschichte im 19. Jahrhundert.

Nicht nur, aber auch auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus war das Kölner Privatbankhaus Sal. Oppenheim jr. & Cie. tätig. Der Wunsch nach einer Darstellung der nunmehr 200jährigen Geschichte der 1789 gegründeten Bank war der Ausgangspunkt des Buches. Die vorgelegte Arbeit bietet indessen ungleich mehr als die gewohnten Jubiläumsschriften, mit denen es die repräsentative äußere Erscheinung teilt, der aber ein Anmerkungsapparat zum Opfer fiel – vermutlich eine bewußte Vorgabe des Auftraggebers, der offensichtlich abschreckende Wirkungen auf potentielle Leser seiner Jubiläumsgabe befürchtete. Mit der Geschichte einer Bank verbindet sich das Schicksal einer bedeutenden deutsch-jüdischen Familie. Damit eröffnet sich dem Leser in der Tat ein kulturgeschichtliches Panorama der letzten 200 Jahre, in denen sich der Aufstieg der Industriegesellschaft in Europa vollzog. Wesentlichen Reiz und seine über eine Firmenschrift hinausweisende Bedeutung bezieht das Buch aufgrund des steten Perspektivenwechsels: Bank-, familien-, industrie-, politik- und kulturgeschichtliche Aspekte werden aufgegriffen und miteinander verknüpft, so daß ein geschlossenes Zeitbild entsteht. Dabei zeichnet Michael Stürmer für die Bereiche Familie, Politik und kulturelle Lebensform als Autor verantwortlich. Wilhelm Treue, der seit 1958 an der Fortführung und Weiterentwicklung des 1932 gebildeten Bankarchivs mitwirkte, bearbeitete die Themenbereiche Wirtschaft und Bankfinanzen. Archivalische Vorbereitung, Dokumentation, Analysen, Bildmanuskript und Schlußredaktion sind Gabriele Teichmann als der Archivarin des Bankhauses zu verdanken. Die Quellengrundlage bilden die ab den 1820er Jahren in breiterem Fluß einsetzenden Geschäftsakten, Vermögensaufstellungen, Korrespondenzen, Gesellschaftsverträge und Testamente aus dem Archiv des Bankhauses sowie relevantes Material anderer Archive (u. a. Stadtarchive von Bonn und Köln, Hauptstaatsarchiv Düsseldorf).

Die Bankiersfamilie ging aus dem Bonner residenzstädtisch-jüdischen Handelsbürger-tum des ausgehenden 18. Jahrhunderts hervor. Ihr Aufstieg in das patrizische Großbürger-tum Kölns verlief zwar nicht ohne Rückschläge, aber doch recht rasch. Bereits 1807/08 war Salomon Oppenheim der höchstbesteuerte Jude der Stadt Köln. Vom Kommissions- und Wechselgeschäft verlagerte sich das Engagement zunehmend auf das Eisenbahn-, Bergwerks-, Versicherungs- und Industriegeschäft. Als Mitzeichner von 25 % der Aktien der 1837 von ihm mitbegründeten Rheinischen Eisenbahngesellschaft firmierte Abraham Oppenheim gleichermaßen als Bankier und Betriebsdirektor. Der Einfluß der Familie wuchs stetig. Mit dem geschäftlichen Aufstieg ging ein selbstbewußtes Auftreten einher. In den 1860er Jahren erlebten Abraham und Simon Oppenheim ihre Erhebung in den preußischen bzw. österreichischen Freiherrnstand. Damit korrespondierten Patriotismus und ein ausgeprägtes soziales Engagement für die Bediensteten der Bank und für notleidende Kölner Bürger. Auch als Kulturmäzene traten die Oppenheims hervor. Gleichsam Sinnbild des wirtschaftlichen wie gesellschaftlichen Erfolgs und Ausdruck standesgemäßen Lebensgefühls war das 1870 erworbene Gut Schlenderhan und das dort von Eduard von Oppenheim begründete Pferdegestüt, dessen Name noch heute fast synonym für die deutsche Pferdezucht und den Pferderennsport steht. Unter dem Druck der nationalsozialistischen Machthaber ging das Gestüt später an die Waffen-SS über, wofür Waldemar von Oppenheim für sich und seine Familie im nachhinein einen Schutzbrief – wenn auch von recht zweifelhafter Sicherheit – erhielt. Mit viel Glück überstand die Familie die lebensbedrohliche Situation. Das Überleben des Bankhauses resultiert nicht zuletzt aus einem über 200 Jahre bewiesenen besonderen Geschick bei der Weitergabe der Führung des Bankhauses. Das ging nicht immer ohne innere familiäre Konflikte ab, die jedoch durchweg in den entscheidenden Situationen den Unternehmerinteressen hintangestellt wurden. So zählt das Bankhaus Oppenheim noch heute zu den bedeutendsten europäischen Privatbanken, und seine hier angezeigte Unternehmensgeschichte zu den vorbildlichen historischen Arbeiten.

Dagegen fällt die aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der Thyssen AG von Helmut Uebbing erstellte Festschrift merklich ab. Sie paßt eher in das Bild jener aufwendig ausge-

führten und mit farbigem Bildmaterial reichlich ausgestatteten Firmenschriften, die gern zu unterschiedlichen Anlässen an Geschäftsfreunde, Jubilare etc. gereicht werden. Historisches Bildmaterial wird denn auch eher als schmuckes Beiwerk, denn als Quelle genutzt. Überhaupt erscheinen dem Autor, einem Wirtschaftsjournalisten, die zweifellos komplexen wirtschaftlichen, sozialen und technischen Zusammenhänge im Zuge einer weniger chronologischen, sondern vielmehr thematischen Vorgehensweise leichter darstellbar. Da der Schwerpunkt der Untersuchung auf die Zeit ab den 1960er Jahren gelegt wurde, verwundert es kaum, daß die Festschrift der Versuchung erlegen ist, die Unternehmensgeschichte der Thyssen AG und ihrer Tochtergesellschaften fast durchweg unter dem Aspekt zukunftsorientierter Neuordnungen, Unternehmensumschichtungen, Unternehmensan- und -umgliederungen, Diversifikationen sowie unter dem Aspekt der Zuwendung zu neuen Tätigkeitsfeldern zu beleuchten. Imponierend ist die unstreitig zum Ausdruck kommende Wirtschaftskraft des tiefgegliederten Konzerns allemal. Die Wege und Wegmarken präsentieren sich freilich vorwiegend als solche technischer und vor allem konzernorganisatorischer Art. Die ins 19. Jahrhundert zurückreichenden historischen Wurzeln der Unternehmensgruppe werden allenfalls angerissen. Die Entwicklung des Konzerns erscheint zwar durchaus logisch, aber doch wirtschaftlich allzu einseitig geradezu vorbestimmt. Über die »Macher« des Konzerns ist meist kaum mehr als ihre formale Zuständigkeit zu erfahren. Konturen als Unternehmer-/Managerpersönlichkeit gewinnt keine Person. Kurzum: Die Festschrift erschöpft sich vielfach bereits da, wo gerade der Historiker tiefere Stoffdurchdringung wünscht, etwa wenn im Zusammenhang mit der nur kurz gestreiften Fremdarbeiterproblematik im Dritten Reich zu lesen steht, »daß die Verhältnisse in den Arbeiter-Lagern im Vergleich zu den Zuständen in den besetzten Ostgebieten oder in geheimen Rüstungsbetrieben im Reich noch einigermaßen erträglich waren; dies gilt, von Einzelfällen abgesehen, auch für die Behandlung dieser Menschen am Arbeitsplatz. Es gibt Zeugnisse aus der Nachkriegszeit, aus denen hervorgeht, daß sich Deutsche um eine humanere Behandlung der Ausländer bemüht hatten« (S. 265). Warum bemüht die Festschrift nicht diese Zeugnisse? Oder erschöpfen sich die Bestände der verschiedenen Werksarchive der heutigen Thyssen AG in der Sammlung wohltonender Presseverlautbarungen und nüchterner Unterlagen zur Organisationsstruktur des Konzerns?

Einen wesentlich ertragreicheren Beitrag zur Unternehmensgeschichte leistet die Arbeit von Dietrich Yorck. Dabei handelt es sich um die überarbeitete Fassung seiner an der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn entstandenen Magisterarbeit. Deren erklärtes Ziel ist die Verfolgung der Entwicklung von Organisation und Management eines Großunternehmens über einen längeren Zeitraum hinweg. Untersuchungsobjekt sind die Mannesmannröhrenwerke, die Keimzelle der heutigen Mannesmann AG. Als Behandlungszeitraum wurden die Jahre von 1888 bis 1920 gewählt. Angelegt war die Untersuchung ursprünglich als Studie über die Rekrutierung und den Aufstieg von Führungskräften. Eine ohnehin bereits nicht eben glückliche Quellenlage – das Mannesmann-Archiv wurde erst im Jahr 1938 begründet und nach dem Zweiten Weltkrieg erst ab 1971 fortgeführt – verschärfte sich, weil die Einsicht in die Personalakten versagt wurde. Die Auswertung des im Deutschen Museum in München verwahrten Nachlasses von Reinhard Mannesmann (jun.) und das Studium der im Koblenzer Bundesarchiv eingesehenen OMGUS-Akten erbrachten allenfalls ergänzende Aufschlüsse. Die Zielrichtung der Arbeit verschob sich denn auch folgerichtig hin zu dem Versuch, die Entwicklung von Organisation und Management eines Großunternehmens aufzuzeigen.

Den unternehmensgeschichtlichen Hintergrund bildet das frühe Ausscheiden der Familie Mannesmann aus der Unternehmensleitung. Nach Auffassung Yorcks kann Mannesmann bereits vor dem Jahr 1900 als sogenanntes »managerial enterprise« bezeichnet werden. Der Aufschwung des Unternehmens war weniger eine Folge des technischen Fortschritts, d. h. hier der gehaltenen Patente, sondern eher der Vorreiterrolle bei der Erschlie-

Bung neuer Märkte zu verdanken. Yorcks Vorgehensweise ist schlüssig. Einleitenden Ausführungen zu Röhren und zur Röhrenindustrie folgt unter der Überschrift »Kontrolle und Integration« die Darstellung der Entwicklung vom Personal zum Managerial Enterprise (1888-1900). Leitungsstrukturen, Unternehmensorganisation und -strategie stehen dabei im Vordergrund. Die anschließenden beiden Kapitel behandeln Mannesmann als Mitglied wie nach Auflösung der Syndikate. Die damit vermittelten Einblicke und Einsichten können hier nicht im einzelnen aufgeführt werden, zumal der Autor stets selbstkritisch auf die durch die Quellenlage bedingten Grenzen hinweist. Das letzte Kapitel beschäftigt sich mit Personalführung und Sozialpolitik, wobei die Angestellten, die Personalverwaltung, die einzelnen Kategorien der Beschäftigten (Angestellte, Arbeiter) sowie die Anstellungsbedingungen, die Mitarbeiterrekrutierung, Mitarbeiterqualifikation und die Bezahlung Untersuchungsgegenstand sind. Dieses etwa ein Viertel des Buches einnehmende Kapitel bietet ein hohes Maß an Informationen und Erkenntnissen.

Gleichermaßen Beiträge zur Unternehmensgeschichte wie zur Unternehmensgeschichte leistet die Studie von Karl-Heinz Gorges. Er untersucht die Verwirklichung christlicher Wertvorstellungen im unternehmerischen Handeln. Der Frage nach den christlich geführten Industrieunternehmen wird explizit nachgegangen am Modell der Steingutfabriken Villeroy & Boch. Dabei bilden im wesentlichen die im Firmenarchiv in Mettlach verwahrten Archivalien die Quellengrundlage. Das sind vor allem Arbeits- und Fabrikordnungen sowie die Statuten der vielfältigen innerbetrieblichen Einrichtungen. An erster Stelle dieser Einrichtungen ist die sogenannte Antoniusbruderschaft zu nennen, in der bereits seit 1819 Kranken-, Witwen- und Waisenkasse zusammengefaßt waren. Eine Bruderschaft als Organisationsform religiösen Lebens war hier ganz bewußt gewählt worden. Allerdings wurde auf die Mitglieder kein religiöser Zwang ausgeübt, sondern es wurden nur Formen betrieblicher Fürsorge personell mit der Bruderschaft als Vereinigung der Betriebsangehörigen zu sozialen Zwecken verbunden. »Die Mitgliedschaft in der Antoniusbruderschaft war auf eine Identifikation ihrer Mitglieder mit der Fabrik ausgerichtet, auch wenn sie im religiösen Bereich ihre Wurzeln hatte.« (S. 162) Gorges unterscheidet zwischen originären Wohlfahrtseinrichtungen im innerbetrieblichen Bereich und subsidiären, aber betriebsbezogenen Wohlfahrtseinrichtungen im außer- und überbetrieblichen Bereich des Unternehmens. Erstere sucht direkt den Betriebsablauf zu unterstützen. Dazu zählten Einrichtungen wie Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung. Bei den subsidiären Wohlfahrtseinrichtungen sind zu nennen: Fortbildungsschulen für Knaben und Mädchen, Institutionen zur Erholung und zur kulturellen Betätigung, zur Beschaffung von Wohnraum und zur sozialen Absicherung der Familien etc. Z. B. wurden im Zuge der betrieblichen Arbeiterwohnungs-fürsorge zwischen 1889 und 1910 insgesamt 620 Häuser gebaut und von Fabrikarbeitern des Unternehmens gekauft. Gorges legt ein für die Zeit überraschend facettenreiches Bild einer auf Unternehmerinitiative aufbauenden und tiefgestaffelten betrieblichen Fürsorgeorganisation offen. Darin zeigt sich für den Autor ein Geist, »der von der selbstverständlichen Überzeugung eines gemeinsamen christlichen Glaubens ausgeht.« (S. 270) Die von Gorges gezogenen Vergleiche zu den zeitgenössischen Modellen der Firmen Léon Harmel, Val-des-Bois, Franz Brandt sowie des Schweizer Paters Theodosius Florentini machen indessen deutlich, daß der christlich-geführte Industriebetrieb differenziert zu sehen ist.

So fußte die Organisationsform der Unternehmen von Harmel und Brandt im Gegensatz zu Villeroy & Boch auf einem ganzen Netz von religiösen Vereinen; das von Florentini verfolgte Modell war gar der Versuch, die »christliche Fabrik« im Sinne klösterlichen Lebens in gemeinsamer Arbeit und Gebet Wirklichkeit werden zu lassen. Ausschlaggebend für die Formen des Zusammenlebens im Betrieb mit christlichen Wertvorstellungen blieb letztlich stets der Unternehmer selbst einschließlich seiner Familienangehörigen. Im Fall Villeroy & Bochs führte das nicht nur zur Zusammenfassung originärer und subsidiärer Wohlfahrts-einrichtungen sowie sozialer Maßnahmen zu einem einheitlichen Ganzen, sondern zu ei-

nem Zusammenwirken, einem Mit-, Zu- und Füreinander im gesamten Organismus eines sozio-ökonomischen Industriebetriebes, und zwar zu beiderseitigem ökonomischen wie soziokulturellen Nutzen. (S. 275) Die interessante und mit einem ausführlichen, aus Tabellen, Graphiken und Quellenabbildungen bestehenden Anhang versehene Arbeit sollte anregend auf die Forschung ausstrahlen.

Mit gut 30jähriger Verzögerung bereichert die Untersuchung Sigfrid von Weiher die wirtschaftshistorische Forschung. Hervorgegangen aus seiner bislang ungedruckten Dissertation aus dem Jahr 1959, will von Weiher die erweiterte und ergänzte Dokumentation als quellenkritischen Beitrag zur Kultur-, Wirtschafts- und Technikgeschichte verstanden wissen. Daß die Arbeit inhaltlich auf der Höhe der Zeit ist, garantiert der berufliche Werdegang des Autors. Über 32 Jahre war er im Siemens-Archiv tätig, von 1960 bis 1983 als dessen Leiter. Damit gehört der Autor unstreitig zu den profunden Kennern der firmen- und der familieneigenen Quellen. Freilich wurde das Literaturverzeichnis aus dem Jahr 1959 lediglich um einschlägige Veröffentlichungen Sigfrid von Weiher seit 1960 ergänzt. Mit dem Aufbau, Ausbau und der Entwicklung des Überseeengeschäfts des Hauses Siemens wurde ein in mehrfacher Hinsicht besonders interessanter Untersuchungsgegenstand gewählt, war doch durch die eher in loser Abstimmung unter den Brüdern Siemens übliche, weitgehend selbständige Unternehmensführung ständig Konfliktpotential für den Kurs des Gesamthauses gegeben. Der Sog zur Verselbständigung des Überseegeschäftes bzw. von Siemens-Brothers lag auch begründet in dem recht unterschiedlichen persönlichen Naturell der Brüder. So bezeichnet der Autor William als den Forscher, Friedrich als den Erfinder, Carl als den Unternehmer; darüber rangierte als Familien- wie Firmenoberhaupt Werner, der die positiven Merkmale des Forschers, Erfinders wie Unternehmers in sich vereinigte und Entwicklung und Fortbestand seines Lebenswerkes stets zu sichern trachtete. Der für die Filialfirma in London verantwortliche William dagegen eröffnete aufgrund seiner leidenschaftlichen Forscherambitionen und eines gewissen Widerwillens gegenüber der notwendigen Routinearbeit Ludwig Löffler das Eintreten in die Managerfunktion, die beinahe mit der gänzlichen Abspaltung des englischen Zweiges des Familienunternehmens geendet hätte. Gerade mit der Herausarbeitung der für die Unternehmensentwicklung der Siemens-Häuser in Berlin, London und St. Petersburg mitentscheidenden Persönlichkeiten besteht die besondere Leistung des Buches, das sich dem Leser auch sprachlich ansprechend darbietet. Der Abdruck einer Reihe von für die Firmenentwicklung wichtigen Quellen rundet die lesenswerte Arbeit ab.