



Review

Reviewed Work(s): *Le Ferrovie (L'identita italiana 30)* by Stefano Maggi

Review by: Paulo Guimarães

Source: *VSWG: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 94. Bd., H. 1 (2007), pp. 128-130

Published by: Franz Steiner Verlag

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/20742134>

Accessed: 16-02-2021 22:18 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



JSTOR

Franz Steiner Verlag is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *VSWG: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*

Ansätzen auf und kommt dabei zu in jeder Hinsicht überzeugenden Ergebnissen. Nach einer sich nicht immer sofort erschließenden Einleitung über seine Ansatzpunkte beschäftigt sich der Verfasser in einem ersten Kapitel (S. 43–105) mit dem Safranhandel Nürnberger Handelsgesellschaften. Dabei geht es ihm nicht vordergründig um diese Ware, sondern um die sich an diesem Handelsgut zu demonstrierenden Netzwerke und strategischen Allianzen zur Beherrschung des Marktes. Diese Fragestellung wird bis zum Ende des zu behandelnden Zeitraumes fortgeführt. Im zweiten Kapitel (S. 107–196) befasst sich Peters ausführlich mit dem Wirtschaftsstandort Nürnberg und ein drittes, außerordentlich umfangreiches Kapitel (S. 197–422) hat „Die Auseinandersetzung in und um den Standort Nürnberg“ zum Gegenstand. In einem vierten Kapitel (S. 423–537) schreibt der Verfasser über die Allianzen und den Wirtschaftsstandort Nürnberg am Anfang des Dreißigjährigen Krieges. Eine Ergebnis-Zusammenfassung (S. 539–565) beschließt den in jeder Hinsicht anregenden und bemerkenswerten Zusammenhänge und Verknüpfungen vermittelnden Text. Die nicht nur neue Erkenntnisse darstellende, sondern auch zu übergreifenden Überlegungen und Untersuchungen herausfordernde Monographie rechtfertigt auch die stark differenzierte Gliederung.

Mit der Fülle der aus Quellen und der Literatur gewonnenen Fakten und mit seinen methodischen Ansätzen ist es Peters zweifellos gelungen, einen herausragenden Beitrag zur Wirtschafts- und Handelsgeschichte Nürnbergs zu leisten. Es soll nur hingewiesen werden auf die deutlich gemachte Rolle der Heilturns-Messe, die Rolle Nürnbergs als Geld- und Kapitalmarkt und dem – nach Peters – „Ganzjahresstandort“ Nürnberg. Ob darunter auch ein „immerwährender“ Markt mit besonderen Höhepunkten zu den Messeterminen verstanden werden kann, muss noch untersucht werden. Wichtig erscheint, dass Peters von den bisherigen Grundprämissen Nürnberger Prosperität – der günstigen zentralen geographischen Lage in Deutschland und den für den Handel vorteilhaften Zollprivilegien – abrückt und den Produktionsfaktor „Arbeit“ in den Mittelpunkt stellt. Daraus ergeben sich dann die herausgearbeiteten wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den Messestädten Frankfurt und Leipzig und der Produktionsstadt Nürnberg. In diesem Zusammenhang weist Peters zu Recht auf die zahlreichen handelsgeschichtlichen Desiderate hin, wie z. B. auf die fehlenden Untersuchungen zu den wirtschaftlichen Beziehungen im Dreieck Frankfurt – Nürnberg – Leipzig. Auch hier finden sich in dieser Monographie zahlreiche wertvolle Hinweise und Vergleiche, die weit über die bisherigen Kenntnisse hinausgehen.

Man muss nicht jeder Ausführung Peters zustimmen, aber man muss anerkennen, dass seine Themenstellung auf umfangreicher Nutzung vor allem Nürnberger Quellen und einer gründlichen und soliden Auswertung der kaum überschaubaren Literatur beruht, deren Verzeichnis als Bibliographie zu den angesprochenen handelsgeschichtlichen Themen gelten kann. Seine Beweisführung hat Peters verdeutlicht durch 79 „Darstellungen“, d. h. Skizzen, Tabellen, Quellenabbildungen im Text und als Anhang. Ein umfassender Index (S. 653–683) macht eine schnelle Orientierung möglich.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass Peters eine überzeugende Monographie vorgelegt hat, mit der er durch seine neuen Fragestellungen und die gewonnenen Ergebnisse zur handels- und wirtschaftsgeschichtlichen Problematik nicht nur auf Nürnbergs, sondern auch auf die notwendigen künftigen Untersuchungen zur Handelsgeschichte der frühen Neuzeit für lange Zeit nachhaltigen Einfluss nehmen wird.

Leipzig

MANFRED STRAUBE

7. Verkehrs- und Nachrichtenwesen

STEFANO MAGGI: *Le Ferrovie* (L'identità italiana 30). Il Mulino, Bologna 2003, 246 S. (16 Abb., 2 Tab.), 12,50 €.

This pocket book (with 16 illustrations and 2 maps) is part of a collection entitled “The Italian Identity”. It is an easy task for Maggi to claim that the railways did shape modern Italy and the identity

of its people. Maggi describes the railways as tool and part of the political, economic and social process of nation building, in unifying different regions and former independent Italian states. He states that in the past the railways were seen as a symbol of Italy's national unity, but that its historical importance has been forgotten by most Italians today. This is the main thesis of Maggi's book, which is, as a matter of fact, a general view of the history of the Italian railways from its very first projects, before the middle of the 19th century, to present day high-tech ETR 500, the Italian version of the French high-speed TGV. Maggi organized the book in six chapters following a chronological narrative, covering the time from the Italian *Risorgimento* until recent re-privatization. The book is targeted on a wider audience rather than just academics. Therefore, it is acceptable that the quantitative data which is offered is basic and scarce.

In the first chapter, Maggi points out how the railways changed the way Italians travelled and how they looked at their country. Like Friedrich List in Germany, the (moderate) Liberal Party in Italy intended to create an economic unification prior to the political one. Railways were a key element of their political program of a political federation by a monetary and fiscal unification and a standardization of weights and measures. Maggi shows that the railways were embedded in the idea of *Risorgimento* which saw Italy in a strategic position between Western Europe and the Orient. It does not always become clear, however, which economic and social forces stood against the railway projects. Maggi informs us about the hostility of the general public to railway visions, particularly of the agrarian landowners, many of whom, on the other hand, became interested in railway investments owing to the Liberal policy of Leopold II of Tuscany, as did noblemen of Bologna and even the Pope. In Southern Italy the State directly financed the railways. Only since the mid-1840s this has become common in the North, too. The government gave the railways the push to lead the first wave of modern industrialization in the mechanical sector.

The second chapter describes the construction of the national network, which linked the Italian regions. It puts its emphasis on the huge public works like the Moncenisio tunnel, which connected Piedmont to Savoia and Italy with its neighbour states. An interesting story is the emergence (and decline) of secondary lines. The problems of low productivity and public criticism connected to them were never solved. Charcoal and nearly all equipment had to be imported. Thus, secondary lines were the last to be built and the first to be closed down.

The third chapter covers the period between the 1880s and the end of the World War I and stresses partial nationalization of the railways in the Giolitti period, when government gained direct administration through the *Ferrovie dello Stato (Fs)*. Maggi points out that this gave an impulse to electrification. Italy had a strong industry in this field.

Especially interesting is Maggi's fairly positive assessment of the Fascist period emphasizing the successful rationalization by the Fascist administration. During the "Ventennio Fascista" railways were still expressing the idea of progress. The pressure for good management and productive reorganization led to an increase in labor productivity. However, it was also a period of growing competition from busses and trucks, leading to the government's intervention to discipline the sector but also to close inefficient secondary lines. Maggi correctly mentions the technological progress and achievements of the Italian railways in this period, mainly through diffusion of electric lines and rapid trains like ETR 200 and E 428. New products and services were provided, e. g. the "Directissime" (rapid non-stop connections), special tickets for foreigners and tourists and the "popular train", which announced the era of mass tourism.

The last two chapters cover the period after the 1940s. They refer to the role of the railways in the war and of its workers in resistance, the reconstruction, the high speed Setebello project and the growing competition from cars during the "economic miracle". The car, not the train, became the symbol of economic success while the train became the transport system of the poor, e. g. emigrants from the South. But since the 1990s, under private administration, there has been a renewal of high speed projects and a modernization of urban transport in the cities.

Maggi offers a coherent social, political and economic historical synthesis in a national context and perspective. He emphasizes the key role of the state, the evolution of the network and the various historical functions of the railways in the process of nation building. Some arguments could be more

developed, e. g. the identification of pressure groups behind the railways and the linkages between railways and other industries. A comparative perspective with Western Mediterranean countries would have been very helpful to show patterns in the development of the railways. However, this only stresses that the book is a good starting point to the railway history of Italy.

Évora (Portugal)

PAULO GUIMARÃES

RALF ROTH: *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*. Thorbecke, Ostfildern 2005, 288 S. (zahlr. Abb. u. Karten), 28,00 €.

Die stark überarbeitete Habilitationsschrift von Ralf Roth kommt gut lesbar daher, geradezu populärwissenschaftlich, doch dabei kultur-, stadt- und politikhistorisch auf der Höhe der Zeit, reich bebildert und mit einem käuferfreundlichen Preis. Theoretische, wirtschaftshistorische Ansätze, etwa von Chandlers Management- und Netzwerkansätzen bis hin zu institutionenökonomischer Pfadabhängigkeit fehlen völlig. Überzeugend ist dagegen die Breite der Darstellung, die von der Integration politischer Perspektiven (1848er Revolution) bis zur Einbeziehung kulturhistorischer Aspekte, wie Kunst und Architektur und vor allem den Wirkungen der Eisenbahn auf Reisende – etwa auf Stadtbürger, Migranten und Auswanderer – reicht. In drei Buchabschnitten mit jeweils drei bis fünf recht eigenständigen Unterkapiteln widmet sich Roth den Visionen und Ängsten in der Frühzeit der Eisenbahn bis in die 1840er Jahre, sodann dem Wachstum des Netzes bis in die späten 1870er Jahre und drittens den Folgen der Eisenbahn für die Großstadt, für Landflucht und Stadt-Land-Beziehungen, für Urlaub und Auswanderung. Das Buch schließt mit einem Abgesang auf das Ende des Eisenbahnzeitalters, das Roth viel zu früh mit dem Ersten Weltkrieg ansetzt.

Roth stellt den Güterverkehr und das Verhältnis von Bahn und Industrialisierung gegenüber dem Personenverkehr und den Wechselwirkungen von Bahn und Stadtentwicklung in den Hintergrund und schmälert damit den Geltungsbereich des Buches. Kaum eine Rolle spielen bei Roth auch die Intermodalität, die Wechselwirkung von Bahn und Binnenschiff, die Hafenentwicklung, der von dem Bahnverkehr beförderte Chausseebau und Straßenverkehr. Eine im engeren Sinne wirtschaftshistorische Beschreibung des wachsenden Eisenbahnverkehrs ist eher nicht intendiert und wird – wenn überhaupt – biographisch präsentiert, etwa als Geschichte des Eisenbahnkönigs Strousberg. Entsprechend knapp sind quantifizierende, statistische Angaben zum Eisenbahnverkehr. Belege für die wenigen (fünf) Grafiken im Anhang fehlen, unklar bleibt, warum die eigentlich zentrale Grafik zu den Streckenlängen schon Anfang der 1870er Jahre abbricht – die Zahlen wären doch leicht zugänglich. Insofern ist das Buch kein Pendant zu den wirtschaftshistorischen Darstellungen der französischen Eisenbahnen im 19. und frühen 20. Jh. von Francois Caron oder der britischen Bahnen von Terence Gourvich.

Doch das Buch soll man an seinen Stärken messen: die einfühlsame Analyse der demokratisierenden Funktion der Bahn; die Schilderung der Wirkung der Bahn in und auf die Akteure der Revolution von 1848, auf Suburbanisierung und Gartenstadtbewegung, auf das neue Stadt-Land-Verhältnis, auf den Urlaub mit der Bahn nach Süden und – von Roth besonders herausgestellt – in den skandinavischen Norden und auf die von den Bahnverbindungen mit ausgelöste Nordlandbegeisterung im ausgehenden Kaiserreich. Im Zentrum des Buches steht die Veränderung der Großstadt durch das neue Verkehrsmittel Eisenbahn. Ein eigener Abschnitt ist der in Deutschland im ausgehenden 19. Jh. wachsenden Großstadtkritik gewidmet, der Unmenschlichkeit der neuen Strukturen und Tempi, der Verschmutzung und Brutalität, wie sie von der Eisenbahn mit befördert wurde. Roth fängt auf diese Weise die durchgreifende Veränderung der Gesellschaft durch die Eisenbahn besser ein, als dies in wirtschaftshistorischen Darstellungen des Verkehrs im 19. Jh. gelungen ist.

Internationale Vergleiche tauchen bisweilen auf, spielen aber insgesamt kaum eine Rolle. Es ist – anders als der Titel nahe legt – eine rein deutsche Geschichte der Eisenbahn und auch das nur mit