

Zitierhinweis

Bührer, Werner: Rezension über: Marita Krauss (ed.), Die bayerischen Kommerzienräte. Eine deutsche Wirtschaftselite von 1880 bis 1928, München: Volk Verlag, 2016, in: ~ Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (bis 2021), 2018, 2, S. 313-314, DOI: 10.15463/rec.1256102580



copyright

Dieser Beitrag kann vom Nutzer zu eigenen nicht-kommerziellen Zwecken heruntergeladen und/oder ausgedruckt werden. Darüber hinausgehende Nutzungen sind ohne weitere Genehmigung der Rechteinhaber nur im Rahmen der gesetzlichen Schrankenbestimmungen (§§ 44a-63a UrhG) zulässig.

VSWG 105, 2018/2, 313–314

Marita Krauss (Hg.)

Die bayerischen Kommerzienräte. Eine deutsche Wirtschaftselite von 1880 bis 1928

Volk, München 2016, 848 S., 69,00 €.

Die bayerische Unternehmerschaft stand bisher nicht im Fokus der Unternehmer- und Wirtschaftsgeschichtsschreibung, die Forschung konzentrierte sich auf andere Regionen Deutschlands. Entsprechend lückenhaft war der Kenntnisstand. Die Augsburger Historikerin Marita Krauss und ihre 26 Mitautorinnen und -autoren haben nun auf einen Schlag für Abhilfe gesorgt. Ihr gewichtiges, opulent bebildertes und unterschiedliche Perspektiven vereinendes Werk enthält nicht nur Kurzbiographien aller 1.850 Kommerzienräte – darunter mit Lina Pfaff nur eine einzige Frau –, sondern auch 35 kleinere Studien zu wichtigen Aspekten dieser wirtschaftsbürgerlichen Figur. So entsteht ein vielschichtiges Bild einer bürgerlichen Elite zwischen Wirtschaft, Staat sowie politischem, sozialem und kulturellem Engagement, wie die Herausgeberin in ihrer Einführung erläutert.

Welche Voraussetzungen musste ein Kommerzienrat nach Ansicht der Titel verleihenden bayerischen Regierung erfüllen? Er sollte „seriös und gesellschaftlich arriviert“ sein, im „gereiften Alter von 50 bis 60 Jahren, beruflich und persönlich solide, erfolgreich und sehr vermögend“; er sollte ferner „zuverlässig, ordentlich, ehrlich, fleißig und zielstrebig sein“, sich für das Gemeinwohl engagieren und großzügig für soziale, kulturelle und wissenschaftliche Zwecke spenden (S. 16). Hier scheint das historisch gewachsene Leitbild des „Ehrbaren Kaufmanns“ auf. Ob indes alle Titelträger diesem Ideal entsprachen, wurde „in den gehobenen Kreisen“ nicht hinterfragt; lediglich in der Presse oder in Gesellschaftsromanen wurde gelegentlich Kritik an der Auszeichnung „unwürdiger“ Personen laut (S. 48). „Dreh- und Angelpunkt der Verleihungen“ (S. 55) blieben, so Karl-Maria Haertle in seinem Beitrag, die Spenden. Für den Kommerzienratstitel flossen durchschnittlich 20.000 Mark, für den noch mehr Ansehen versprechenden Titel des „Geheimen Kommerzienrats“ durchschnittlich 50.000 Mark. Aber obwohl die hehren unternehmerischen Tugenden bei der Auswahl der Kandidaten im Laufe der Zeit gegenüber der Hoffnung der Regierung auf Geldspenden etwas ins Hintertreffen gerieten, kommt Haertle doch zu dem Befund, dass „bis zuletzt die Mehrheit der Kommerzienräte dem erwünschten Ideal“ entsprochen habe (S. 50). Entgegen den Bestimmungen der Weimarer – und der bayerischen! – Verfassung und im Unterschied zu allen anderen deutschen Ländern ließ die Regierung in München aus finanziellen Erwägungen den Titel zwischen 1923 und 1928 übrigens wieder zu.

Die Kurzbiographien gründen auf der Auswertung einer gewaltigen Zahl staatlicher und privater Archive: an erster Stelle das Bayerische Hauptstaatsarchiv, daneben unzählige Landes-, Stadt- und Gemeindearchive, Kammer-, Firmen- und Privatarchive; ferner wurden Auskünfte bei Stadt- und Gemeindeverwaltungen eingeholt. Der enorme Aufwand, den Marita Krauss und ihr Team hier betrieben haben, verdient allergrößtes Lob – er hat sich zweifellos gelohnt. Die Biographien sind nach einem einheitlichen Muster aufgebaut und bieten u. a. genealogische und biographische Angaben, Informationen zu den wirtschaftlichen und politischen Aktivitäten, zu Mitgliedschaften in Vereinen und Verbänden, zu Spenden und Stiftungen sowie Hinweise auf einschlägige Quellen-

bestände. Und wie nicht anders zu erwarten, ist das Opus durch ein Personen-, Orts-, Firmen- und Vereins- sowie ein Sachregister vorbildlich erschlossen.

Die Themen, die im Darstellungsteil behandelt werden, reichen von den Auswahlkriterien und -verfahren für Titelaspiranten über die Rolle von Kommerzienräten in einzelnen Städten – um neben München auch andere bayerische Städte in den Blicken zu bekommen –, das Mäzenatentum, die wirtschaftsbürgerliche Selbstrepräsentation bis zum Verhältnis zur Politik. Unter letzterem Punkt werden auch das Schicksal jüdischer Kommerzienräte nach 1933 und – am Augsburger Beispiel – Spruchkammerverfahren gegen Kommerzienräte thematisiert. Der Band wird damit zur reichen Fundgrube und zur Inspiration unterschiedlicher Forschungsansätze von der Unternehmer- und Wirtschaftsgeschichtsschreibung über die Bürgertumsforschung bis zur Stadt- und Kulturgeschichte. Er erlaubt tiefe Einblicke in die Netzwerke und Wertorientierungen der bayerischen Wirtschaftselite und erklärt deren korporatistische Neigungen. Und nicht zuletzt lädt er dank seiner wunderschönen und aussagekräftigen Bebilderung zum Blättern ein.

WERNER BÜHRER

München

VSWG 105, 2018/2, 314–315

Nadine Lind

Städtische Nahverkehrsmittel in London und Berlin, 1830–1914

(Studien zur Geschichtsforschung der Neuzeit 92). Dr. Kovač, Hamburg 2016, 336 S., 99,80 €.

In dieser leicht überarbeiteten Fassung ihrer geschichtswissenschaftlichen Dissertation (HU Berlin) vergleicht die Autorin die Entstehung und den Aufbau der öffentlichen Nahverkehrssysteme in London und Berlin bis 1914. Die Arbeit ist modal organisiert und enthält je ein Kapitel zu Omnibussen (25 S.), zur Straßenbahn (60 S.) sowie zu Schnell-, Hoch- und U-Bahnen (120 S.). Jedes Kapitel enthält ein vergleichendes Zwischenresumé. Das Resumé am Ende der Arbeit, deren Struktur überzeugt, ist ebenfalls vergleichend angelegt.

Leider sind die Vergleiche selbst nicht sehr erhellend, weil die Vf.in in allen drei Nahverkehrssystemkapiteln weder in die Unternehmens- noch die Nutzungsgeschichte vertieft einsteigt. Zu diesen beiden Bereichen nutzt sie auch kaum Quellen. Besser sieht es für die Geschichte der Verkehrspolitik aus. Hier schöpft sie im Wesentlichen aus den Ministerial- und Parlamentsakten. Doch hier trüben Fehleinschätzungen aufgrund historischer Unkenntnis das Bild. Ein Beispiel: In der vergleichenden Einschätzung betont Lind die größere Einheitlichkeit der Berliner Kommunalpolitik gegenüber der stärkeren Wahrnehmung kleinräumiger Interessen durch die einzelnen Stadtbezirke in London. Sie vernachlässigt dabei die Stellung der die Stadt Berlin umgebenden Städte – die erste Straßenbahn in Berlin fuhr bis Charlottenburg –, die noch nicht Teil Groß-Berlins waren und damit in der Arbeit außen vor gelassen wurden, während London räumlich bereits