

an den Ergebnissen der hier vorgestellten Untersuchungen. Stattdessen wird die Rezeption von relevanter Forschung durch die Sprachbarriere erschwert.

Dieser Aspekt sticht umso mehr ins Auge, als hinter der intensiven wissenschaftlichen Beschäftigung mit den Festungsanlagen immer auch ein gewisses Interesse an der preußischen Herrschaft über Posen vermutet werden darf, das über die politischen und kulturellen Repressionen im 19. und frühen 20. Jh. hinausgeht. Diesen Eindruck vermittelt insbesondere der abschließende Beitrag von Wojciech Mania über die „Tage der Festung Posen“ (Dni Twierdzy Poznań), die seit 2013 Tausende Einheimische anziehen – und dies mit steigender Tendenz: 2013 wurden 6000, 2019 bereits 16 500 Besucher:innen gezählt (S. 161, 163). Eine ähnlich positiv eingefärbte Bezugnahme scheint auch in dem Band von Michalski und Pałat durch, wenn über die im Zuge der Renovierungsarbeiten entdeckten Wandmalereien sowohl aus den 1910er als auch aus den 1920er und 1930er Jahren berichtet wird – preußische und polnische Bauherrschaft scheinen sich hier, aus heutiger Sicht, eher zu ergänzen als zu widersprechen. Posens architektonisches Erbe ist somit gerade auch aus Sicht der Bevölkerung vor Ort womöglich am ehesten dazu angetan, der von Zwang geprägten preußischen Herrschaft bis 1918 auch positive Aspekte abzugewinnen.

Marburg

Christoph Schütte

Harald Meyer: Elbeschiffe für den neuen Staat. Die Abtretungen deutscher Schlepptampfer und Kähne an die Tschechoslowakei – zur 100sten Wiederkehr des Jahrestages des „Elbe“-Schiedsspruchs von Paris vom 14. Juni 1921. Edition Temmen. Bremen 2021. 496 S., 263 Abb. ISBN 978-3-8378-4065-0. (€ 29,90.)

Das vorliegende Buch ist nicht leicht einzuordnen: Harald Meyer verspricht in seinem Titel eine juristisch-historische Untersuchung eines Problems im Zusammenhang mit der Friedensregelung der Pariser Vorortverträge von 1919 zum Ende des Ersten Weltkriegs. Das besiegte Deutsche Reich musste viele Abtretungen von Rechten und Gütern hinnehmen, von denen hier ein Problem herausgegriffen wird, das bisher kaum behandelt worden ist, nämlich die Abtretung von Schiffen in deutschem Besitz an die neuerrichtete Tschechoslowakei (ČSR). Dies wurde durch den Artikel 339 des Versailler Vertrags bestimmt, und die konkrete Ausführung war den Vereinbarungen zwischen Berlin und Prag überlassen worden, die unter Leitung eines neutralen Schiedsrichters in Gestalt des amerikanischen Rechtsanwaltes und Eisenbahnfachmanns Walker D. Hines stattfanden und am 14. Juni 1921 mit einem Schiedsspruch festgelegt wurden.

Diese knappe Darstellung wird aber dem Inhalt des Werkes kaum gerecht. Die Behandlung der diplomatisch-juristischen Problematik bleibt zwar das Hauptthema, wird aber durch zum Teil ausführliche Erörterungen – auch in den Anmerkungen – ergänzt, die die technischen und transportlogistischen Probleme der Elbschifffahrt behandeln, darunter die Art der Fracht fahrenden Elbeschiffe (motorlose Kähne sowie einige wenige Motorschiffe), sowie die Handelsbedingungen, weil der Binnenstaat ČSR über den Hamburger Hafen Anschluss an den Weltmarkt suchte.

Zum zweiten Hauptthema wird dadurch die nationalpolitische Bedeutung eines vordergründig ökonomischen Problems. Die Regierung in Prag nutzte nämlich die Gelegenheit, um aus der bisher privatwirtschaftlich organisierten deutschen und deutschböhmischen Flussschifffahrt auf der Elbe auf tschechoslowakischer Seite eine staatliche Behörde zu machen, und sie konnte sich auf die stillschweigende Unterstützung ihrer Forderungen durch den „neutralen“ Schiedsrichter verlassen. Zur Abtretung des Schiffsraums wurden nämlich nicht nur Schiffe aus „reichsdeutschem“ Besitz herangezogen, sondern zu einem nicht geringen Teil auch Schiffe und Kähne aus dem Besitz der deutschböhmischen Firma Schicht in Aussig. Als Hebel für die Umdeutung der Vertragsbestimmungen diente die Tatsache, dass deren Schiffe sämtlich in deutschen Häfen registriert waren (S. 171, 177) – was in der Zeit der Habsburgermonarchie keine Besonderheit darstellte. Neben der Abgrenzung der ČSR gegenüber der deutschen Regierung, die sich in dieser Frage strikt zu-

rückhielt und – wegen der Anrechnung dieser Schiffe auf das deutsche Ablieferungs-Obligo – davon sogar profitierte, sollte die Bedeutung der führenden deutschböhmischen Reederei in nationalpolitischer Absicht durch die Enteignung von erheblichen Teilen ihrer Schiffparks gemindert werden.

Der Vf. kann dem Leser die verschiedenen Ebenen eines vordergründig juristischen Problems nahe bringen, wobei die Spannweite der Ausführungen von verkehrspolitischen und technischen Grundfragen der Schifffahrt jener Zeit bis hin zu menschlichen Aspekten des Zusammenlebens und -arbeitens von Schiffen deutscher und tschechischer Sprache im Alltag reicht. Von einem Seitenthema her werden so auch die Verkehrsverbindungen und die Handelsströme jener Zeit erörtert, die in Darstellungen der Geschichte Ostmitteleuropas oftmals zu kurz kommen. Auf der Elbe wurden damals Massengüter (u. a. Braunkohle, Dünger, Erze und Erden, Schnittholz, Getreide, Zucker) und Stückgüter transportiert, immer abhängig von natürlichen Faktoren wie Hochwasser, Niedrigwasser oder Eisgang. Die Elbe war nach tschechischem Verständnis die Verbindung des Binnenstaats mit dem Weltmarkt, und dazu dienten auch die Rechte der Tschechoslowakei auf Teile des Hamburger Hafens. Diese haben sich im Prinzip bis heute erhalten, besitzen aber keine wirtschaftliche Bedeutung mehr, da der Frachtverkehr inzwischen weitgehend über Straße und Schiene abgewickelt wird.

M. erläutert auch viele technische Probleme, die dem heutigen Leser kaum vertraut sein dürften. Neben den „Seitenradschleppdampfern“, die wegen der geringen Wassertiefe der Elbe die motorlosen Frachtkähne „zu Berg“ zogen, zählen dazu auch die „Kettenschleppdampfer“, die ihre Last an auf dem Flussgrund verlegten Ketten gegen die teilweise starke Strömung ziehen mussten. Das reiche Bildmaterial des Bandes lässt ihn zu einem Katalog der Schiffe und Kähne auf der Elbe werden, die längst vergessen sind, deren Motoren mit fossilen Brennstoffen betrieben wurden und deren Qualm einen hohen Ausstoß an Schadstoffen produzierten, was damals noch keine Diskussion über eine Umweltverschmutzung auslöste.

Auch das Problem des deutsch-tschechischen Verhältnisses spielt in die Untersuchung hinein, denn während die Politik Prags auf eine Abgrenzung vom deutschsprachigen Element im eigenen Land hin ausgerichtet war, die es z. B. keinem einzigen der übernommenen Schiffe gönnte, unter der deutschen Variante des jeweiligen Ortsnamens registriert zu werden, war das Verhältnis der auf diesen Schiffen tätigen Menschen beider Sprachen untereinander vertrauensvoll, kameradschaftlich und meist problemlos.

Der Vf. ist von seiner Ausbildung her kein Historiker, sondern Ökonom, aber sein Alterswerk zeugt von einer langen und gründlichen Beschäftigung mit umfangreichem und kaum ausgewertetem Archivmaterial und einer spärlichen Literatur zu diesem Thema auf wissenschaftlichem Niveau in beiden Sprachen. Es wird dort, wo M. das Ende der alten Schiffe nach dem Zweiten Weltkrieg behandelt, geradezu zu einem Memorialbuch.

Köln

Manfred Alexander

Nicht nur Bauhaus – Netzwerke der Moderne in (Ost-)Mitteleuropa. / Not Just Bauhaus. Networks of Modernity in Central Europe. Hrsg. von Beate Störckuhl und Rafał Małachowski. (Schriften des Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa, Bd. 77.) De Gruyter Oldenbourg. Berlin – Boston 2020. 400 S., Ill. ISBN 978-3-11-065876-7. (€ 59,95.)

Das Jubiläum „100 Jahre Bauhaus“ wurde von einem umfassenden Veranstaltungsangebot begleitet, das sich der 14-jährigen Tätigkeit dieser das 20. Jh. prägenden Schule facettenreich widmete. Zugleich konnte man sich nicht des Eindrucks erwehren, dass der „Mythos Bauhaus“ erneut Gehör fand, und stellenweise wurde gar (wieder) über einem