

zum Herz der (Umwelt-)Wissens-Produktion mit epistemischen, sozialen und politischen Motivlagen und gegenseitigen Machtbeziehungen (17). Für die Globalgeschichte ist die Verbindung zwischen Regionen und weiterreichenden Verflechtungen nicht neu, wenn nicht sogar essenziell (etwa: Sebastian Conrad, *What is Global History?*, Princeton 2017, S. 129–132). Dazu verwies etwa Angelika Epple (Globale Mikrogeschichte, in: Ewald Hiebl u. Ernst Langthaler (Hg.), *Im Kleinen das Große suchen. Mikrogeschichte in Theorie und Praxis*, Innsbruck u.a. 2012, S. 37–47) auf die ähnliche Entstehung und Zielrichtung von Mikro- und Globalgeschichte. Mikro meinte dabei häufig die Region. Der Nutzen einer Mesoebene und ihrer etwas unscharfen Abtrennung zur Mikroebene leuchtet also nicht unmittelbar ein. Das kann aber kaum das lohnende Anliegen des Autors trüben, die Relevanz der Region für die Wissensproduktion zu unterstreichen und deren Analyse an größere Zusammenhänge anzubinden.

Ungeachtet der klaren Stärken des Buches und seinem wichtigen Beitrag zur Umwelt- und Infrastrukturgeschichte, verwundert etwas die Auswahl der Archive. Während Bestände des PanAm-Archivs in Miami (nicht etwa der Lufthansa) im Register auftauchen, fehlen Akten der Hessischen Landesarchive (Wiesbaden und Darmstadt, hier liegt etwa eine Materialsammlung von Kurt Oeser) und von Gemeindearchiven rund um Flughafen und Stadt weitgehend. Das hat auch mit dem Fokus des Buches auf Wissenskonzepte zu tun. Eine noch stärkere Bindung des Wissens, seines Zwecks und seiner Zweckentfremdung an politische und wirtschaftliche Streitfragen der Zeit (insb. vor 1970) wäre vielversprechend gewesen. Aber das vorliegende Buch leistet auch auf seine Weise schon genug. Es ist eine lohnende Lektüre für eine ganze Reihe von Lesergruppen, die Interesse an der Geschichte der Wissensentwicklung, des Umweltprotests, der Infrastruktur Flughafen und des (Rhein-)Main-Gebietes haben.

*Marburg / Cambridge, MA
Benjamin Brendel*

MONIKA DOMMANN, **Materialfluss.** Eine Geschichte der Logistik an den Orten ihres Stillstands. S. Fischer, Frankfurt a.M. 2023, 288 S., EUR 28,-, ISBN 978-3-10-397150-7.

Eine fest kadrierte Kamera erfasst die vorbeiziehenden Container eines Güterzugs, die ein beständiges Band bilden, das sich horizontal durch das Bild zieht. Mehrere Minuten dauert die Einstellung, die mit einer ländlichen Szenerie der USA, in die der Zug einfährt, beginnt und erst endet, wenn der letzte Waggon aus dem Bildfeld gezogen ist. So führt uns der Filmemacher James Benning die schiere Menge des Gütertransports in Echtzeit vor Augen, auch wenn wir ihren Inhalt nur errahnen können. Diesem *Materialfluss* geht Monika Dommann in ihrer Geschichte der Logistik nach. Angesiedelt an der Schnittfläche von Betriebswirtschaft, Ingenieurwesen und Infrastrukturforschung, schreibt sich das Buch in die kritische Logistikforschung ein, die vor allem im englischsprachigen Raum zunehmend Beachtung findet. Dabei bedient sich die Wissenschaftshistorikerin eines „epistemischen Trick[s]“ (25). Materialflüsse, so Dommann, „lassen sich historisch am besten an den Orten ihres temporären Stillstands untersuchen“. (25) Das meint nicht nur ungewollte Unterbrechungen der Material- und Rohstoffbewegungen. Über ein reichhaltiges Quellenmaterial verfolgt das Buch etwa die Geschichte der Palette und beschreibt technische wie wirtschaftliche Hürden ihrer Standardisierung. Materialisieren sich hingegen in Flow-Charts vor allem ingenieurwissenschaftliche Idealvorstellungen der Lagerung und des Transports, zeugen die Warenlager zu Beginn des 20. Jahrhunderts gerade von den Schwierigkeiten, die Massenproduktion einzuhegen. Schließlich erfüllen bei Toyota Kanban-Karten den Zweck, Materialien in der Produktion *just-in-time*, also „genau rechtzeitig“ am vorgesehenen Ort bereitzustellen (186).

Dommann nimmt Praktiken des *handlings* von Gütern, visuelle Kulturen ihrer

filmischen Inszenierung sowie Technologien der Logistik in den Blick. Im Kern beschreibt das Buch anhand einer „Follow-the-Movement-Heuristik“ (213), wie Materialbewegungen jeweils mit Informationen versehen werden, um deren Verbleib möglichst lückenlos verfolgen und den Transport auch in der Distanz regeln zu können. „Die Verschränkung des Informationsflusses mit dem Warenfluss ist eine genuine Bedingung für Logistik“, pointiert die Autorin (172). Das gilt für den nach oben zeigenden Pfeil auf Kartons, der den Transport erleichtert, wie auch für Frachtbriefe im Seehandel oder für Internetplattformen. Dabei markiert Dommann durchweg deutlich, dass Konzepte und Metaphern des Strömens dem logistischen Fachjargon entspringen. Am Schluss vermerkt Dommann: „Die Metapher des ‚Flow‘ bot der Materialflussindustrie ein durch Nationalökonom*innen seit der Aufklärung kulturell bestens verankertes Sinnbild, an dem die Ingenieurwissenschaften ihre Tätigkeiten der Verflüssigung von Produktions-, Lagerungs- und Transportprozessen ausrichteten.“ (212)

Dommanns Geschichte der Logistik läuft nicht auf die Diagnose einer *Welt im Fluss* hinaus. Die Autorin bescheinigt dem ingenieurwissenschaftlichen Fließ-Vokabular noch heute eine „Naturalisierungstendenz“, die „komplexe soziotechnische und sozioökonomische Prozesse mit dem Status von Zwangsläufigkeit und Eigenlogik“ versieht (213). Dass Dommann jenen Prozessen im Detail nachgeht und sie am jeweiligen Material anschaulich entfaltet, ist der große Gewinn des Buchs. Die Autorin legt eine gut erzählte Beschreibung vor, die keiner geradlinigen Erfolgsgeschichte der Logistik hinterherschreibt, sondern sowohl „Gegenläufigkeiten“ als auch heute „verloren gegangenes Wissen“ aufspürt (128). Damit bietet das Buch auch die Grundlage, um jüngste Veränderungen der Logistik zu beobachten. Denn dem Mangel von Fachkräften und zunehmend anfälligen Lieferketten begegnen Logistiker*innen, indem sie ihre Lager wieder aufstocken, Puffer einrichten und auf möglichst kurze,

bestenfalls nachvollziehbare und nachhaltige Lieferketten setzen. Monika Dommann liefert durchweg spannende Einsichten in die Geschichte der Logistik, die dazu anstiftet, noch um weitere historische wie gegenwärtige Facetten erweitert zu werden. „Wir sollten uns mehr Zeit nehmen“, lautet Dommanns Appell, „um die Logistik in die Nähe unserer Erfahrungen zu rücken.“ (203)

Bochum

Mathias Denecke

DANIELA APAYDIN, *Stop Nagymaros!*
Die Geschichte einer Grenzüberschreitung.
Vienna University Press u. V&R Unipress,
Göttingen 2023, EUR 55,-, 296 S., zahlr.
Abb., ISBN 978-3-8471-1544-1.

Staudämme sind Knotenpunkte transnationaler Netzwerke. Projektiert und finanziert wurden sie vielerorts von multinationalen Konzernen, Expert*innen sowie Investitionen, die im 20. Jahrhundert Wasserläufe systemübergreifend industrialisierten. Flüsse halten sich genauso wenig an Staatsgrenzen, sie durchfließen oft unterschiedliche politische Territorien, womit Staustufen internationale Beziehungen fördern und herausfordern. Daniela Apaydin zeigt in ihrer Dissertation eine weitere derartige Grenzüberschreitung auf. Am 12. September 1988 trafen sich zehntausende Demonstrierende in Budapest vor dem Parlamentsgebäude. Zusammen bildeten sie den Donaukreis, der gegen das an der Donau geplante, tschechoslowakisch-ungarische Laufwasserkraftwerk Gabčíkovo – Nagymaros Vízlépcső (GNV) protestierte. Die Umweltorganisation sammelte sich aber nicht nur in Ungarn, sondern erhielt als Ergebnis einer jahrelangen systemübergreifenden Kooperation auch Zulauf aus Österreich. Banken und Unternehmen der Alpenrepublik hatten angekündigt, sich am GNV zu beteiligen, woraufhin österreichische Umweltschützer*innen nach ihrem erfolgreichen Kampf gegen das Wasserkraftwerk Hainburg die Auwälder der Donau auch stromabwärts bewahren wollten. Apaydin legt mit ihrem Buch eindrucksvoll dar, wie