

REZENSIONEN

VSWG, XXX (CC-BY 4.0)

Monika Dommann

Materialfluss. Eine Geschichte der Logistik an den Orten ihres Stillstands

S. Fischer Verlag, Frankfurt am Main 2023, 287 S. (46 Abb.), 28,00 €.

Nachdem Alexander Klose im Jahre 2009 ein Buch zur Geschichte des Containers herausgebracht hatte und der Rezensent 2011 eines zum Aufstieg der Logistik in der Massenkonsum-Gesellschaft, ist das Buch von Monika Dommann das dritte zur Geschichte der Logistik im deutschsprachigen Raum.

In der Einleitung (Kapitel 1) beschreibt die Autorin schlaglichtartig die Störung der globalen Lieferketten durch ein gestrandetes Schiff im Suezkanal und die NS-Vergangenheit der Containerspedition Kühne und Nagel. Ferner erörtert sie die Begriffsgeschichte der Logistik, und gibt methodische Hinweise auf ihr Buch, wobei sie auf die Nutzung von Handbüchern als Quellen verweist und sich inhaltlich auf die Geschichte der Infrastruktur von Dirk van Laak bezieht, die aber sonst nirgends zitiert wird.

Die Autorin breitet eine Fülle von Material aus, so dass eine Inhaltsangabe auf dem knappen Raum einer Rezension schwierig ist. Ich gehe beispielhaft auf das Kapitel 2 (S. 33–78) ausführlicher ein. Dort behandelt sie das Thema der Lagerhäuser. Sie unterscheidet verschiedene Lagerhaustypen wie Güterschuppen der Eisenbahn, Getreidesilos und Kühllhäuser. Weiter wird die Rolle der Lagerhäuser in der Industriellen Revolution in Manchester und die Rolle der Lagerhaltung in der Konjunkturtheorie beschrieben. Auch geht sie auf die Zollfreilager in Hamburg, Basel und Zürich ein. Sie beschreibt, wie die Getreidesilos in Chicago in der Kapitalismuskritik der Medien als Spekulation auf Kosten der Armen porträtiert wurden und wie die US-Regierung im New Deal die Überschüsse der Getreidesilos aufkaufte, um Arme zu ernähren. Die Autorin wendet sich den Techniksystemen zum Umschlag von Massengütern, wie Kohle und Erz, zu und beschreibt andererseits, wie die Bekohlung von Schiffen in den Häfen von Afrika und Asien durch Kolonnen von Korbträgern vor sich ging. Dommann referiert außerdem zu FlowCharts als Innovation, um komplexe Lagersysteme zu steuern (S. 65–70). Sie erörtert die Architektur von Lagerhäusern mit den Pilzdecken aus Beton des Architekten Maillart, die auch auf der Weltausstellung von Paris 1937 vorgestellt wurden und beschreibt das Verteilzentrum der Schweizer Lebensmittelkette Coop in Wangen 1962 und dort den Einsatz der EDV zur Lagerkontrolle und die Erweiterung zu einem Hochregallager im Jahre 1981. Auch der Einsatz von Gabelstaplern zum Umschlag der Güter in den Verteilzentren wird erörtert.

Das Kapitel 3 ist dem Thema der Palette gewidmet. In Europa ist die erstaunliche Zahl von 600 Millionen Paletten im Umlauf. Diese dienen als standardisiertes und daher international austauschbares Transporthilfsmittel für den Einsatz von Gabelstaplern in den Transportketten von Eisenbahnen und Lastkraftwagen. Die Autorin beschreibt die Standardisierungsbemühungen in Europa, um die Austauschbarkeit zu erzielen und auch ein Mindestmaß an Qualität zu garantieren, das mit

dem EUR-Zeichen symbolisiert wird. Ferner beschreibt sie das „Einsickern“ der Paletten in den öffentlichen Raum der städtischen Umwelt.

In Kapitel 4 werden Verpackungen behandelt. Dort geht es auch um die Rolle von Speditionen im Warentransport, um Frachtbriefe als Medium des Warenverkehrs und um die Symbole für das Handling auf den Verpackungen.

Das brillant geschriebene Kapitel 5 (S. 176–199) wendet sich dem Just-in-Time Lieferkonzept zu, wobei der Schwerpunkt auf der Produktion liegt. Themen sind die Hand-zu-Mund Lagerhaltung in den USA in den 1920er Jahren, die Zettelwirtschaft des Kanban Produktionssystems bei Toyota in den 1960er Jahren, dessen Übernahme in die Managementliteratur in den USA und Deutschland in den 1980er Jahren und dessen Umwandlung in Computersteuerungen der Produktion, wie z. B. bei den Systemen von SAP (S. 190–193). Das Internet trieb ab den 1990er Jahren die Vernetzung und Globalisierung der Produktion voran. Die Autorin diskutiert die Risiken von Lieferketten ohne große Pufferlager.

Das Buch „Materialfluss“ behandelt neue Aspekte in der Geschichte der Logistik vom 19. Jh. bis 1970 und schließt Forschungslücken in dieser Periode. Es ist ferner originell, da es mit der Europalette und der Verpackung bisher in der Historisierung der Logistik wenig beachtete Detailspekte hervorhebt und dabei Bildmaterial, Piktogramme und Filmmaterial verwendet. Auch ist der Ansatz originell, architekturhistorisch die Evolution der Lagerhauskonzepte darzustellen. Zweifellos sind die genannten vier Kapitel für sich genommen interessant zu lesende Miniaturen, aber es fehlt doch ein Gesamtzusammenhang. Merkwürdig ist, dass das Buch sich zwar auf Quellen zur Logistik bezieht, aber die Erträge der Forschung aus der Literatur vollständig ignoriert, wie zum Beispiel den Sammelband von Günther Schulz und Mark Spoerer über die Integration und Desintegration in Europa aus dem Jahr 2017. Dabei behauptet die Autorin: „Wir wissen erstaunlich wenig über die Geschichte der Logistik“ (S. 19).

Das Buch weist bei der Behandlung der „modernen Logistik“ seit 1970 allerdings große Lücken auf: kein Containerverkehr im Überseehandel, obwohl in der Einleitung darauf Bezug genommen wird, kein Barcode, keine LKW-Verkehre auf den Autobahnen zur raschen Belieferung, kein architekturhistorisch bedeutsames Layout moderner Lagerhäuser für den Stückgutumschlag per Lastkraftwagen, kein Stückgut. Von der Güterkategorie Stückgut – die Basis für kleinteilige schnelle Sendungen – erfährt der Leser nur die Verpackungsformen, wobei aber die für den Lebensmittelhandel (Sauerkraut, Hering und Bier) und den Petroleumhandel wichtigen Holzfässer fehlen (S. 128). Das Buch besitzt zwar ein eigenes Kapitel zur Verpackung und den darauf angebrachten Zeichen, erörtert aber nicht den Barcode, der doch auf jeder Verpackung zu finden ist. Barcodes steuern die Sortierbänder in den großen, in den 1990er Jahren neu erbauten Paket-Verteilzentren der Post (mit architekturhistorisch bedeutsamem Layout), wovon der Leser aber nichts erfährt. Auf dem Buchumschlag ist ein Paketlieferant zu sehen; das Thema Paketdienste findet man aber nicht im Buch. Die privaten Paketdienste waren in den 1970er und 1980er Jahren gegenüber den restlichen Wirtschaftssektoren die Pioniere und Schrittmacher der modernen Logistik hinsichtlich Schnelligkeit, Qualität und Fehlervermeidung.

Auf das schlecht bezahlte Logistik-Proletariat geht die Autorin gar nicht ein. Die Logistik diente Konzernen mit Hochlohn-Niveau als Hebel der Kostensenkung, indem schlecht bezahlte Arbeitskräfte in ausgelagerten Einheiten, etwa Lagerhallen, eingesetzt wurden. Für die weitere Forschung

wäre zu fragen, wie es möglich ist, dass eine Hochleistungslogistik nahezu reibungslos funktionieren kann mit äußerst schlecht bezahlten Arbeitskräften.

RICHARD VAHRENKAMP

Berlin