

neke od svojih najvažnijih znanstvenih dometa. Kasniji slom institucionalnih okvira i fragmentacija istraživačkih interesa nakon 1990. godine dodatno naglašavaju važnost tog razdoblja kao svojevrsnog vrhunca discipline u hrvatskoj historiografiji

U poglavljima posvećenima razdoblju od 1990-ih godina do danas autori donose kritičku analizu suvremenog stanja discipline. Iako se bilježi pluralizam tema i pristupa, upozorava se na problem fragmentacije istraživanja, slabljenja institucionalne potpore i smanjenja interesa za sintezne radove. Međutim, knjiga ne završava pesimistično. Naprotiv, u završnim razmatranjima ističu se potencijali budućeg razvoja ekonomske historije, osobito kroz nove metodološke pristupe, jaču interdisciplinarnost i povezivanje s globalnim historiografskim tokovima. Autori također prikazuju aktualno stanje ekonomske historiografije kroz prikaz aktualnih autora i tema.

Posebnu dodanu vrijednost knjige čine poglavlja posvećena pojedinim istraživačkim usmjerenjima (stara povijest, srednji vijek, rani novi vijek, moderna i suvremena povijest), kao i pregledi najvažnijih sinteza, časopisa i stručnih publikacija. Time knjiga dobiva i karakter referentnog vodiča kroz hrvatsku ekonomsku historiografiju. Završni dio, koji uključuje razgovore s vodećim ekonomskim povjesničarima druge polovice 20. stoljeća: Ivanom Ercegom, Mirom Kolar, Marijanom Matickom, Tomislavom Raukarom i Vladimirom Stipetićem. Jasno strukturirani razgovori djelu daju dodatnu vrijednost jer omogućavaju uvid u osobna iskustva, metodološka promišljanja i vizije budućnosti struke. Popis korištene literature predstavlja svojevrsan pregled dosadašnje bibliografije ekonomske historije u Hrvatskoj što možemo smatrati kao nastavak ideje uredništva časopisa *Acta historico-oeconomica* o redovitoj izradi bibliografije radova iz područja ekonomske povijesti.

Knjiga *Ekonomska zbilja je crvena nit povijesti* predstavlja iznimno cjelovito, analitično i poticajno djelo. Njena vrijednost nije samo u sustavnom prikazu razvoja ekonomske historije u Hrvatskoj, nego i u jasnom pozivu na obnovu interesa za ekonomsku dimenziju povijesnih procesa. Riječ je o knjizi koja istodobno služi kao sinteza, kritička analiza i poticaj za buduća istraživanja te kao takva zauzima važno mjesto u suvremenoj hrvatskoj historiografiji.

Hrvoje PAVIĆ

ASTRID GOTTCHE, HANS-PETER HUTTER, KLIMA WANDELT WIEN RÜCK- UND AUSBLICKE AUF UNSERE STADTLIBEN, LEYKAM-WIEN MUSEUM, 2025., 285 STR.

Knjiga o klimatskim promjenama u gradu Beču suvremeni je prikaz dugoročnih procesa koji jasno i vidljivo mijenjaju svakodnevni život bečkih građana. U navedenoj knjizi nastoji se iz povijesnih iskustava protekla dva stoljeća predvidjeti događanja i procese u bliskoj budućnosti. Teme koje su u tom smislu analizirane sežu od doživljaja zime i zimskih sportova, prometne infrastrukture, parkovnih površina i ozelenjelih zgrada do bečkih vrtova, šuma i rijeke Dunav. Autori knjige su Astrid Göttche i Hans-Peter Hutter. Astrid Göttche studirala je povijest umjetnosti, kao i povijest, germanistiku i kazališne studije na sveučilištima u Beču i Hamburgu. Njezina istraživanja i publikacije usredotočuju se na teme iz bečke urbane i kulturne povijesti, kao i austrijske povijesti. Hans-Peter Hutter je specijalist za higijenu i mikrobiologiju, s primarnim interesom za medicinu okoliša i preventivnu medicinu i ekologiju u Centru za javno zdravstvo Medicinskog sveučilišta u Beču. Njegov rad usmjeren je prema znanstveno utemeljenim procjenama rizika i komunikacijama o rizicima za okoliš.

Knjiga je podijeljena na dvadeset i jedno poglavlje. Uz naslov svakog poglavlja s inovativnim naslovima, nalazi se kratki opis sadržaja. U prvom poglavlju autori obrađuju fenomen tzv. »zelenih fasada«, odnosno sadnje biljaka na fasadama stambenih zgrada. Počinju od znamenite »Majolike« Otta Wagnera, a nastavljaju s praksom »zazelenjivanja« stambenih zgrada u smislu prevencije globalnog zatopljenja. Navode primjere novijih zgrada u gradu i promatraju ih u kontekstu klimatskih promjena, ali i prostornih planova grada. Danas se manje radi o estetskim razlozima, a više o urbanističkom razvoju

i negativnim posljedicama klimatskih promjena, koje potiču trend vertikalnog ozelenjavanja zgrada u Beču.

U poglavlju »Kotač – dugo podcijenjeno svestrano vozilo« analizira se uloga bicikla u prometu gradom i njegov utjecaj na zaštitu okoliša. Beč je oko 1900. godine doživio prvu fazu biciklističkog procvata. Navodi se kako su i mnoge poznate ličnosti onoga vremena, poput Huga von Hofmannsthala, Arthura Schnitzlera, Hermanna Bahra itd., vozile bicikl. Međutim, kako ističu autori, ta »pompa« nije imala nikakve veze s ekološkim problemima ili mislima o klimatskim promjenama. Navode kako je situacija bila upravo suprotna, jer je biciklizam predstavljao nešto novo, avangardno. U nastavku objašnjavaju genezu razvoja bicikla, od velocipeda, tj. bicikla na pedale koji je nastao u Francuskoj. Ovo neobično prijevozno sredstvo imalo je i svoj Klub u Beču, a zainteresirani građani mogli su uvježbavati vožnju u zabavnom parku Prater. Međutim, oko 1880. bicikl s visokim kotačima postao je vrlo popularan uz tricikl, pa iako je za penjanje i silaženje s njega zahtijevalo znatnu vještinu, stekao je sljedbenike i u Beču. Ključni proboj dogodio se oko 1890. sa »sigurnosnim biciklom«, čiji najvažniji tip do danas ima dva jednaka kotača, dijamantni okvir, lančani pogon i pneumatske gume. Zbog visokih troškova nabavke, vožnja biciklom bila je u 19. stoljeću ograničena na aristokratske i građanske krugove, gdje je ubrzo postala moderno prijevozno sredstvo i statusni simbol. Bicikl se u to vrijeme koristio za izlete u prirodu. Već oko 1900. bicikl se postupno etablirao kao prijevozno sredstvo u svim slojevima društva. Popularnost bicikla odrazila se i u broju novoosnovanih biciklističkih klubova. Postupno je bilo i prilagođavanje biciklista cestovnom prometu, kao i regulacija vožnje biciklom javnim prometnicama u gradu. U međuratnom razdoblju, biciklizam u Beču doživio je svoj drugi, manji procvat. Međutim, taj procvat nije bio uzrokovan gradskim subvencijama, već lošom ekonomskom situacijom zbog koje je bicikl postao pristupačniji kao alternativa motociklima i automobilima. Fokus urbanističkog i prometnog planiranja Beča nakon Drugog svjetskog rata bio je na motoriziranom prometu pa je značaj bicikla drastično pao, a bicikl se sveo na status »vozila za siromašne«. Svojevrsna, kako autori pišu«, renesansa biciklizma zabilježena je 1970ih godina tijekom naftne krize, ekoloških pokreta i pokreta protiv nuklearne energije. Kako navode, planiranje gradskog prometa u Beču promijenilo je smjer od 1980. godine nadalje, kada se jasno ukazala važnost bicikla za prometnu politiku: zahtjeva malo prostora, ne proizvodi buku i ne emitira ispušne plinove, tj. ne zagađuje okoliš. Također je evidentna i zdravstvena korist od svakodnevne vožnje bicikla. Autori zaključuju kako je prometna infrastruktura u Beču posljednjih desetljeća ispunila sve potrebe za realizaciju gore navedenih benefita uporabe bicikla u bečkom prometu. Iako navode da inicijative poput uspostave sustava dijeljenja bicikala 2002. godine, sada poznatog kao Wien-MobilRad, bečkog sustava najma bicikala Grätzlrad i promocije terenskih bicikala za privatne osobe, kao i izum i korištenje električnih bicikala, podržavaju prelazak s automobila na bicikle, ipak još uvijek postoji značajna potreba za napretkom i dostizanjem naprednijih zemalja u tom pogledu, kao što su gradovi u Nizozemskoj, Danskoj i Njemačkoj.

Iduće poglavlje posvećeno je automobilskom prometu. Spominju kako je omjer 80:20 brojka koja predstavlja »ciljnu orijentaciju politike mobilnosti« koju je gradska uprava postavila za 2025. godinu još 2014. godine. U to vrijeme grad je, naime, imao za cilj proširiti prometnu mrežu tako učinkovito da će stanovnici Beča moći pokriti 80 posto svojih putovanja javnim prijevozom, biciklom ili pješice, a samo 20 posto automobilom. Time je automobil efektivno sveden na niži prioritet, a prednost je dana svim ostalim sudionicima u prometu i, na taj način, klimi. Gledajući povijest bečkog prostornog planiranja, autori zaključuju kako se politika mobilnosti danas značajno razlikuje od ideja i mjera ranijih desetljeća. Kada je u Beču 1950ih započela masovna motorizacija, prevladavajući moto bila je uporaba automobila. Spominju, s današnjeg gledišta skandaloznu ideju glavnog građevinskog inspektora Friedricha Nerada iz 1949. godine, koji je predviđao uklanjanje spomenika na Grabenu i pretvaranje istog u prometnu zonu s autobusnim stajalištima, stanicom podzemne željeznice i parkiralištima. Iako Neradov plan nije bio nikada realiziran, jasno pokazuje razmatranja koja su u poslijeratnom razdoblju zaokupljala urbaniste, kao i urbanističko planiranje koje je imalo u širokom planu pojavu masovne motorizacije. Porast broja automobila pratilo je i proširenje postojeće cestovne mreže, izgradnja novih cesta, uvođenje jednosmjernih cesta, guste mreže prometnih signala itd. Ponekad su taj razvoj pratile i »kolateralne

žrtve«, kao što je bilo i uklanjanje, unatoč žestokom prosvjedu građana, crkve sv. Florijana, proširenje cesta na štetu nogostupa, pretvaranje prednjih vrtova u prometne površine. Autori ističu kako se nadmoć i apsolutna dominacija automobila, simbola motorizacije na četiri kotača, odražava ne samo na cestama već i u arhitekturi. Autokuće, automehaničarske radionice, benzinske postaje, javne garaže (prva otvorena 1959. na Neuer Marktu), semafori itd., ubrzo su preuzeli dominaciju gradskim krajolikom. Osobito se naglašava kako je javni prijevoz u to doba sveden na sporednu ulogu. Naime, iako su se tijekom godina ulagala znatna sredstva u rad tramvaja, prigradske željeznice, autobusa i podzemne željeznice (U-Bahna), trebala su proći desetljeća da prijelaz s korištenja automobila na povećano korištenje javnog prijevoza počne djelovati. Iz perspektive zaštite okoliša, urbano i prometno planiranje usmjereno na automobile prepoznato je kao pogrešan razvojni trend. Osim štete za okoliš i problema s bukom, fokus na automobile utjecao je i na gubitak važnosti tjelesne aktivnosti u svakodnevnom životu, a time i faktora koji potiču zdravlje ljudi. Ističe se kako je promjena razmišljanja započela tek 1980ih, ali da je društveno relevantna važnost tjelovježbe politički prepoznata tek 2012. godine, kada je rezolucija Vijeća ministara definirala i usvojila promicanje svakodnevnog vježbanja kao zdravstveni cilj za Austriju. Strukture prilagođene pješacima i biciklistima posebno su važne u tom kontekstu jer uključuju i participativno vraćanje prostora nemotoriziranom stanovništvu. Uostalom, kako se navodi u knjizi, jedan od koncepata urbanističkog planiranja koji se trenutno testira u Beču jest koncept takozvanih superblokova, čiji je cilj unijeti više zelenih površina u gusto naseljena područja i istovremeno preusmjeriti promet iz tih četvrti. Konačni rezultat, smatraju planeri, sastojao bi se i pozitivnom utjecaju na ravnotežu stakleničkih plinova i klime općenito.

Iduće poglavlje posvećeno je tramvaju, koji se nakon Drugog svjetskog rata smatrao zastarjelim prijevoznim sredstvom. Porast automobila od 1950ih nadalje pratio je pad korištenja javnog prijevoza. Javni prijevoz izgubio je svoju privlačnost, a time i dominantnu poziciju u prometnoj mreži. U nastavku poglavlja autori opisuju povijest bečkog javnog prijevoza, od omnibusa i tramvaja s konjskom zapregom, do modernih prometnih prijevoznih sredstava. Bečki ulični krajolik oko 1900. godine karakterizirala je nevjerojatna raznolikost prijevoznih sredstava: omnibusi s konjskom zapregom, tramvaji s konjskom zapregom, gradska željeznica, kočije s konjskom zapregom, fijakeri, kočije s jednom konjskom zapregom, bicikli... Između dva rata tramvajaska mreža – tada već elektrificirana – dosegla je najveći opseg. Izgradnjom mreže podzemne željeznice, koja je započela 1969. godine, mreža javnog prijevoza znatno je proširena, a kontinuirano širenje mreže na kraju je dovelo do toga da je podzemna željeznica postupno preuzela vodeću ulogu u javnom putničkom prijevozu. Autori navode kako je odmak od automobila i prelazak na javni prijevoz, kao i povećana uporaba bicikla i hodanja, započela 1980ih, a taj se trend nastavlja i danas. Štoviše, tramvaj je povratio ključnu ulogu što pokazuju i ambiciozni planovi tvrtke Wiener Linien (bečkog javnog prijevoznika). Modalna podjela, odnosno raspodjela putničkog prijevoza među različitim načinima prijevoza, dramatično se promijenila od 1990ih. Dok sve više ljudi sada koristi javni prijevoz, hoda ili vozi bicikl, automobilski promet u Beču smanjio se s oko 40 posto na 26 posto u 2023. godini. Prema Wiener Linien-u, prelazak s automobila na javni prijevoz uštedi oko 1,5 tona CO₂ po osobi godišnje pa tvrtka procjenjuje svoj ukupni doprinos ekološkom napretku grada na oko jedan posto. Zanimljivo je kako autori u nastavku poglavlja raspravljaju oko pitanja uvođenja klimatizacijskih uređaja u sredstvima javnog prijevoza, kao i o neugodnim mirisima znoja i hrane. Potonje je dovelo do opće zabrane konzumiranja hrane na svim linijama podzemne željeznice 2019. godine te pokretanje pilot projekta, tzv. »mirisne podzemne željeznice«.

U nastavku knjige autori istražuju klizanje zimi u Beču kroz povijesna razdoblja te naglašavaju kako je to danas teško zamisliv fenomen. Ne samo zbog urbanističke situacije već zbog današnjih blagih zimskih temperatura. Navode kako je klizanje na ledu bilo zadovoljstvo koje je postalo moderno u Beču, posebno od 19. stoljeća nadalje, i počelo se razvijati kao zimski sport. Osim o klizanju, autori pišu i o razvoju ostalih zimskih sportova u gradu, kao što su sanjkanje i skijanje. Pitanje koje postavljaju vezano je uz daljnje perspektive zimskih sportova u kontekstu porasta temperature i zagrijavanja atmosfere. Ovisno o razvoju emisija stakleničkih plinova, zaključuju kako se pojavljuju različiti scenariji za budućnost.

U idućim poglavljima autori analiziraju hoće li se Dunav ikada više zalediti, kakve veze ima filoksera s azijskim tigrastim komarcem, po čemu se prošle poplave razlikuju od današnjih, zašto je plan sadnje ljekovitog drveća uz Ringstrasse propao i treba li se bečka poljoprivreda u budućnosti usredotočiti na masline i banane.

Knjiga je bogata slikovnim materijalom, ponajviše starim razglednicama Beča i suvremenim fotografijama. Upravo navedeni slikovni prilozi pridonose jasnijem i preglednijem sagledavanju složene materije promjena u bečkom svakodnevnom životu, uzrokovanim klimatskim promjenama. Autori su temama u knjizi pristupili stručno i znanstveno, ali jednostavnim i pitkim stilom. Knjiga je stoga jednako korisna znanstvenoj i stručnoj publici, kao i svima onima koji su zainteresirani za urbanu povijest općenito, a grada Beča posebno. S obzirom na slične procese koje proživljavaju i hrvatski gradovi, Zagreb ponajprije, ova knjiga može biti iznimno korisna i poticajna hrvatskim čitateljima.

Ivica ŠUTE

WILKO GRAF VON HARDENBERG, *SEA LEVEL: A HISTORY*. CHICAGO – LONDON: THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS, 2024. (SERIJA OCEANS IN DEPTH). ISBN 978-0-226-83183-1.

Monografija *Sea Level: A History* Wilka Grafa von Hardenberga pripada onom tipu historiografije koja »samorazumljive« znanstvene činjenice pretvara u istraživački problem. Wilko Graf von Hardenberg je povjesničar znanosti i povijesničar okoliša u Berlinu na Planck Institute for the History of Science, a prema autorovom profilu kod University of Chicago Press vodi projekt na Humboldtovu sveučilištu u Berlinu te u drugom mandatu predsjednik **European Society for Environmental History**.

Autor u ovoj knjizi polazi od toga da ja »srednja razina mora« zapravo povijesno »proizvedena« referentnoj konstrukciji, oblikovana kroz instrumente, institucije, standardizacijske režime te političke i gospodarske interese.

Knjiga ima šest poglavlja uz uvod (»From Heights to Muds«) i zaključak (»The Rising Tide«). Naslovi poglavlja pokazuju tematiku knjige: od traženja razine mora kao epistemološkog i praktičnog problema (»Finding Sea Level«), preko materijalno-institucionalnih preduvjeta mjerenja (»Infrastructures of Measure«) i režima standardizacije (»Standards of Height«), do povijesti interpretacija promjene (»Theories of Change«), globalizacije mjernih režima (»Going Global«) te suvremenog klimatskog okvira (»The Rising Tide«).

Doprinos ove knjige je u dokazivanju kontingentnosti razine mora. Naime »razina mora« nije jedinstvena, stabilna i svugdje jednako primjenjiva veličina, već predstavlja rezultat kompromisa između različitih lokalnih dinamika (plime i oseke, struje, tlak, promjene obale, sedimentacija), tehničkih mogućnosti (mareografi, geodetske mreže, satelitska altimetrija) te institucionalnih potreba (katastar, kartografija, navigacija, javni radovi, državna uprava). Zanimljiva je i obrada kako se mjerne prakse vežu uz projekte državne racionalizacije prostora (geodetske mreže, kartografske standarde, inženjerske zahvate), a potom uz imperijalne i globalne tokove (kolonijalna infrastruktura, međunarodni standardi, hladnoratovska tehnopolitika). Riječ je o »čitljivoj i promišljenoj« knjizi koja pokazuje da je »shvaćanje razine mora« prije svega bilo pitanje povijesti i organizacije načina mjerenja. Ova knjiga pokazuje kako se »promjena razine mora« nije pojavila samo kao rezultat novih podataka, nego i kao posljedica promjena u teorijskim očekivanjima i epistemološkim horizontima. Za povijest okoliša je ova knjiga značajna jer more i obalu promatra kao dinamičan sustav čije se promjene mogu razumjeti samo kroz spoj prirodnih procesa i društveno-tehničkih medijacija istovremeno izbjegavajući redukciju na »čistu« povijest ideja ili na usku institucionalnu povijest.

Analitički okvir koji razvija Wilko Graf von Hardenberg u ovoj knjizi pruža zanimljivu metodološku osnovu za reinterpretaciju povijesti obale i hidrografskog znanja na hrvatskom prostoru. Polazeći od teze da srednja razina mora nije neutralna prirodna činjenica, nego povijesno proizvedena referentna

Economic- and Ecohistory

Ekonomska i ekohistorija

Journal for Economic History and Environmental History

Časopis za gospodarsku povijest i povijest okoliša

Topic / Tema broja

Environmental Histories of Southern Central
Europe: State of the Field Perspectives
(Hungary, Croatia and Slovenia)

*Povijesti okoliša južnog dijela srednje Europe: Pregledi stanja
istraživanja (Mađarska, Hrvatska i Slovenija)*

Volume XXI / Number 21

Zagreb – Samobor 2025

ISSN 1845-5867

UDK 33 + 9 + 504.3

Publishers / Nakladnici:

Društvo za hrvatsku ekonomsku povijest i ekohistoriju
Society for Croatian Economic History and Environmental History
Ivana Lučića 3, HR – 10000 Zagreb
sites.google.com/site/ekoekohist/

Izdavačka kuća Meridijani
p.p. 132, 10430 Samobor
tel.: 01/33-62-367, faks: 01/33-60-321
e-mail: meridijani@meridijani.com
www.meridijani.com

Co-publisher / Sunakladnik: Ekohistorijski laboratorij Centra za inovativne studije Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu Ivana Lučića 3, 10000 Zagreb, Hrvatska www.ffzg.unizg.hr; <http://ckhis.ffzg.unizg.hr/>

Editor-in-chief / Glavni i odgovorni urednik:
Hrvoje Petrić

Guest Co-Editor / Gost su-urednik:
Žiga Zwitter

Editorial Staff / Uredništvo:

Željko Holjevac, Mira Kolar-Dimitrijević, Dubravka Mlinarić, Nenad Moačanin, Hrvoje Petrić, Drago Roksandić, Mirela Slukan Altić, Ivica Šute, Žiga Zwitter

International Editorial Board / Međunarodno uredničko vijeće:

Drago Roksandić – president/predsjednik (*Zagreb*), Daniel Barić (*Sorbonne-Paris, Francuska*), Marija Benić Penava (*Dubrovnik*), Slaven Bertoša (*Pula*), Zrinka Blažević (*Zagreb*), Tatjana Buklijaš (*Auckland, New Zealand*), Ljiljana Dobrovšak (*Zagreb*), Goran Đurđević, Josip Faričić (*Zadar*), Borna Fürst Bjeliš (*Zagreb*), Boris Golec (*Ljubljana, Slovenija*), Hrvoje Gračanin (*Zagreb*), Paul Hirt (*Tempe, SAD*), Andrej Hozjan (*Maribor, Slovenija*), Egidio Ivetić (*Padova, Italija*), Silvije Jerčinović (*Križevci*), Isao Koshimura (*Tokio, Japan*), Marino Manin (*Zagreb*), Christof Mauch (*München, Njemačka*), Kristina Milković (*Zagreb*), Ivan Mirnik (*Zagreb*), Mirjana Morosini Dominick (*Washington D.C., SAD*), Géza Pálffy (*Budimpešta, Mađarska*), Daniel Patafta (*Zagreb*), Hrvoje Petrić (*Zagreb*), Lajos Rácz (*Szeged, Mađarska*), Gordan Ravančić (*Zagreb*), Marko Šarić (*Zagreb*), Mladen Tomorad (*Zagreb*), Milan Vrbanus (*Slavonski Brod, Zagreb*), Frank Zelko (*Honolulu, SAD*), Žiga Zwitter (*Ljubljana, Slovenija*) Zlata Živaković Kerže (*Osijek*), Matija Zorn (*Ljubljana*), Ivana Žebec Šilj (*Zagreb*)

Article's UDC markups / UDK oznake članaka:
Ivica Zvonar

Layout / Prijelom:
Saša Bogadi

Journal directors / Za nakladnike:
Petra Somek, Hrvoje Petrić, Domagoj Tončinić

ISSN 1849-0190 (Online) ISSN 1845-5867 (Tisak)

Print by / Tisak:
Bogadigrafika, Koprivnica 2025.

Mailing addresses / Adresa uredništva:

Hrvoje Petrić (editor/urednik)
Odsjek za povijest, Filozofski fakultet
Ivana Lučića 3, HR-10000 Zagreb
e-mail: hrvoje.petric@ffzg.hr
ili Vinka Vošickog 5, HR-48000 Koprivnica

Cover / Na naslovnici:

Plan for reinforcing the banks of the Savinja in the district of Novo Celje, 1832.

Ekonomsku i ekohistoriju referiraju:

CAB Abstracts
HISTORICAL ABSTRACTS, ABC CLIO Library, Santa Barbara, California, USA
AMERICA: HISTORY AND LIFE, Washington, USA
JOURNAL OF ECONOMIC LITERATURE (JEL), Pittsburgh, USA
CENTRAL AND EASTERN ONLINE LIBRARY, Frankfurt am Main, Deutschland
ECONLIT – AMERICAN ECONOMIC ASSOCIATION, Nashville, USA