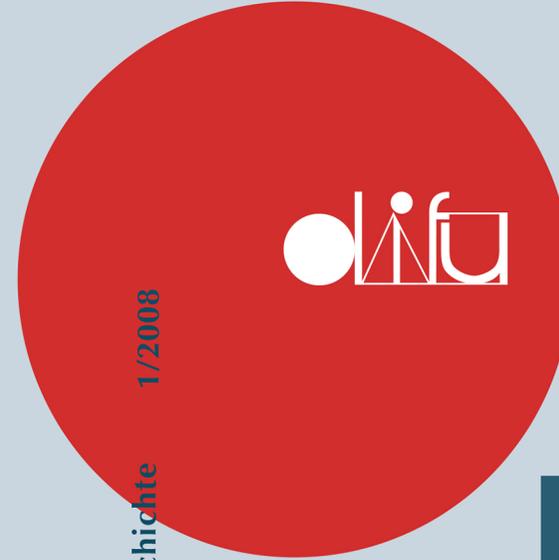




Informationen zur modernen Stadtgeschichte

Themenschwerpunkt

Stadt und Industriekultur



1/2008

1/2008

Informationen zur modernen Stadtgeschichte

IMS

Informationen zur modernen Stadtgeschichte

2008
Verlagsort: Berlin

1.Halbjahresband

Herausgegeben von
Martin Baumeister, Christoph Bernhardt, Franz-Josef Jakobi, Gerd Kuhn,
Heinz Reif, Jürgen Reulecke, Axel Schildt, Dieter Schott und Clemens Zimmermann

in Verbindung mit
Christian Engeli, Stefan Fisch, Antjekathrin Graßmann, Wolfgang Hofmann,
Horst Matzerath, Heinz-Jürgen Priamus, Dieter Rebentisch, Adelheid von Saldern,
Hans Eugen Specker und Clemens Wischermann

Themenschwerpunkt

Stadt und Industriekultur

Verantwortlicher Herausgeber:
Gerhard Kaldewei

LEITARTIKEL

Gerhard Kaldewei

Themenschwerpunkt Industriekultur..... 5

BERICHTE UND AUFSÄTZE ZUM THEMA

Gerhard Kaldewei

„Und das ist immer Delmenhorst...“

Stadtforschung im Kontext von „Industrialisierung – Ent-
Industrialisierung – Musealisierung“ am Beispiel der

„Delmenhorster Industriekultur“ 10

Tracy Neumann

Planning Decline in Pittsburgh and Hamilton..... 29

<i>Rebecca Madgin</i>	
The Rise of Industrial Heritage and its Role in Manchester's Urban Renaissance, 1945 – 2007.....	33
<i>Michael Mende</i>	
Die 'Re-Animation' geräumter Immobilien. Oder: Der Umgang mit dem Erbe der Textilindustrie.....	37
<i>Wolfgang Ebert</i>	
„A Work in Progress“ - Von der ‚Route der Industriekultur‘ im Ruhrgebiet zu ‚ERIH - Europäische Route der Industriekultur‘.....	49
<i>Christina Reinsch</i>	
Industriekultur im Nordwesten am Beispiel der Region Weser-Ems.....	62
<i>Martin Koplín und Ulrike Wilkens</i>	
MORITZ - Ein zukunftsweisendes EU-Modellprojekt zur medialen Ausweitung des Museums.....	72

R E Z E N S I O N

<i>Nils Aschenbeck</i>	
Rezension: 100 Jahre Deutscher Werkbund 1907 - 2007.....	83

F O R U M

<i>Dorothee Brantz</i>	
Die „animalische Stadt“: Die Mensch-Tier-Beziehung in der Urbanisierungsforschung.....	86

A L L G E M E I N E B E R I C H T E

<i>Martin Knoll</i>	
Urbane Umwelten – Urbane Kulturlandschaften: Fachübergreifende Perspektiven zu Wegen und Umwegen zur Nachhaltigkeit (Tagungsbericht).....	101

Harald Engler

Zehntes Werkstattgespräch zur ostdeutschen Planungsgeschichte,
Erkner, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung
am 24./25. Januar 2008 (Tagungsbericht)..... 105

Carsten Benke

„Wer entwickelt die Stadt? Akteure, Strategien, Strukturen,
Partnerschaften. Lokale Governance in historischer Perspektive“
(Tagungsbericht)..... 109

Master-Studiengänge zur Stadtgeschichte 113

URBAN-grad: Eine neue Graduiertenschule zur Stadtforschung
an der TU Darmstadt. 116

MITTEILUNGEN 118

Themenschwerpunkt Stadt und Industriekultur

Im Verlauf der Jahre 2006/2007 wurden die verschiedenen sogenannten ‚Ankerpunkte‘ innerhalb der neu gegründeten Europäischen Route der Industriekultur – „European Route of Industrial Heritage“ (ERIH) in mehreren europäischen Ländern als jeweils herausragende Orte mit überregionaler Bedeutung für die industrielle und kulturelle Geschichte des alten Kontinents installiert. Aus diesem Anlaß fand am 21. und 22. September 2006 im entsprechenden ‚Ankerpunkt Nordwolle“ in Delmenhorst eine Tagung zum Thema „Industrie-Kult(o)ur – Expeditionen in den ‚exotischen‘ Nordwesten Deutschlands“ statt. Die im vorliegenden Heft der IMS versammelten Beiträge zum Themenschwerpunkt gehen zum Teil auf diese Delmenhorster Tagung zurück. Selbstverständlich aber ist ‚Industriekultur‘ nicht allein ein europäisches Thema – schon gar kein ‚nur‘ deutsches Thema – sondern berührt seit den vergangenen rund 250 Jahren alle Kontinente der Welt, allerdings in unterschiedlicher Geschwindigkeit und in ungleichem Maßstab.

Wenn man nun in der aktuellen Brockhaus-Enzyklopädie – die ja in ihrer guten alten vielbändigen gedruckten Ausgabe mittlerweile auch schon ein Relikt des Industriezeitalters ist – zur ersten Einstimmung in unser Thema die entsprechenden Seiten zum Hauptstichwort „Industrie“ nachschlägt, so findet man diverse Konnotationen: z.B. von Industriearchäologie bis zu Industrievereinigungen, von Industriebauten bis zu Industriosozologie, von Industriedesign bis zu Industrieschulen, von Industriemuseum bis zu Industrieroboter etc. Vergeblich sucht man allerdings das Unterstichwort „Industriekultur“. Daraus wird ersichtlich, dass diese Wortverbindung noch relativ jungen Ursprungs ist.

Der etwas unscharfe Begriff „Industriekultur“ wurde zu Anfang der 1980er Jahre wohl zuerst von dem damaligen Nürnberger Kulturdezernenten Hermann Glaser im Kontext der Einrichtung eines musealen „Centrums Industriekultur“ in der historischen Industriestadt Nürnberg geprägt. Nach Glaser versteht man unter der Erforschung und Darstellung der Industriekultur des 19. und 20. Jahrhunderts die „Verortung von Erfahrungen, welche die individuelle wie kollektive Biographie tief berühren und immer wieder betroffen machen. Eine solche Topographie bedeutet

Vorstoß in Bereiche unendlichen Details, das als Markierung sinnlicher Gedankenräume zu verstehen ist.“¹¹

Nah verwandte Teildisziplinen, die sich mit Industriekultur befassen, sind in diesem Sinne vor allem die Industriearchäologie, die Industriedenkmalpflege und als Institutionen die Industriemuseen. Ausgangspunkt der Industriearchäologie – zuerst betrieben von interessierten und engagierten Amateuren und „Volunteers“ – war schon in den 1950er Jahren Großbritannien, das Mutterland der Industriellen Revolution, im Zusammenhang mit der intensiven Beschäftigung mit der englischen Industriegeschichte. Seit den 1960er Jahren wird Industriearchäologie auch in Nordamerika und auf dem europäischen Kontinent einschließlich Deutschland verstärkt angewandt. Unter Industriearchäologie versteht man heute sehr umfassend, nach Manfred Wehdorn, „die systematische Erforschung aller dinglichen Quellen jeglicher industrieller Vergangenheit von der Prähistorie bis zur Gegenwart.“²

In diesem Rahmen und für die Etablierung der wissenschaftlich fundierten Industriekultur lieferten insbesondere seit den 1970er Jahren die zum größten Teil neu gegründeten Industriemuseen einen wichtigen Beitrag. Dies galt u.a. für das Westfälische Industriemuseum (Zentrale in Dortmund) und das Rheinische Industriemuseum (Zentrale in Oberhausen) mit ihren jeweiligen dezentralen Standorten in Nordrhein-Westfalen bzw. auch für weitere größere und bedeutende Institutionen wie z.B. in Essen, Hamburg, Goslar, Chemnitz, Mannheim, Nürnberg oder Völklingen. International gesehen gab es selbstverständlich wichtige Vorbilder in England, Schottland, den USA und mit den sogenannten „Éco-Musees“ auch in Frankreich. Alle diese und eine Reihe weiterer soziokultureller Institutionen liefern wichtige wissenschaftliche und populäre Beiträge zur Erforschung der jeweiligen regionalen und lokalen Industriekultur in Stadt und Land auch im Kontext der modernen Stadt(geschichts)-forschung. In der vorliegenden Ausgabe der Informationen zur modernen Stadtgeschichte sind verschiedene Beiträge zur historischen und zeitgenössischen Darstellung unterschiedlicher Aspekte der Industriekultur in Deutschland, in Europa (u.a. in England) und in Nordamerika versammelt.

Im „Forschungsbericht“ widmet sich Gerhard Kaldewei, Delmenhorst/Oldenburg, unter dem Titelzitat „*Und das ist immer Delmenhorst...*“ - einer Textzeile aus dem so typischen Song „Delmenhorst“ der CD „Mittelpunkt der Welt“ der Berliner Band „Element of Crime“ von 2005 – dem Thema „Stadtforschung im Kontext von „Industrialisierung – Ent-Industrialisierung – Musealisierung“ am Beispiel der „Del-

¹ Hermann Glaser, *Maschinenwelt und Alltagsleben. Industriekultur in Deutschland vom Biedermeier bis zur Weimarer Republik*, Frankfurt am Main 1981, S. 7.

² Manfred Wehdorn, *Die Baudenkmäler des Eisenhüttenwesens in Österreich*, Düsseldorf 1977, S. 1.

menhorster Industriekultur“. Hier in der mittelgroßen nordwestdeutschen Stadt Delmenhorst – zwischen Bremen und Oldenburg gelegen – ist an einem zumindest für ganz Deutschland repräsentativen Beispiel jener in vielen Regionen zu beobachtende Prozess der oft beschleunigten Industrialisierung im 19. Jahrhundert, der Ent- bzw. De-Industrialisierung im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts im Zusammenhang mit der beginnenden Globalisierung und des entsprechenden Strukturwandels sowie der Musealisierung früherer industrieller Komplexe an durchaus eindrucksvollen Exempeln festzustellen. Im Vordergrund steht dabei u.a. die Konversion der Norddeutschen Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei Delmenhorst/ Bremen zur „Nordwolle Delmenhorst“ mit dem Komplex des „Nordwestdeutschen Museums für IndustrieKultur“.

In der „Leitrezension“ stellt Nils Aschenbeck die von Winfried Nerdinger, dem Leiter des Architekturmuseums der Technischen Universität München, herausgegebene Begleitveröffentlichung zur Sonderausstellung „100 Jahre Deutscher Werkbund 1907/2007“ vor, welche 2007 zuerst in der Pinakothek der Moderne in München und dann in der Akademie der Künste in Berlin gezeigt worden ist. Aus Anlaß dieses besonderen Jubiläums einer auch speziell industriekulturell relevanten Vereinigung von Künstlern, Architekten, Publizisten, Unternehmern, Wissenschaftlern etc. sollte in diesem großformatigen und reich bebilderten Katalog in verschiedenen Beiträgen fachkompetenter Autoren und Autorinnen „auf die Geschichte einer der bedeutendsten und einflussreichsten Institutionen des 20. Jahrhunderts“ zurückgeblickt werden. Dabei sollte aber auch „die Frage, ob er (d.h. der Deutsche Werkbund) sich nicht überlebt hat,“ (W. Nerdinger) offen diskutiert werden. Ein in diesem Rahmen geradezu stilbildendes und beispielhaftes industriekulturelles Produkt, auf dem nach 1900 „die Moderne tanzte“ (Gert Selle), nämlich der ja noch heute von den DLW in Delmenhorst produzierte Fußbodenbelag „Linoleum“, spielt hier eine wichtige Rolle.

In den „Berichten und Aufsätzen zum Thema“ Industriekultur werden zunächst zwei Dissertationsvorhaben vorgestellt: Tracy Neumann, New York University, erforscht unter dem Titel „Reconstruction and Revitalisation“ den Strukturwandel und den nachfolgenden, von Planungskonzepten gesteuerten Umbau zweier nordamerikanischer Städte der Schwerindustrie, Pittsburgh, im legendären *rust belt* der USA und Hamilton, Ontario/Kanada.

Rebecca Madgain, London, untersucht den gleichen Prozeß von Deindustrialisierung und Stadtumbau an der großen englischen Industriestadt Manchester, einem der Geburtsorte der Industriellen Revolution, als *Physical and Economic Regeneration of a Metropolis*. Die Deindustrialisierung, Teilprozeß gegenwärtigen umfassenden Strukturwandels, konfrontiert die von der Industrialisierung geprägten Städte

und Stadtregionen seit den 1960er/70er Jahren mit umfassenden Verusterfahrungen und Anpassungsherausforderungen. Der Umbau der Industriestadt von einem Ort der Produktion zu einem solchen der Dienstleistung und der Konsumtion kennt viele Wege, ist variabel nach den am Ort zur Verfügung stehenden Ressourcen der Stadterneuerung, nach administrativen Rahmenbedingungen, Lenkungsregimen, gesellschaftlichen Akteurskonfigurationen, Planungsleitbildern und Revitalisierungsstrategien. Am Ende dieser Entwicklung stehen neue, postindustrielle Stadt-Landschaften der Industriekultur. Neumann und Madgin zeigen uns drei sehr verschiedene, aber durchweg erfolgreiche Wege aus der Deindustrialisierungskrise, worüber die große Zahl der bei einem solchen Versuch weniger erfolgreichen Städte, die auch der Erforschung bedürfen, allerdings nicht vergessen werden sollte.

In einem weiteren Bericht beschreibt Michael Mende, Braunschweig/Hannover, unter dem signifikanten Titel „Die 'Animation' geräumter Immobilien. Oder: Der Umgang mit dem Erbe der Textilindustrie“ exemplarisch am Beispiel der früheren niedersächsischen Textilindustriestädte Nordhorn und Delmenhorst Aufstieg, Fall und vor allem die Perspektiven solcher deutscher Kommunen im wirtschaftlichen und kulturellen weltweiten Wettbewerb.

In einem Projektbericht stellt Wolfgang Ebert, Geldern/Duisburg, „A Work in Progress“ vor, nämlich die Entstehung und den Weg der „Route der Industriekultur im Ruhrgebiet“ bis zur - im permanenten Aufbau befindlichen - „Europäischen Route der Industriekultur (ERIH)“. Er stellt diesen Bericht unter das schöne Motto des Industriearchitekten *Fritz Schupp*, dem Schöpfer des großartigen Bergwerkkomplexes „Zeche Zollverein“ in Essen, heute ein zum „Welterbe“ zählendes industriekulturell herausragendes Denkmal: „Wir müssen erkennen, dass die Industrie mit ihren gewaltigen Bauten nicht mehr ein störendes Glied in unserem Stadtbild und in der Landschaft ist, sondern ein Symbol der Arbeit, ein Denkmal der Stadt, das jeder Bürger mit wenigstens ebenso großem Stolz dem Fremden zeigen soll wie seine öffentlichen Gebäude.“ In diesem Sinne bilden insbesondere die mittlerweile rund 70 sogenannten Ankerpunkte innerhalb der Europäischen Route der Industriekultur - zu der auch die entsprechenden Ankerpunkte der älteren Ruhrgebiets-Route zählen - ein Netzwerk verschiedener industriekultureller Standorte in Europa, die wiederum auch eine Karte der gesamten industriellen Entwicklung Europas darstellen.

Im zweiten Projektbericht des vorliegenden Themenheftes widmet sich Christina Reinsch, Leipzig/Münster, der „Industriekultur im Nordwesten am Beispiel der Region Weser-Ems“. Dieses niedersächsische Gebiet an der Grenze zu den Niederlanden „gehörte sicher nicht zu den Vorreitern eines industriellen ‚take-off‘ in Deutschland, wie ihn etwa das Ruhrgebiet oder Teile Sachsens im 19. Jh. erlebten.“

Für diese eher agrarisch strukturierte Region trifft sicher die Feststellung Sidney Polards zu, „dass die Industrielle Revolution kein flächendeckender Prozess, sondern ‚ein regionales Phänomen‘ gewesen sei.“ Im Rahmen der „Metropolregion Bremen/Oldenburg im Nordwesten“ soll noch 2008 das Projekt einer industriekulturellen Route durch diese Region konzipiert werden, die später auch eine Regionalroute von ERIH bilden wird.

Schließlich stellen Martin Koplín und Ulrike Wilkens, Bremen, ein „zukunftsweisendes EU-Modellprojekt zur medialen Ausweitung des Museums“ unter der schönen symbolischen Abkürzung „MORITZ“ – d.h. „Mobiles Rundgangs-Informationssystem Textilkultureller Zentren“ in Europa am Beispiel der Städte Delmenhorst, Lodz/Polen und Riga/Lettland vor. Dabei handelt es sich um ein PDA-gestütztes audiovisuelles Computer-Informationssystem, mit dem vor allem Museumsbesucher jeweils Rundgänge zur Industriegeschichte und Industriekultur dreier ehemaliger europäischer Textilindustriezentren auf eigene Faust und in sehr kurzweiliger, aber medial anspruchsvoller und zeitgemäßer Art und Weise unternehmen können.

Insgesamt gesehen sollen die vorliegenden Einzelthemen ein industriekulturelles Kaleidoskop darstellen, mit denen bestimmte beispielhafte historische und gegenwärtige Landschaften der Industriekultur in Nordamerika, in Europa, in Deutschland und hier schwerpunktmäßig im industriegeschichtlich etwas ‚exotischen‘ Nordwesten in Topographie und Ideologie präsentiert werden. Dabei soll städtische und ländliche Industriekultur sowohl in historischer Dimension als Kulturgeschichte des Industriezeitalters als auch als Sozialgeschichte geographischer Räume beleuchtet werden.

**Prof. Dr. Gerhard Kaldewei, Nordwolle Delmenhorst – Nordwestdeutsches
Museum für IndustrieKultur, gerhard.kaldewei@museen.delmenhorst.de**

„Und das ist immer Delmenhorst...“
*Stadtforschung im Kontext von „Industrialisierung –
Ent-Industrialisierung – Musealisierung“ am Beispiel der
„Delmenhorster Industriekultur“*

Im Kontext der „Delmenhorster Industriekultur“ kommt dem noch immer aktuellen Song der Berliner Popgruppe Element of Crime mit dem Titel „Delmenhorst“, dem wichtigsten Stück auf der CD „Mittelpunkt der Welt“ (2005), geradezu symbolische Bedeutung zu: Der aus Bremen stammende Songschreiber und Buchautor Sven Regener, dessen Großmutter in Delmenhorst lebte, übernimmt hier die Rolle eines Mannes, „der alles hinter sich (hat). Also: wirklich alles hinter sich gelassen“:¹ „Ich bin jetzt immer da, wo du nicht bist,/ Und das ist immer Delmenhorst./ Es ist schön, wenn’s nicht mehr wehtut./ Und wo zu sein, wo du nie warst./ Hinter Huchting ist ein Graben,/ Der ist weder breit noch tief./ Und dann kommt gleich Getränke-Hoffmann,/ Sag Bescheid, wenn du mich liebst.“

Wahrlich hat auch die Stadt Delmenhorst im Laufe ihrer relativ langen Geschichte seit der Ersterwähnung der Burg Delmenhorst 1259 und der offiziellen Stadterhebung 1371 durch die Grafen von Oldenburg und Delmenhorst einiges hinter sich lassen müssen: dazu zählte schließlich auch der Niedergang weiter Teile der Delmenhorster Großindustrie im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts, der gravierende Änderungen sowohl im Dasein der Stadt als auch im Selbstverständnis der Stadtbevölkerung mit sich brachte.

Im deutschen Nordwesten – Die Exotik von Marsch, Geest, Heide und Industrie

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – also zur Zeit der beginnenden Großindustrialisierung auch im Großherzogtum Oldenburg - interessierte sich, teilweise auf den Spuren des bis heute in Nordwestdeutschland populären „Marschendich-

¹ Dirk Peitz, Abmarsch. Wird viel bleiben vom jungen Pop deutscher Sprache? Nein, er hat es sich zu gemächlich gemacht, in: Süddeutsche Zeitung vom 4./5. 3. 2006; vgl. Ingo Möllers und Nils Aschenbeck, Delmenhorst. Eine Stadt im Grünen, Delmenhorst/Oldenburg 2005, S. 5.

ters“ Hermann Allmers (1821-1902) wandelnd², der Bremer Stadtbibliothekar und Reiseschriftsteller Johann Georg Kohl (1808-1878), der nach langen Wanderjahren in Europa und vor allem im fast noch unbekanntem Nordamerika 1858 in seine Heimatstadt zurückgekehrt war, für „die merkwürdigen Zustände und Verhältnisse der Natur und Bevölkerung (...) im Innern des Landes“ westlich und östlich der Weser zwischen Elbe und Ems, einer „nicht selten etwas vernachlässigten Partie unseres Vaterlandes.“ Nach diesen seinen „Fahrten zu Wasser und zu Lande“ veröffentlichte Kohl 1863 in zwei Bänden die auch heute noch bedeutenden „Nordwestdeutschen Skizzen“. Bei seinen „Ausflügen in den bezeichneten Gegenden“ wollte er also „mehr diejenigen Partien des Landes“ aufsuchen, „zu denen die großen Heerstraßen nicht führen, die der fremde Besucher nicht sobald aufsucht.“³ Kohl war einer jener Reiseschriftsteller des 19. Jahrhunderts, denen die heimatlichen Gefilde und deren Bewohner fast genauso exotisch vorkamen wie die nordamerikanischen Landschaften des Westens und die dort eingeborenen Indianer, die er zuvor dort kennen gelernt hatte.⁴ Der Berliner Stadtethnologe Rolf Lindner spricht in diesem Kontext von den „sozialen Entdeckungsreisenden“ und den „Wilden der Zivilisation“: in die „Tiefen sozialer Mysterien“ drangen beispielsweise in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im viktorianischen England Stadtforscher wie George R. Sims oder James Greenwood ein, die auf ihren Expeditionen in den dunklen Londoner Kontinent vor allem die vielen Armen der Stadt entdeckten und deren elende Lebensverhältnisse im Kontext der fortschreitenden Industrialisierung dokumentierten. Eine der wenigen entsprechenden deutschsprachigen Studien war Emil Klaegers Expeditionsbericht „Durch die Wiener Quartiere des Elends und Verbrechens“ von 1908, dem u.a. das Historische Museum der Stadt Wien im Sommer des Jahres 2007 eine entsprechende Ausstellung gewidmet hat: „Ganz unten – Die Entdeckung des Elends“.⁵

Was für die genannten Autoren die Einwohner des East Ends in London oder der Brigittenau in Wien waren, das waren für Kohl eben die Delmenhorster „Proppens-

² Vgl. Hermann Allmers, Marschenbuch. Land- und Volksbilder aus den Marschen der Weser und Elbe, (1857), Leer 1988 (Nachdruck der 4. Aufl. Oldenburg 1902); Ulrich Hucker, Hermann Allmers und sein Marschenhof, Oldenburg 1981; Gerhard Kaldewei, „Heimat Delmenhorst“ – Stadt, Region Land..., in: Delmenhorster Heimatjahrbuch 1996, S. 9-21.

³ J. G. Kohl, Nordwestdeutsche Skizzen. Erster Teil, Bremen 2/1909, S. V-VII; vgl. Franz Poppe, Zwischen Weser und Ems. Land und Leute in Oldenburg und Ostfriesland, Oldenburg 1888.

⁴ Herbert und Inge Schwarzwälder, Reisen und Reisende in Nordwestdeutschland, Band 1: bis 1620, Hildesheim 1987. Gerhard Kaldewei, On the road - Zur Kulturgeschichte des Reisens im Nordwesten, in: Oldenburger Jahrbuch 98 (1998), S. 1-22.

⁵ Vgl. Rolf Lindner, Walks on the wild side. Eine Geschichte der Stadtforschung, Frankfurt am Main 2004, S. 32ff.; Werner Michael Schwarz, Margarethe Szeless und Lisa Wögenstein (Hrsg.), Ganz unten. Die Entdeckung des Elends – Wien. Berlin. London. Paris. New York (Kat. Wien Museum), Wien 2007.

nieder“ oder auch die Heidschnuckenschäfer in der Lüneburger Heide.⁶ Obwohl J. G. Kohl „die großen allgemein zugänglichen Marktplätze der Städte“ nicht aufsuchen wollte, machte er bei Delmenhorst gewissermaßen eine kleine Ausnahme und notierte: „Das oldenburgische Städtchen Delmenhorst ist allmählich der Hauptort für die dortigen Korkschnneider geworden. Dasselbst residieren einige Kapitalisten, die das ganze Geschäft jetzt leiten. Namentlich hat sich dabei eine Familie Lürssen (...) ausgezeichnet. Sie sind eigentlich die Hauptbegründer dieser Industriebranche in jenen Gegenden geworden. Sie allein beschäftigen in ihren Etablissements nahe an 500 Familien. (...) Man sieht daher oft bei den Toren der genannten Städte Bremen und Delmenhorst unsere niedersächsischen Bauern, als wenn sie Katalonier wären, mit Korkeichenrinde bepackt und beladen hinauswandern oder fahren. Es sind die von ihrem Fabrikherrn anvertrauten Rohvorräte an Korkrinde, die sie dann in verschiedene Sorten von Flaschenkorken verwandeln.“ In dieser Studie über „Die Pfropfschnneider bei Delmenhorst“ stellt Kohl also das Hauptgewerbe der Proto-Industrialisierung von Delmenhorst in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ausführlich vor. Zum Schluß seines Aufsatzes gemahnt Kohl dann alle passionierten Weintrinker vor allem in Bremen und anderen Hansestädten beim Anblick des Korkens daran zu denken, wie „die armen, viele Winternächte hindurch schnitzenden Korkschnneider der Grafschaft Delmenhorst daran arbeiteten, um einen solchen Stöpsel zu produzieren.“⁷

Ein weiterer nordwestdeutscher Schriftsteller mit sozialem und volkskundlichem Interesse, der - ebenfalls im 19. Jahrhundert - entlegene Landschaften und Menschen der Heide-Region bekannter machte und auch Delmenhorst besuchte, war August Freudenthal aus Fallingbostal in der Lüneburger Heide. Freudenthal veröffentlichte 1895 in Bremen in einem Sammelband eine ziemlich ausführliche Studie zur Geschichte und Gegenwart der „Burg Delmenhorst“⁸, die er mit folgenden Worten einleitete: „Gar oft schon war ich im Laufe der letzten Jahrzehnte durch das

⁶ Vgl. J.G. Kohl, Die Heidschnucken im Lüneburgischen, in: Ders., Nordwestdeutsche Skizzen, Erster Teil, Bremen 2/1909, S. 1-28.

⁷ Vgl. J.G. Kohl, Heidschnucken im Lüneburgischen, S. 326 f.; vgl. Gerhard Kaldewei (Hrsg.), Kork – Geschichte, Architektur, Design 1750-2002, Ostfildern-Ruit 2002; Vgl. (ders.), Die Pfropfschnneider bei Delmenhorst. Vom Handwerk zur Industrie am Beispiel der Korkverarbeitung im 18. und 19. Jahrhundert im Nordwesten, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, S. 15-33.

⁸ August Freudenthal, Burg Delmenhorst (1895), in: Delmenhorster Heimatjahrbuch 1996, S. 22-39; August Freudenthal, Heidefahrten, 4 Bände, Bremen 1890-97; vgl. Edgar Grundig, Geschichte der Stadt Delmenhorst von ihren Anfängen bis zum Jahr 1848, Band I u. II, Typoskript Delmenhorst 1953; Ders., Geschichte der Stadt Delmenhorst und die Geschichte der Burg (= Delmenhorster Schriften 9), Delmenhorst 1979; Bernd Müller, Die Burg Delmenhorst 1259-1712 – zur Baugeschichte im Kontext der Weserrenaissance, in: Delmenhorster Heimatjahrbuch 1996, S. 40-61; Gerhard Kaldewei, Das Stadtmuseum Delmenhorst, (= Museen im Nordwesten 2), Oldenburg 1998, S. 9-11.

von den verschiedenen Armen der Delme in malerischen Schlangenwindungen durchflossene Städtchen Delmenhorst gepilgert, vorüber an dem wenig ansehnlichen Kirchlein und dem noch weniger ansehnlichen Marktplatz mit dem Rathause, um nach dem Tiergarten zu gelangen, (...) ohne mich auf dem Weg durch die kleine Stadt jemals nach der Stätte umzuschauen, auf welcher sich einst die stattliche Burg, der „Horst“ an der Delme, erhob, (...).“ Diese Schilderung Freudenthals ist einerseits ein Beleg dafür, dass die ehemals hochbedeutende Burg Delmenhorst zur Jahrhundertwende in Niedersachsen und Bremen praktisch nicht mehr bekannt war; andererseits dokumentieren die oben zitierten Worte Freudenthals (wie auch der gesamte Aufsatz von ihm), dass er als einer der führenden Köpfe der zeitgenössischen niedersächsischen Heimatbewegung die zahlreichen Schornsteine der Industriestadt Delmenhorst aus seinem Blickwinkel ausgeblendet hatte.

„Delmenhorster Verhältnisse“

Am Ende des 19. Jahrhunderts stellte ein Ratsherr der im letzten Viertel stürmisch wachsenden nunmehrigen nordwestdeutschen Industriestadt Delmenhorst in einer Stadtrats-Sitzung einen „Antrag auf Verbesserung des Nachtwesens“, in dem es u. a. hieß: „Wo hier in Delmenhorst während der Nacht soviel Unfug getrieben wird, indem Firmenschilder abgerissen, Namensschilder zertrümmert, Laternen ausgemacht, ganz abgesehen von dem ruhestörenden Lärm durch Singen etc., wo ruhig des Weges gehende Personen ohne jeglichen Grund angerempelt werden, wo an Hauptstraßen eingebrochen wird, wo den letzten Herbst zwei Morde erlebt wurden und Messerstechereien an der Tagesordnung sind, und Sie sich dann vergegenwärtigen, in welcher Weise heute der Nachtdienst versehen wird, so m.H. [meine Herren] werden Sie mir zustimmen, dass hier hinsichtlich unserer Nachtwache durchaus unhaltbare Zustände herrschen und es unsere erste Pflicht ist, hier Änderungen zu schaffen, wenn Delmenhorst nicht ganz und gar in Verruf kommen soll.“⁹

Im selben Jahr 1898 betrug die Zahl der Armen in Delmenhorst insgesamt rund 170 Menschen; aus der entsprechenden Tabelle, die Grundig 1960 zusammengestellt hat, wird auch ein negativer Teil der Industrialisierungs-Geschichte von Delmenhorst deutlich: gab es zu Beginn der Industrialisierungsphase um 1870 rund 120 Menschen, waren es um 1905 schon rund 500 und kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 rund 1.200 unterstützungsbedürftige Arme in Delmenhorst.¹⁰

⁹ (1898), zitiert in: Edgar Grundig, Geschichte der Stadt Delmenhorst von 1848 bis 1945, Band III, Typoskript Delmenhorst 1960, S. 386; vgl. Kurt Müsegades, Die Industrieansiedlung und ihre Folgen, in: Delmenhorster Heimatjahrbuch 2000/2001, S. 115-138.

¹⁰ E. Grundig, Geschichte Stadt Delmenhorst, S. 438-440.

Auch die Polizei in der früheren Ackerbürgerstadt bekam immer mehr zu tun: „Als dann seit 1870/71 die große Industrie anfang, sich Delmenhorst zum Standort zu nehmen und nach und nach die fremdländischen Arbeiter immer stärker in die Stadt strömten, da traten zu den alten, bescheidenen Aufgaben der Polizei immer neue hinzu, solche der Gesundheitspflege, der Wohnungsfürsorge, des Gewerbewesens, und damit stieg die Zahl der städtischen Ordnungshüter an“ – hatte man noch 1856/57 nur 2 Nachtwächter, so waren es dann 1901/02 schon 6 Nachtwächter. Außerdem richtete man im alten Rathaus am Markt eine ständige Gendarmeriewache ein.¹¹

Eine weitere Seite des Polizei- und Wohlfahrtswesens war die städtische Hilfe für „arme Reisende“ oder obdachlose „Wanderer“. Die kleine, von einer Witwe geführte „Herberge zur Heimat“ in der Orthstraße genügte bald nicht einmal mehr „den niedrigsten Ansprüchen an eine menschenwürdige Bleibe. Zunächst einmal reichte sie räumlich nicht, weil Delmenhorst infolge seiner Industrie viele Arbeitslose anzog und zudem an der Hauptstraße vom westfälischen Industriegebiet nach den Hansestädten lag.“ So wurden im Jahre 1907 insgesamt 5.380 Wanderer verpflegt, an einigen Tagen des Dezembers zählte man 33 Übernachtungsfälle: „Eine ordentliche Lüftung fehlte. Die Räume waren feuergefährlich, weil sie auf dem Boden lagen und eigentlich Brettverschläge waren, aus Holz waren auch Fußboden, Decken, Wände und die enge winklige Treppe. Um die Sauberkeit stand es schlimm, das ganze Haus war überdem verwanzt. Manche Gäste gingen wieder fort und verlangten, in Schutzhaft genommen zu werden. Unreine Fremde kamen im Hof in einen Stall.“ - „Eine derartige Unterkunft dürfte selbst den verkommensten Subjekten nicht geboten werden“, hieß es im städtischen Untersuchungsbericht 1908. 1909 erhielt dann der Gastwirt Hermann Schmidt eine neue Konzession zum Betrieb einer Herberge in der Kleinen Kirchstraße Nr. 18.¹²

Viele der Obdachlosen fanden auch Unterkunft im sog. „Armenarbeitshaus“, das 1886 in einem Neubau untergebracht wurde: zuerst waren es 8 Erwachsene und 16 Kinder, die darin lebten und im Gemüseanbau und der Viehzucht arbeiteten; 1891 wurde noch ein Stall angebaut. „Wer sich der Hausordnung nicht fügte, dem drohte Verweis, Entziehung des warmen Essens für einen oder gar Einsperren für zwei Tage. Der Anstalt stand der Hausvater vor. 1898 wirbelten die Zustände viel Staub auf, und die sozialdemokratische Presse brachte sie zur Sprache. Nicht alles an den Vorwürfen stimmte, immerhin war es unerfreulich, dass zu den Insassen auch geistesranke und mit ekelhaften Krankheiten Behaftete gehörten, weil die für sie bestimmten Einrichtungen im Land überfüllt waren.“ Auch die Zahl der Obdachlo-

¹¹ E. Grundig, Geschichte Stadt Delmenhorst, S. 386 f.

¹² Ebd., S. 448 f.

sen, die vorübergehend im „Armenarbeitshaus“ untergebracht wurden, war um die Jahrhundertwende erschreckend hoch: 1895 waren es im Jahr rund 3.200 Menschen, 1909 rund 5.000 und 1913 rund 4.500 Menschen.¹³ In diesen Kontext ist auch die erfolgreiche Gründung der – heute noch existierenden – früheren „Arbeiterkolonie Dauelsberg“ bei Delmenhorst 1883 einzuordnen, denn der Trägerverein bezweckte „die Bekämpfung des Landstreichertums und der Wander- und Hausbetriebe durch vornehmlich landwirtschaftliche Arbeit auf seinem Besitz.“¹⁴

Schon vor den Armenarbeitshäusern hatte es in vielen deutschen Städten und Gemeinden „Armenschulen“ oder auch „Kinderzuchthäuser“ gegeben, in denen Kinder und Jugendliche ihren Lebensunterhalt durch Arbeit verdienen sollten – aus ihnen erwachsen im 18. und 19. Jh. dann vielerorts sog. „Industrieschulen“, in denen nunmehr „Unterricht und praktische Arbeit in pädagogisch sinnvoller Weise“ miteinander verbunden werden sollte: „Die Kinder sollten zu Erwerbsmöglichkeiten befähigt, es sollten ihnen Tätigkeiten beigebracht werden (Baumzucht, Garten- und Seidenbau – Nähen, Spinnen, Klöppeln usw.), die sie später in den Woll-, Tuch-, Flachs-)Manufakturen oder der Landwirtschaft ausüben konnten.“¹⁵ Auch im Herzogtum Oldenburg wurden schon zum Ende des 18. Jahrhunderts u.a. in der Stadt Oldenburg, in Jever, Stickgras bei Delmenhorst sowie 1794 auch in Delmenhorst selbst Industrieschulen gegründet.¹⁶ In Delmenhorst erhielten die Armenkinder vor- und nachmittags jeweils eine Stunde lang Strick- und Nähunterricht. 1828 wurde eine weitere Industrieschule bzw. „Arbeitsschule“ für arme Mädchen in Delmenhorst gegründet: hier stellte die lokale Armenkasse den Kindern Garn und Wolle zum Spinnen und Strümpfestricken zur Verfügung.¹⁷

Dem Kapitel Industrie- bzw. Armen- und Arbeitsschule folgt dann in der ansonsten aufstrebenden Industriestadt Delmenhorst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts auch noch das entsprechende Kapitel „Kinderarbeit“ vor allem im Kontext der „Fabrikschule“ der Jute-Spinnerei.¹⁸

¹³ Ebd., S. 450f.

¹⁴ Ebd., S. 461f.

¹⁵ Bruno Hamann, Geschichte des Schulwesens. Werden und Wandel der Schule im ideen- und sozialgeschichtlichen Zusammenhang, Bad Heilbrunn 1986, S. 69; Vgl. Gerhard Kaldewei, Die „Fabrikschule“ der „Jute“ in Delmenhorst 1873-1893. Industriekultur im Zeichen der „Kinderarbeit“ im 19. Jahrhundert, in: Oldenburger Jahrbuch Band 105 (2005), S. 112 f.

¹⁶ Vgl. Wolfgang Marquardt, Geschichte und Strukturanalyse der Industrieschule. Arbeiterziehung, Industrieunterricht, Kinderarbeit in niederen Schulen (ca. 1770-1850/70), (Diss. TU Hannover 1975), S. 108-110.

¹⁷ Vgl. E. Grundig, Band I, (s. Anm. 8), S. 428 f.

¹⁸ Vgl. im Folgenden: Gerhard Kaldewei, Fabrikschule, S. 114-116.; Robert Alt, Kinderausbeutung und Fabrikschulen in der Frühzeit des industriellen Kapitalismus, Berlin 1958; Siegfried Quandt, Kinderarbeit und Kinderschutz in Deutschland seit dem 18. Jh., Paderborn 1977; Annette Stockmann, Fabrikinder

Am 5. Mai 1872 sprach der Bremer Sozialdemokrat Karl Frohme auf einer „Volksversammlung“ des Delmenhorster ADAV über „Frauen- und Kinderarbeit“ in den Fabriken: „(...) Aber unser modernes Raubritterthum frage nicht darnach, wenn es dabei nur gewinne, dass unmündige Kinder arbeiteten. Statt in die Schule, würden sie in die Fabriken geschickt, wo sie körperlich und geistig vergiftet würden. Die entgegen stehenden Gesetze würden umgangen. (...) Von den Kindern der Spinner sterbe die Hälfte vor dem zweiten Lebensjahr (...). So komme ein Geschlecht körperlicher und geistiger Krüppel, würden alle Bande der Familie gesprengt und erblicke er darin den Ruin, den Sturz des Staates. (...)“¹⁹

Es ist davon auszugehen, dass in der Delmenhorster „Jutefabrik und Sackfabrik“ – der „ersten Fabrik zwischen Weser und Ems“²⁰ – schon seit Aufnahme der Produktion 1871 auch Kinder unter 14 Jahren beschäftigt und ausgebeutet wurden. 1873 gründete dann die Jute-Firmenleitung in Delmenhorst mit Erlaubnis des staatlichen Oberschulkollegiums in Oldenburg eine private „Fabrikschule“, die – wie der Delmenhorster Stadtarchivar Edgar Grundig nüchtern feststellte – „auf dem Missbrauch der Kinderarbeit“ aufbaute.²¹ Erst nachdem 1891 durch eine Änderung der Gewerbeordnung im Deutschen Reich, Kinderarbeit unter 13 Jahren endgültig verboten wurde, schloss zu Ostern 1893 dann auch diese Fabrikschule in Delmenhorst.

Ein Spiegelbild der Kinderarbeit in der Jutefabrik waren übrigens auch die unsäglichen Lebensverhältnisse in der Werkskolonie der um 1890 gebauten sog. „Jutehäuser“. Ein Polizeibericht des Delmenhorster Oberwachtmeisters Götze aus dem Jahre 1905 veranschaulicht drastisch die immer noch anhaltend schlechte Wohnsituation: „Früher war jede Wohnung mit einer Familie belegt, die Kost- oder Quartiergänger hielt, wenn außer den Räumen für die Haushaltung noch Zimmer dazu verfügbar waren. Nach und nach haben nun viele verheiratete Mieter die Häuser geräumt und sind dafür unverheiratete Ausländer wieder eingezogen, so dass dort jetzt wohl etwa 200 unverheiratete Arbeiter und Arbeiterinnen wohnen. Es sind dies lauter Galizier und meistens Personen im Alter von 14-20 Jahren, die alle in

in Cromford. Ein Beispiel für Kinderarbeit in der Frühzeit der Industrialisierung, hrsg. vom Landschaftsverband Rheinland, Rheinisches Industriemuseum Ratingen (= Kleine Reihe 5), Köln 1991; Arno Herzig, „...wahre Gebilde des Jammers, hohläugig und bleich wie der Tod“ – Zur Geschichte der Kinderarbeit vom 18. bis zum 20. Jahrhundert, in: Kinderarbeit einst und jetzt (Kat. Osnabrück), Bramsche 2002, S. 15-31.

¹⁹ Delmenhorster Kreisblatt vom 6. 5. 1872, zitiert in: Gerhard Rösener und Jürgen Kulke, 110 Jahre Sozialdemokratie in Delmenhorst 1872-1982, Delmenhorst 1982, S. 12 f.

²⁰ Nils Aschenbeck, Die „Jute“ in Delmenhorst – erste Fabrik zwischen Weser und Ems (= Delmenhorster Schriften 18), Delmenhorst 2000; vgl. Hermann Lübbing, Delmenhorsts Aufstieg zur Industriestadt (= Delmenhorster Schriften 1), Delmenhorst 1971, S. 10 f.

²¹ Edgar Grundig, Geschichte der Stadt Delmenhorst von 1848 bis 1945, Band IV, Typoskript Delmenhorst 1960, S. 585.

der Jutespinnerei beschäftigt werden. (...) Bei in den letzten Tagen vorgenommenen Revisionen wurden in und bei den mit Galziern belegten Wohnungen auch in gesundheitlicher Beziehung viele Übelstände vorgefunden. Die Wohnräume waren durchweg alle sehr unsauber und schlecht gelüftet. Die Betten, bestehend aus Barchend oder Wolldecken und Strohsäcken waren unvollständig und schmutzig, die Sitzbretter mehrerer Aborte mit Menschenkot beschmiert, und die Straße vor den Häusern, die Häusinge und die freien Plätze unmittelbar hinter den Wohnungen in kaum zu beschreibender Weise mit Schmutzwasser, Küchenabfällen, Kehrriecht, Asche und menschlichen Excrementen verunreinigt.(...)“²²

Also nicht nur nachts auf den Strassen der Industriestadt Delmenhorst herrschten zur Jahrhundertwende geradezu gemeingefährliche Verhältnisse, auch die „Zustände in den Wohnungen“ der großen Fabriken waren zum Teil fast unbeschreiblich. So verfasste schon einige Jahre vor dem Oberwachtmeister Götze in Bezug auf die „Jutehäuser“ um 1887 auch der Delmenhorster Amtsarzt und Medizinalrat Dr. von Harbou einen entsprechenden Bericht, der sich vor allem auf die 1884 gegründete Fabrik der Norddeutschen Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei Delmenhorst bezog, so dass sich dann das Amt Delmenhorst an das Oldenburger Staatsministerium des Innern wandte: „Es handle sich um viele hundert ausländischer Arbeiter in den Fabriken. Sie nähmen Kost und Wohnung, wo sie sie fänden, weil sie wegen ihrer Mittellosigkeit keine besonderen Ansprüche machen könnten und bei der herrschenden Wohnungsnot dazu gezwungen seien. Das machten sich die Wohnungsbesitzer zunutze und forderten hohe Vergütung für unzulängliche Unterkunft. Die wesentlichsten Übelstände bestünden darin, dass oft beide Geschlechter im selben Raum untergebracht würden, namentlich auf dem Boden, dass häufig mehrere in einem Bett schlüfen, und viele Kostgänger außerdem in den Familienräumen. Gerade in den Arbeiterwohnungen der NWK seien solche Zustände im Schwang, weil die Direktion aus Selbstsucht nichts dagegen tue.(...)“²³

²² Zitiert in: Zeitschnitte 1371-1996. Ein Festbuch zum 625jährigen Stadtjubiläum von Delmenhorst, bearbeitet von Werner Garbas und Nils Aschenbeck, Paul Wilhelm Glöckner, Delmenhorst 1996, S. 94 f.; vgl. Ute Gogolin und Heidrun Kruse, Der Werkwohnungsbau der „Jutespinnerei und Weberei Delmenhorst“ (Schriftl. Hausarbeit an der Universität Oldenburg, Fachbereich II/Kunst), Ms. Oldenburg 1981; Marlene Ellerkamp, Industriearbeit, Krankheit und Geschlecht. Zu den sozialen Kosten der Industrialisierung: Bremer Textilarbeiterinnen 1870-1914 (= Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft 95), (Diss. Universität Bremen 1988/89), Göttingen 1991, S. 126-128.

²³ Zitiert in: E. Grundig, Geschichte der Stadt Delmenhorst, Band IV, S. 811; vgl. Gerhard Kaldewei, „... wenn Delmenhorst nicht ganz und gar in Verruf kommen soll“ – Zur Geschichte und Zukunft der Delmenhorster Industriekultur, in: Hans H. Bass (Hrsg.), Facetten volkswirtschaftlicher Forschung. Festschrift für Karl Marten Barfuß, Münster 2004, S. 16-38; (Ders.), Wirtschaftsgeschichte der Region: Protoindustrie, Großindustrie und Industriekonversion am Beispiel von Delmenhorst 1850-2000, in: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen, (9. Tag der Niedersächsischen Denkmalpflege: Delmenhorst 2002,

Rolf Lindner merkt in diesem Zusammenhang – vornehmlich jedoch mit dem Blick auf England und Nordamerika - an, dass „in den frühen Erkundungstexten“ zur modernen, namentlich industriekulturell ausgerichteten Stadtforschung im 19. Jh. „die Stadt oder besser: ein bestimmter Ausschnitt der Stadt als Abort beschrieben, als Kloake, ein vor Schmutz starrer Ort der Ansteckung, der Krankheit, des Todes“ bezeichnet werde, allerdings ginge dies oft einher mit einer seltsamen Faszination vor dem Ekel. Diese „schlägt sich in einer kulturellen Praxis nieder, dem slumming, der Erkundung der Armenviertel als einer exotischen und zugleich unheimlichen Welt. In dieser zumeist von der Polizei patrouillierten Visite verdichtet sich die imaginäre Geographie des städtischen Raumes aus der Perspektive des bürgerlichen Publikums, sind hier doch all jene unaussprechlichen Schrecken versammelt, die diesem die Lust der Angst, den Nervenkitzel, bereiten.“²⁴

In etwas verkleinertem Maßstab gilt dies auch für die medizinischen Erkundungstexte des Arztes von Harbou, des Polizisten Götze in Delmenhorst oder der staatlichen Fabrikinspektoren aus Oldenburg²⁵ um 1900, in denen durchaus auch das o. G. aufscheint. Dr. von Harbou – er starb im Jahre 1900 - war auch Gründungsmitglied des Delmenhorster Krankenhausvereins 1873, der den Bau eines neuen Krankenhauses auf der ehemaligen Burginsel vorantrieb, was schließlich 1879 zur Einweihung des Peter-Elisabeth-Krankenhauses führte.²⁶ Als es dort im Cholerajahr 1892 zum tödlichen Ausbruch dieser Seuche kam, erliess der Delmenhorster Stadtrat sofort entsprechende weitreichende Verordnungen, da man die große Gefahr durch die vorherigen verheerenden Ereignisse in Hamburg 1832 zuerst schon kennengelernt hatte.²⁷

R. Lindner setzt den Beginn der modernen Stadtforschung im 19. Jahrhundert sogar in Beziehung zum erstmaligen Ausbruch dieser Seuche: „Am Beginn der Stadtforschung stand (...) die Angst vor der Cholera. Das ganze 19. Jahrhundert hindurch wird die grande peur, on nun physischer oder sozialer Art, die Erforschung der Stadt ‚inspirieren‘.“²⁸

Möglichkeiten und Grenzen der Erhaltung von Industriedenkmalen) Nr. 3 (2002), S. 116-121.

²⁴ R. Lindner, *Walks on the Wild Side*, S. 19; vgl. Alain Corbin, *Pesthauch und Blütenduft. Eine Geschichte des Geruchs*, Frankfurt am Main 1992.

²⁵ Vgl. Bernhard Parisius, *Vom Groll der „kleinen Leute“ zum Programm der kleinen Schritte. Arbeiterbewegung im Herzogtum Oldenburg 1840-1890*, (= Oldenburger Studien 27), Oldenburg 1985, S. 255-257.

²⁶ Vgl. E. Grundig, *Geschichte der Stadt Delmenhorst*, Band III, S. 508-510.

²⁷ Vgl. Richard Evans, *Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830-1910*, Hamburg 1990.

²⁸ R. Lindner, *Walks on the Wild Side*, S. 31.

Erste Untersuchungskommissionen wurden 1832 gegründet mit dem Ziel, „sich überhaupt erst einen Überblick über die moralische und physische Lage der arbeitenden und armen Klassen zu verschaffen, über die man ‚am Westende der Stadt‘, wie es 1844 in Bezug auf ein ähnliches Unterfangen in London hieß, ‚ebenso wenig (...) wusste wie von den Wilden Australiens oder der Südsee-Inseln‘“.²⁹

In Delmenhorst überwachte im Cholerajahr 1892 eine sechsköpfige „Sanitätskommission“ alle Maßregeln wie z.B. die Kontrolle der Reisenden auf den Bahnsteigen; „Besondere Aufmerksamkeit wandte man mit Recht der Sauberkeit zu: die Arbeiter in den Häusern der NWK mussten ihre Schweine verkaufen, Ställe und Düngerhaufen wurden desinfiziert, in Stadt und Amt wurde die tägliche Desinfizierung der Aborte und Abfallgruben vorgeschrieben, denn ein WC gab es damals in Delmenhorst noch nicht. Das besorgten 9 Mann, und Tag für Tag brauchte man 1000 kg Kalk. Sitzbretter und Türklinen waren Tag für Tag mit Seifenlauge zu waschen. Dünger, Jauche, Abfälle aus Bremen einzuführen war verboten. Alle Märkte im Oldenburgischen fielen bis in den Oktober aus, Tanzgesellschaften, Volks- und Schützenfeste, Tierschauen durften nicht stattfinden (...)“ Möglicherweise zeitigten diese Vorsichtsmaßnahmen Erfolg, denn in Delmenhorst gab es keine weiteren Cholera-Erkrankungen.³⁰ Diese Maßnahmen und die damit verbundene Hysterie im Angesicht der Cholera im industriellen 19. Jh. erinnert uns einerseits an die Pest-Epidemien des Mittelalters³¹, aber andererseits durchaus auch an die aktuell immer wieder aufflackernde Angst z.B. vor der „Vogelgrippe“ oder anderen modernen Seuchen.

Die schlimmen, in vielen zeitgenössischen Berichten und Quellen dokumentierten, sprichwörtlichen „Delmenhorster Verhältnisse“ hatten ihren Ursprung in der seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts hier in der früheren kleinen, nordwestdeutschen Ackerbürgerstadt Delmenhorst massiv einsetzenden Industrialisierung. Nachdem schon 1867 die Bahnlinie von Bremen über Oldenburg zum preußischen Kriegshafen Wilhelmshaven Delmenhorst den Anschluss an das deutsche bzw. europäische Eisenbahnnetz gebracht hatte, siedelte sich 1870 von Bremen aus mit der „Jutefabrik“ die Großindustrie in Delmenhorst an. In relativ kurzer Zeit wurden dann weitere zahlreiche kleinere und vor allem einige größere Industriebetriebe eröffnet: u.a. 1882 die erste, 1892 die zweite und 1898 die dritte Linoleumfabrik sowie dann 1884 die „Nordwolle“. Es hatte also nur wenige Jahrzehnte gebraucht, um „das oldenburgische Landstädtchen in eine Industriestadt zu verwandeln. Statt der

²⁹ Ebd., S. 32 u. 43f.; vgl. Friedrich Engels (Hrsg.), Die Lage der arbeitenden Klasse in England (1845), (Marx/Engels Werke Band 2), Berlin 1974, S. 261.

³⁰ E. Grundig, Geschichte der Stadt Delmenhorst, Band III, S. 506.

³¹ Vgl. Gerhard Kaldewei (Hrsg.), Pest, Plagen und Polycarpus 1454-2004. 550 Jahre St. Polycarpus-Gilde zu Delmenhorst, Oldenburg 2004.

drei Türme des Schlosses bestimmten nun die Schornsteine der drei Großindustrien die Silhouette der Stadt.³² Und auch der damalige Syndikus der Oldenburgischen Handelskammer, Prof. Dr. Dursthoff, schrieb 1913 rückblickend: „... und Delmenhorst war gewissermaßen über Nacht aus einem kleinen Landstädtchen eine Industriestadt von Weltruf geworden. Gewiß eine erstaunliche Wandlung!“³³

Mit dem Einzug der Dampfmaschinen anstelle der natürlichen Antriebskräfte mechanisierte sich die Arbeitswelt insgesamt und zwang auch den vielen Arbeitern und Arbeiterinnen in den Fabriken den je eigenen maschinellen Rhythmus auf.³⁴ Auch viele Dichter und Literaten des 19. Jahrhunderts haben dieses Thema in Erzählungen oder Gedichten verarbeitet; so dichtete z.B. der aus Hannover stammende expressionistische Arbeiterdichter Gerrit Engelke (1890-1918) um 1913/14 „Die Fabrik“: „Düster, breit, kahl und eckig/ Liegt im armen Vorort die Fabrik./ Zuckend schwillt, schrill und brutal/ Aus den Toren Maschinen-Musik. (...) Tag und Nacht: Lärm und Dampf,/ Immer Arbeit, immer Kampf:/ Unerbittlich schröpft das Molocho-Haus/ Stahl und Mensch um Menschen aus.“³⁵ Engelke thematisiert in diesem Gedicht u.a. auch die entsprechenden Umweltbelastungen durch die Industrialisierung: „Lärm, Gestank, Erschütterung, Ruß, Rauch, Flugasche, Dämpfe, Dünste und Kloaken – der Alltag in der Stadt wurde mit dem Siegeszug der Dampfkraft und der Industrialisierung zu einem Angriff auf die Gesundheit und die Nervenkostüme der dort lebenden Menschen. Die Gewerbeinspektoren und städtischen Behörden begannen, mit den scharfen Protesten der Betroffenen und den ökonomischen Interessen von Gewerbe und Industrie zu jonglieren.“³⁶ Dies gilt auch und insbesondere für die beschleunigt wachsende Industriestadt Delmenhorst im Nordwesten Deutschlands. Schon aus den diesbezüglichen zeitgenössischen städtischen Archivalien zur „Genehmigung und Revision von Dampfkesselanlagen“ wird deutlich,

³² Jürgen Peter Ravens, Delmenhorst. Residenz, Landstädtchen, Industriezentrum 1371-1971, Delmenhorst 1971, S. 62.

³³ H. W. Dursthoff, Schifffahrt, Industrie und Handel, in: Heimatkunde des Herzogtums Oldenburg, hrsg. vom Oldenburgischen Landeslehrerverein, Bremen 1913, S. 135.

³⁴ Vgl. Wolfgang Ruppert, Die Fabrik. Geschichte von Arbeit und Industrialisierung in Deutschland, München 28 (1993); Mythos Dampf. Technik- und Kulturgeschichte der Dampfmaschine, hrsg. vom Kat. Fabrikmuseum Nordwolle Delmenhorst, Oldenburg 1998.

³⁵ Vgl. Markus Krause, Poesie & Maschine. Die Technik in der deutschsprachigen Literatur, Köln 1989, S. 118-120 und S. 123; Peter Sprengel, Geschichte der deutschsprachigen Literatur 1900-1918. Von der Jahrhundertwende bis zum Ende des Ersten Weltkriegs, München 2004, S. 30 f.; Wolfgang Hädecke, Poeten und Maschinen. Deutsche Dichter als Zeugen der Industrialisierung, München 1993; Gerhard Kaldewei, „Mythos Dampf“. Anmerkungen zur Rezeptionsgeschichte in Literatur und Kunst, in: Mythos Dampf, S. 61-66.

³⁶ Anna Wöbse, Im Dunstkreis der Kessel und Schloten. Ein Beitrag zur regionalen Umwelt- und Sozialgeschichte der Dampfkraft, in: Mythos Dampf, S. 47.

dass es neben der Großindustrie auch zahlreiche weitere kleinere Betriebe wie z. B. Wäschereien, Gerbereien, Textilbetriebe, Maschinenbaubetriebe, Säge- und Getreidemühlen gab: „Die Dampfmaschinen, die aus den Kesselschmieden und Maschinenfabriken Englands und des ganzen Deutschen Reiches kamen, durchsetzten die Stadt: Ihre Kesselhäuser und Kohlenlager wuchsen in die Breite, die notwendigen Brunnen in die Tiefe und die Schornsteine mit Höhen von bis zu 50 Metern in den Himmel.“³⁷

Welche Auswirkungen dies konkret auf die Lebensqualität und den gesundheitlichen Standard der Einwohner der Industriestadt Delmenhorst hatte, wird ebenfalls aus zeitgenössischen städtischen Untersuchungsberichten erkenntlich. So beschwerten sich Nachbarn der 1896 gegründeten „Ersten deutschen Oatsfabrik“, einer Hafermühle: „Dieselbe verursacht nämlich einen derart ruhestörenden und geradezu unerträglichen Lärm, dass das Wohnen in der Nähe fast zur Unmöglichkeit gehört.(...) Die Fabrik arbeitet schon jetzt meistens ununterbrochen den ganzen Tag, vom frühen Morgen bis manchmal gegen 9 Uhr Abends.“ Türen und Fenster der Häuser dröhnten in „unheimlicher Weise, dass man hierdurch sehr erregt und nervös wird, selbst ohne zur Nervosität veranlagt zu sein.“ Auch die nachfolgenden „Delmenhorster Mühlenwerke“ sahen sich 1905 immer noch dem Protest von Anwohnern ausgesetzt. Diese erkannten „Signale, welche aus der Nähe gehört, unerträglich wirken“, weiter „ein ständiges Zischen, welches durch ein Rohr nach außen geleitete Dämpfe bewirken“ und ein „eigentümliches Brummen oder Dröhnen“, da die Mühle auch weiterhin „oft nachts arbeitet, so dass, wer nicht über ein eisernes Nervenkostüm verfügt, seine Nachtruhe teilweise oder ganz opfern muß.“³⁸

Immigration in die „große Industrie“ nach Delmenhorst

Einher mit der Wandlung der Ackerbürger- zur Industriestadt ging auch der Zuzug Tausender fremder oder gar fremdländischer Arbeiter in die „große Industrie“ nach Delmenhorst: „Mit dem Eindringen der Industrie in Delmenhorst vollzog sich eine immer stärker werdende Umschichtung der Bevölkerung, die alten Familien und Gewerbe traten in den Hintergrund, die Fabriken holten sich ihre Arbeitskräfte oft aus weiter Ferne ...“³⁹ Diese „Industrieimmigranten“ erwartete bei der alt eingesessenen oldenburgischen Bevölkerung zumindest anfangs durchaus entschiedene Ablehnung: „Fremdheit, Armut und Gewohnheiten stießen bei den Einheimischen

³⁷ A. Wöbse, Im Dunstkreis, S. 35.

³⁸ Stadtarchiv Delmenhorst, Akte 1797, zitiert in: A. Wöbse, Im Dunstkreis, S. 39 f.; vgl. Joachim Radkau, Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler, München 1998.

³⁹ E. Grundig, Geschichte der Stadt Delmenhorst, Band IV, S. 940; vgl. Georg von Lindern, Wie Delmenhorst Industriestadt wurde, in: Delmenhorster Heimatjahrbuch 1931, S. 43-48.

auf manches Unverständnis.“ Auf der anderen Seite erzeugte dies dann „Unsicherheit und unangepasstes Verhalten, das sich teils in Unterwürfigkeit, teils in aggressivem Auftreten äußerte.“⁴⁰

Lebten in Delmenhorst um 1863 erst noch ca. 2.000 Einwohner, so waren es schon 1875 ca. 3.000, 1890 dann über 6.800, zur Jahrhundertwende um 1900 ca. 10.000 und um 1910 fast 18.000 Menschen – in rund drei Jahrzehnten hatte sich also die Delmenhorster Bevölkerung versechsfacht. Woher stammten nun diese Industrieimmigranten? Beispielhaft sei hier wieder die entsprechende Situation bei der Norddeutschen Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei herausgegriffen.⁴¹ In der stürmischen Aufbauphase der Textilfabrik zwischen 1884 und 1900 kamen insgesamt rund 90 % der Zuwanderer aus dem deutschen und österreichischen Osten: u.a. aus Böhmen (26 %), Oberschlesien (37 %) und aus dem thüringischen Eichsfeld (11 %); in der Konsolidierungsphase der Fabrik zwischen 1901 und 1914 stammten immer noch rund 85 % aus der Fremde, d.h. jetzt 23 % aus Oberschlesien, 5 % aus Böhmen, aber der große Rest nunmehr aus Galizien, Kroatien, Ostpolen, Ungarn etc.⁴² Dieser Massenzug fremder Menschen in die große Industrie nach Delmenhorst brachte enorme Probleme im sozialen Bereich und im Wohnungswesen mit sich. Schon im ersten Baugesuch der Nordwolle von 1884 hatte der damalige Werksarchitekt Wilhelm Weyhe aus Bremen den Bau von wenigen Arbeiterwohnhäusern erwähnt; im Juli 1885 waren dann sieben sogenannte „Beamtenwohnhäuser“ am Fabrikhof fertiggestellt und weitere 40 Wohnhäuser für Arbeiter waren als Doppelhäuser im Bau; später wurden diese an der früheren fabrikeigenen Privatstrasse, heute Nordwollestrasse, gelegenen Gebäude vornehmlich als „Meisterhäuser“ titulierte.⁴³

1888 entstanden dann die sich am frühen Werkswohnungsbau in England bzw. im Ruhrgebiet orientierenden kasernenartigen Wohnblocks („Alte Kaserne“) der Enklave mitten auf dem Werksgelände. Die schon o.g. schlimmen Wohnverhältnisse bei der Nordwolle führten dazu, dass 1888 die Oldenburger Staatsregierung für die Stadtgemeinde Delmenhorst sog. „Vorschriften für das Halten von Kost- und Quar-

⁴⁰ Karl Marten Barfuß, „Gastarbeiter“ in Nordwestdeutschland 1884-1918 (= Veröff. aus dem Staatsarchiv Bremen 52), Bremen 1986, S. 79.

⁴¹ Vgl. Karl Marten Barfuß, Verlauf, Strukturen und Probleme der Zuwanderung in das Unterwesergebiet im Zuge der Industrialisierung. Das Beispiel Delmenhorst, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 1997, S. 61-84.

⁴² Vgl. K.M. Barfuß, (s. Anm. 46), S. 55-57.

⁴³ Vgl. Sid Auffahrt, Die Norddeutsche Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei in Delmenhorst – Ihre Geschichte und ihre Bauten, in: Hans-Herbert Möller (Hrsg.), Die Nordwolle in Delmenhorst (= Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Niedersachsen 3), Hannover 1984, S. 32-34.; Ders., Werksiedlungen: Von der unaufhaltsamen Zerstörung kollektiver Bilder, in: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen 3 (2002), S. 129-132.

tiertgängern“ erließ, in denen es u. a. (§ 3) hieß, dass in offenen Räumen, auf offenem Boden oder in der Hausdiele keine Quartiergänger – die ja nur über Nacht blieben – untergebracht werden durften. Diese Verordnung regelte also nur die unleidlichen Wohnverhältnisse in den Werkwohnungen, schaffte aber natürlich keinen neuen, dringend benötigten Wohnraum.

Zumindest bei der Nordwolle änderte sich dies allmählich, als ab 1890 nördlich des Werkes an der Delme eine große Arbeiterkolonie an der „Heimstrasse“ gebaut wurde, die dann ab 1904 im Stile einer zeitgenössischen „Gartenstadtsiedlung“ erweitert wurde. Als 1905 in Oldenburg eine umfangreiche „Landes-Industrie-Ausstellung“ stattfand, beteiligte sich u.a. auch die Delmenhorster Norddeutsche Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei daran mit einer großen Exposition.⁴⁴ Voller Stolz veröffentlichte der Fabrikbesitzer Carl Lahusen dazu eine Broschüre, in der die „Delmenhorster Wohlfahrts-Einrichtungen der Norddeutschen Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei, Bremen 1884-1905“ vorgestellt wurden. Dazu gehörten dann auch u.a. in einem Kapitel die „Arbeiterhäuser“.⁴⁵ Darin heißt es u. a.: „Als jedoch im vergangenen Jahre die Vergrößerung der Fabrikanlagen sich nicht länger hinauschieben ließ, nahm die Leitung der Firma die Erbauung von Arbeiterhäusern in großem Maßstabe wieder auf, und entsprechend dem heutigen Stand der Wohnungsfrage kamen bei dem Bau der im verflossenen Jahre errichteten Häuser neben den praktischen und hygienischen, auch ästhetische Gesichtspunkte mehr zur Geltung, als das vorher möglich gewesen war.“⁴⁶

Mit dem Massenzug von Industriearbeitern nach Delmenhorst einher ging auch das starke Wachstum der zuvor sehr kleinen katholischen Gemeinde. Damit gelangte auch die katholische Amtskirche zu größerem industriekulturellen Einfluss, zumal sich insbesondere der damalige Delmenhorster Kaplan Bernard Rein sehr um die in der Regel eben katholische Industriearbeiterschaft bemühte. Im Kirchlichen Amtsblatt der Diözese Münster hieß es dazu: „In neuerer Zeit aber hat, namentlich durch Zuzug von außen her, ihre Zahl rasch und stark zugenommen (...). Denn fast alle, d. i. 99 Procent der Gemeindeglieder, sind Fabrikarbeiter, die kaum mehr verdienen, als zu des täglichen Lebens Nahrung und Unterhalt nö-

⁴⁴ Vgl. Gerhard Kaldewei (Hrsg.), *IndustrieKultur Delmenhorst 1790-2000. Ein StadtBildWerk* (Jahrhundertschrift 05), Oldenburg 2005; Joachim Tautz, „... was unser kleines Land leisten kann“ – Die Präsentation von Industrie und Gewerbe auf der Landesausstellung von 1905, in: *Der Aufbruch Oldenburgs in die Moderne – Die Landesausstellung von 1905* (Jahrhundertschrift 05) (= Veröff. des Stadtmuseums Oldenburg 48), Oldenburg 2005, S. 31-47.

⁴⁵ Vgl. *Die Delmenhorster Wohlfahrts-Einrichtungen der Norddeutschen Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei, Bremen 1884-1905*, Oldenburg 1905, S. 25-37.

⁴⁶ s. o., S. 25/31.

thig ist.“⁴⁷ Ab 1900 begann man also auch mit Sammlungen für den Bau einer nun angemessen großen katholischen Pfarrkirche in Delmenhorst – im Jahre 1903 wurde dann der sog. „Rote Dom St. Marien“ geweiht – so genannt wegen des roten Backsteines, aus dem er gebaut worden war und wegen der politischen Einstellung vieler katholischer Arbeiter in der Stadt; er zählte „damals zu den schönsten und größten Kirchen des Oldenburger Landes.“⁴⁸

Auch damit verbunden gab es selbstverständlich aber nicht nur die schlimmen „Delmenhorster Verhältnisse“ um 1900 zu beklagen, sondern auf der anderen Seite der Medaille hier ein weit reichendes und anregendes industriekulturelles Geflecht der Zugewanderten verschiedener Nationen: „Im Gefolge der proletarischen Massenwanderung entstand in Nordwestdeutschland, ähnlich dem Ruhrgebiet, eine umfangreiche, vielfältige und vitale nationale Subkultur der Immigranten – ein Geflecht von Organisationen (...).“⁴⁹

Beispielsweise gründeten sich 1908 in Delmenhorst ein polnischer Damenturnverein, 1909 ein tschechischer Bildungsverein, 1911 ein polnischer Gesangsverein und ein ruthenischer Bildungsverein, 1919 ein ukrainischer Gesangsverein und 1921 schließlich der „Verein der Deutschen aus der ehemaligen Donaumonarchie“.⁵⁰ Während der Weimarer Republik löste sich diese „nationale Subkultur“ mehr und mehr auf: die verschiedenen zugewanderten Nationalitäten gingen im „Schmelztiegel“ Delmenhorst, diesem „Mikrokosmos der Migrationsbewegung“ (K. M. Barfuß), auf.

„Industrialisierung – Ent-Industrialisierung – Musealisierung“ am Beispiel der „Nordwolle“ in Delmenhorst

Die „Nordwolle“ in Delmenhorst – später mit der Firmenzentrale in Bremen - entwickelte sich in den 1920er Jahren zu einem Welttextilkonzern, in dem ca. 20.000 Menschen berufstätig waren, allein am Produktionsstandort Delmenhorst waren es bis zu 4.500 Arbeitnehmer. Doch im Zusammenhang mit der Weltwirtschaftskrise ging die Norddeutsche Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei 1931 völlig überraschend in Konkurs. Die wesentlich kleineren Nachfolgeunternehmen der Nordwolle in Delmenhorst existierten danach immerhin noch weitere 50 Jahre, bis schluss-

⁴⁷ Zitiert in: Joachim Kuroпка, Die römisch-katholische Kirche in Delmenhorst, in: Rolf Schäfer und Rolf Rittner (Hrsg.), Delmenhorster Kirchengeschichte (= Delmenhorster Schriften 15), Delmenhorst 1991, S. 143.

⁴⁸ J. Kuroпка, römisch-katholische Kirche, S. 154.

⁴⁹ K.M. Barfuß (s. Anm. 40), S. 206.

⁵⁰ Vgl. E. Grundig, Band IV (s. Anm. 21), S. 1121.

endlich auch diese Firmen 1981 im Zuge der Verlagerung der Textilindustrie aus Europa nach Asien aufgeben mussten.⁵¹

Danach lag das riesige Areal der ehemaligen Textilfabrik in Delmenhorst als Industriebrache für einige Jahre wesentlich quasi im „Dornröschenschlaf“ – nur einige Photographen küssten es zwischenzeitlich wach und nahmen pittoreske Ansichten dieses vormaligen Industriegiganten nördlich der Bahnlinie von Bremen nach Oldenburg auf.⁵² Allerdings war sich das Niedersächsische Institut für Denkmalpflege Hannover schon frühzeitig über den Stellenwert der Nordwolle klar – so hiess es in einem entsprechenden Sammelband der „Berichte über die Tätigkeit der Bau- und Kunstdenkmalpflege“ der Jahre 1983-84 von Wiebke Dreeßen, Außenstelle Weser-Ems in Oldenburg: „Die Fabrikanlage der ehemaligen Norddeutschen Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei (VKS) stellt einschliesslich aller Sozial- und Wohnungsbauten ein für die Bundesrepublik einzigartiges Ensemble der Industriegeschichte des 19. Jahrhunderts dar.“⁵³

1983 erstellte dann Sid Auffahrt, Architekturhistoriker aus Hannover, ein historisches und architektonisches Gutachten über die Nordwolle, in dem er zu folgendem Ergebnis kam: „Ohne Zweifel stellen die baulichen Anlagen der NW&K in ihrer Gesamtheit ein überragendes, für die Bundesrepublik Deutschland einzigartiges Dokument der Industrie-, Technik- und Sozialgeschichte dar: in ihnen wird auf eindrucksvolle Weise der Zusammenhang von Produktion und Reproduktion in feiner funktionaler und sozialer Abstufung sichtbar.“⁵⁴ Tatsächlich wurde dann die Nordwolle in Delmenhorst mit Hilfe von Bund, Land, Stadt und privaten Trägern und nach dem städtebaulichen Rahmenplan von Ferdinand Stracke, Braunschweig, von 1983 in den folgenden Jahren komplett saniert, konserviert und teilweise neu gestaltet.⁵⁵

⁵¹ Vgl. Christian Müller und Hans-Hermann Precht, Aufstieg und Niedergang eines Konzerns, in: Nordwolle Delmenhorst – Baudenkmal, Wohngebiet, Wirtschaftsstandort, EXPO-Projekt. Ein Stadtteil auf dem Weg in das 21. Jahrhundert, Oldenburg 2000, S. 90-112; Ernst Rörig, Unternehmensgeschichte der Nordwolle von der Weltwirtschaftskrise bis heute, in: s. o., S. 113-137.

⁵² Vgl. z. B. Renke Reinders und Gerda Hartmann, Die Nordwolle. Ein Industriedenkmal, Delmenhorst 1988.

⁵³ In: Hans-Herbert Möller (Hrsg.), Niedersächsische Denkmalpflege 11. Band, Hannover 1985, S. 157; vgl. HPC Weidner, Erhaltung von Industriedenkmalen zwischen Denkmalschutz und Stadtplanung, in: H.-H. Möller (Hrsg.), Niedersächsische Denkmalpflege 11. Band, Hannover 1985, S. 7-14.

⁵⁴ S. Auffahrt, Norddeutsche Wollkämmerei, S. 47.

⁵⁵ Vgl. Ferdinand Stracke, Ein Rahmenplan für die Nordwolle, in: H.-H. Möller (Hrsg.), Niedersächsische Denkmalpflege 11. Band, Hannover 1985, S. 53-79; ders., Begegnungen mit einer Brache, in: Nordwolle Delmenhorst (2000), S. 14-15; Rolf Blume, Die Nordwolle wird neuer Stadtteil, Umwidmung einer Industriebrache, in: Nordwolle Delmenhorst (2000), S. 32-39.

Ziemlich umfassend beschäftigt sich dann Michael Mende – zusammen mit dem Berliner Fotografen Manfred Hamm – in der Publikation über die „Denkmale der Industrie und Technik in Niedersachsen und Bremen“ 1990 u.a. auch mit der Nordwolle.⁵⁶ Bis zum Beginn der EXPO 2000 in Hannover – die Nordwolle in Delmenhorst wurde schon 1995 zu einem der ersten „Außenstandorte“ der EXPO ernannt⁵⁷ – war dann die Konversion des Kernbereichs der Nordwolle zu einem neuen, lebendigen Delmenhorster Stadtteil im wesentlichen abgeschlossen. Von Anfang an war klar, dass zur Konversion dieser früheren Textilfabrik auch die Nutzung eines Teils der erhaltenen, nunmehr denkmalgeschützten Gebäude für ein Industriemuseum gehörte. Zuerst, d.h. ab 1985, umfasste dieser Plan allerdings nur das sogenannte „Turbinenhaus“ der Nordwolle, erbaut 1902 vom zweiten Werksarchitekten Heinrich Deetjen aus Bremen, als zweites großes (Dampf)Maschinenhaus, da dieses durchaus den Stellenwert einer „Kathedrale der Arbeit“ hat.⁵⁸

Im Verlauf der langjährigen Planungen für dieses Industriemuseum auf der Nordwolle erkannte man jedoch, dass zur umfassenden Darstellung der Industrialisierungsgeschichte der nordwestdeutschen Industriestadt Delmenhorst am Beispiel der Nordwolle ein viel größerer baulicher Rahmen nötig war. Deshalb wurden in den neuen Delmenhorster Museumskomplex auf der Nordwolle schließlich auch noch ein teilweise erhaltener Sheddachriegel der Produktionshallen und der gesamte frühere Werkstattbereich eingegliedert, so dass das nunmehr „Fabrikmuseum Nordwolle Delmenhorst“ genannte Industriemuseum bei der Eröffnung 1996 eine Ausstellungsfläche von ca. 2.300 qm umfasste. Hinzu kommen noch weitere Nutzflächen u.a. für Museumsmagazine und Werkstätten sowie das zum Museumskomplex gehörende, 1997 im ersten Maschinenhaus der NW&K von 1884, der späteren „Lichtstation“, untergebrachte „Stadtmuseum Delmenhorst“ auf ca. 650 qm Ausstellungsfläche. Die städtischen Museen auf der Nordwolle in Delmenhorst umfassen heute also ca. 3.000 qm Ausstellungsfläche und insgesamt ca. 4.500 qm Nutzfläche.⁵⁹

⁵⁶ Michael Mende und Manfred Hamm, *Denkmale der Industrie und Technik in Niedersachsen und Bremen*, herausgegeben von Axel Föhl, Berlin 1990, S. 129 f.; vgl. Axel Föhl und Manfred Hamm, *Industriegeschichte des Textils*, Düsseldorf 1988, S. 138; Thomas E. Schmidt und Christian Richters, *Neuanfang im Reich der Wolle*, in: *ZEIT-Magazin* Nr. 20 vom 14. Mai 1993; Robert Uhde, *Relikt der Arbeit. Umwandlung der „Nordwolle“ in Delmenhorst*, in: *Bausubstanz*, 15. Jg., Nr. 10 (1999), S. 36 f.

⁵⁷ Vgl. *Die Weltweiten Projekte der EXPO 2000*, Band 1, Hannover 2000, S. 52 f.

⁵⁸ Vgl. G. Hartmann, (s. Anm. 52), S. 6 u. 82; S. Auffahrt, *Norddeutsche Wollkämmerei*, S. 31 u. 42-44; Günther Kokkelink und Monika Lemke-Kokkelink, *Baukunst in Norddeutschland. Architektur und Kunsthandwerk der Hannoverschen Schule 1850-1900*, Hannover 1998.

⁵⁹ Vgl. Gerhard Kaldewei (Hrsg.), *Ansichten der Nordwolle 1884-1996. Von der NWK 1884 zum Fabrikmuseum Nordwolle Delmenhorst 1996*, Oldenburg 1996; *Die Nordwolle Delmenhorst. Erblast oder ererbte Entwicklungschance auf textilindustriellem Grund?* In: *Textile-Forum* 4 (1996), S. 24-29; Sönke Ehmén,

Das Konzept des Fabrikmuseums Nordwolle folgte damals einerseits nach Form und Inhalt einem sozialgeschichtlich ausgerichteten „Museum der Arbeit“⁶⁰; andererseits wurde es auch in Ansätzen inspiriert von der schon länger entwickelten und vor allem in Frankreich vielfach realisierten Konzeption eines sogenannten „Éco-Musée“.⁶¹ Hinzu kommt noch ein ebenfalls von Anfang an verfolgtes ambitioniertes Konzept der „Kunst im öffentlichen Raum“ auf der Nordwolle bzw. im Museumskomplex.⁶² 15 Jahre nach dem endgültigen Zusammenbruch des Textilkonzerns der Nordwolle in Delmenhorst und mehr als 100 Jahre nach dessen Gründung 1884 war somit 1996/97 der Prozess von „Industrialisierung – Ent-Industrialisierung – und Musealisierung“ vorerst abgeschlossen.⁶³

Im Jahr 2006 konnte das „Fabrikmuseum Nordwolle Delmenhorst“ also sein 10-jähriges Bestehen in einem umfangreichen Ausstellungs- und Veranstaltungs-Jahresprogramm feiern. Es kann sicherlich konstatiert werden, dass sich dieser Museumskomplex im Kontext der so vielfältigen deutschen Museumslandschaft mittlerweile einen guten Namen gemacht hat und aus den musealen „Kinderschuhen“ herausgewachsen ist. Ein dann auch äußerlich sichtbares Zeichen dafür war die im Juni 2006 offiziell verliehene Plakette von ERIH (European Route of Industrial Heritage), mit der die Nordwolle-Museen in die anspruchsvolle „Route der Europäischen Industriekultur“ – die zurzeit im Anschluss an die „Route der Industriekultur im Ruhrgebiet“ in Nordrhein-Westfalen⁶⁴ – aufgenommen wurden. Zu den ent-

Fabrikmuseum Nordwolle Delmenhorst (= Museen im Nordwesten 5), Oldenburg 2002; Gerhard Kaldewei, Das neue „Stadtmuseum Delmenhorst“ im Museumskomplex auf der „Nordwolle“ in Delmenhorst, in: Mitteilungsblatt des Museumsverbandes für Niedersachsen und Bremen, Nr. 56 (1998), S. 61-66; Gerhard Kaldewei, Die „Nordwolle“ in Delmenhorst – ein Industriedenkmal, in: Neues Museum, (Wien), Nr. 3 u. 4 (1997), S. 14-18.

⁶⁰ Hans-Hermann Precht, Zum Konzept des „Fabrikmuseums Nordwolle Delmenhorst“, in: Gerhard Kaldewei, Das neue „Stadtmuseum Delmenhorst“, S. 45-63.

⁶¹ Vgl. Gottfried Korff; Die Écomusées in Frankreich – eine neue Art, die Alltagsgeschichte einzuholen, in: (Ders.), Museumsdinge deponieren – exponieren, herausgegeben von Martina Eberspächer u.a., Köln 2002, S. 75-84; Hans-Hermann Precht und Barbara Renken, Ein Rundgang durch die frühere „Stadt in der Stadt“ auf der Nordwolle heute. 1884-2000, Oldenburg 1999.

⁶² Vgl. Gerhard Kaldewei, Zwischen „Kunst und Industrie“ – Museumsausstellungen und Kunstinstallationen auf der Nordwolle in Delmenhorst, in: Mitteilungsblatt des Museumsverbandes für Niedersachsen und Bremen 64 (2003), S. 77-80; Sandra Schürmann und Jochen Guckes, Stadtbilder – städtische Repräsentationen, in: IMS 1 (2005), S. 7 f.

⁶³ Vgl. Rainer Wirtz (Hrsg.), Industrialisierung – Ent-Industrialisierung – Musealisierung? Hrsg. vom Landschaftsverband Rheinland-Rheinisches Industriemuseum Oberhausen (= Beiträge zur Industrie- und Sozialgeschichte 8), Köln 1998; Hans-Peter Bärtschi, Kilometer Null. Vom Auf- und Abbau der industriellen Schweiz (Vontobel-Stiftung Nr. 1660), Zürich 2004.

⁶⁴ Vgl. Industrie-Kultur 1 (1998), S. 1-21 (Industrietourismus); Andrea Höber und Karl Ganser (Hrsg.), IndustrieKultur. Mythos und Moderne im Ruhrgebiet (IBA Emscher Park), Essen 1999; Jürgen Schwark

sprechenden industriekulturellen „Ankerpunkten“ in Niedersachsen gehören neben der Nordwolle nur noch die „Meyer-Werft“ in Papenburg und das „Weltkulturerbe Rammelsberg“ in Goslar. Auch deshalb haben sich die Museen der Stadt Delmenhorst auf der Nordwolle zum Jahresende 2006 einen neuen, mittlerweile doch angemessenen Namen zugelegt: „Nordwolle Delmenhorst. Nordwestdeutsches Museum für IndustrieKultur“.

Prof. Dr. Gerhard Kaldewei, Nordwolle Delmenhorst – Nordwestdeutsches Museum für IndustrieKultur, gerhard.kaldewei@museen.delmenhorst.de

(Hrsg.), *Tourismus und Industriekultur. Vermarktung von Technik und Arbeit* (= Schriften zu Tourismus und Freizeit 2), Berlin 2004.

Planning Decline in Pittsburgh and Hamilton

In 1985, Rand McNally named Pittsburgh, Pennsylvania, “America’s Most Livable City.” This dubious designation – the first of several such honors in the past thirty years – came in the midst of a regional industrial crisis: between 1979 and 1987, the Pittsburgh metropolitan area lost 150,000 manufacturing jobs. Unemployment reached all-time highs, suicide rates climbed, and droves of young workers fled the region in search of employment. Pittsburgh’s story is unique neither to the rust belt nor to the United States. In fact, Pittsburgh’s steel-producing northern neighbor in the Great Lakes region, Hamilton, Ontario (Canada), was subject to the same international steel crisis, a suddenly undesirable geographical situation, and economic recession as Pittsburgh, but retained a productive industrial base with a pared down (by at least a quarter) workforce.

The Pittsburgh Region, remade as a cultural and high technology center, is exemplary of the re-assemblage of social, economic, and natural resources familiar to observers of the late twentieth-century city: malls, waterfront developments, office parks, stadiums. Hamilton, on the other hand, is neither an industrial city in the traditional sense of the term, nor has it transitioned to a so-called “post-industrial” landscape; unlike Pittsburgh, it has not garnered “livability” awards from popular publications. The different experiences of these cities with historically similar urban and industrial development in the wake of steel industry restructuring, and the debates that emerged around land use and industrial policy in each place, raises the question of our understanding of urban citizenship—whom the city was “for” at any given point, which groups identified themselves as urban residents, and which groups were identified as such by policymakers.¹

My doctoral dissertation, currently in the research phase, examines these changes in urban land use related to steel industry restructuring in Pittsburgh and Hamilton in the 1970s and 1980s, interrogating the processes through which urban manufacturing centers converted themselves from heavy industry to service- and finance-sector economies. I am concerned with those who facilitated or contested

¹ I do not propose a history of a bureaucratic elite. Rather, I use planners and policymakers as terms broadly construed to include the voices of historic preservationists, environmentalists, neighborhood advocacy groups, civic and business associations, and labor unions or non-union labor organizations—groups which were actively involved in land use planning and economic and industrial restructuring.

that transformation. These case studies are not intended to be mere comparative cases of planning “postindustrial” cities, but rather they cast Pittsburgh and Hamilton as part of a transnational, steel-dependent Great Lakes region, as well as members of an international industrial and public policy community. Working from the assumption that urban space is both a reflection of social relations and the physical manifestation of economic, social, and cultural change, my initial task is to establish who determined land use, and how and why this changed over time, to understand the development—and redevelopment—of former manufacturing centers. Econo-spatial as much as socio-spatial change marks the transition from a manufacturing to a service- and finance-sector economy, and in the waning industrial cities of the north, changes in the landscape were intimately tied to urban planners’ and policymakers’ economic visions for a postwar order.

Since the late nineteenth century establishment of steel mills in Hamilton, steel centers in the Great Lakes region were linked by ownership (originally American), by suppliers of raw materials, and, later, by competition in international markets. In Pittsburgh, wide scale plant closings in the early 1980s eliminated seventy-five percent of manufacturing jobs and eviscerated the local steel industry. Hamilton’s steel companies began to transform in the mid-1980s, and due to corporate efforts and national and provincial industrial policy, over one-quarter of industrial jobs disappeared but steel production remained viable. Today, Pittsburgh’s steel sector produces a small amount of specialized steel, whereas Hamilton produces more steel tonnage than it did in the early 1980s. Looking at these cities both comparatively (asking how experiences in one place differed from that in another) and transnationally (approaching the two steel centers as part of a larger international industrial and public policy community) recognizes long-standing economic and intellectual linkages between the US and Canada while investigating how the same regional processes and discourses produced these very different local outcomes. Framing my project as a regional study—both in the sense of a Great Lakes region and looking at Pittsburgh and Hamilton as regional centers—allows me to avoid strict geographical delineations along nation-state boundaries that obscure the flow of goods, people, capital, and ideas across borders.

Despite a methodological interest in transcending national boundaries, the roles of the federal, state/provincial, and local governments are integral to understanding not only local outcomes in each city, but also the national and international social, political and economic structures framing – and often constraining – responses to plant closures. The United States and Canada have long constituted a linked economy, and despite significant differences in their state forms, they produced similar urban policies in the second half of the twentieth century because of

a transnational intellectual exchange between professional planning and policy communities. Still, existing literature and my preliminary research indicate that, on the whole, Canadian policymakers buffered their residents, workforce, and urban fabric against the negative effects of industrial restructuring much more successfully than did their American counterparts. Different welfare state policies and different regulatory approaches to capitalist political economy, as well as differences in attitudes about and expectations of centralized planning and state intervention and differences in labor union power in the postwar period, all inform the way institutional responses to deindustrialization were shaped, executed or precluded in former industrial centers on both sides of the Great Lakes border.

While in recent years the neo-liberalization of the Canadian state has led to a form of federal governance more similar to that in the United States, this was not the case in the 1970s and 1980s. Historically, the Canadian state has emphasized social over individual rights, public rather than private determination of economic development, industrial policy, and social welfare systems. The United States, on the other hand, has historically privileged private property rights and individual freedom, increasingly relied on the private sector for public services and social welfare programs. These differences in the federal state have had two particularly significant outcomes for cities: first, whereas income inequality has risen steadily in the US since the 1970s, Canada demonstrated a moderate decrease in inequality across the 1970s and 1980s. Second, at both the federal and provincial level, Canada boasts more stringent land use controls and review processes than the United States. In the United States, local authority and local control of urban development schemes, often in the form of public-private partnerships between local governments and corporations, are typical. In Canada, provincial control of metropolitan development and centralized planning are understood to be a function of government, resulting in a planning process that is much less fragmented across municipal governments.

These political traditions, as well as a crisis of overproduction facing the international steel industry in the 1970s, provide the context for urban policy and land use decisions made as basic industry collapsed throughout the Great Lakes region in the 1980s. My research is presently focused on local-level archival holdings and interviews, and addresses the following questions: Which groups claimed a role in land use and economic development planning in the 1970s and 1980s, and for whom did they want to redevelop the region? How did residents understand their relationship to the city before, during and after plant closures? What resources did professional planners understand to be available to them in confronting industrial restructuring, including local institutions such as banks, universities and develop-

ment corporations as well as the prescriptive frameworks supplied by federal, state/provincial and local legislation? What political pressures framed policy options and limited or expanded policymakers' geographical imaginations? To what extent were "decline" and "revitalization" planned simultaneously? Through answering these questions, I hope to undermine and redefine the much too simplistic linear narrative of decline, deindustrialization and recovery typical of the literature on postwar cities, and to contribute to our understanding of the ways local politics, regional political traditions, and cultural values sustained national policy directions or challenged and perhaps altered them.

Tracy Neumann, PhD Candidate, New York University, tjn215@nyu.edu

The Rise of Industrial Heritage and its Role in Manchester's Urban Renaissance, 1945 – 2007

During the period 1945-2007 Manchester's industrial buildings fulfilled a number of various roles, which affected the perception, appearance and projected image of the industrial environment. The image went from shame to glorification as the buildings went from redundant and vacant to restored and economically viable. Today the hybridity of re-used industrial heritage has fused to give Manchester its post-industrial image in which a desired urban lifestyle of living, working and socialising in both converted industrial buildings and innovative new buildings in central urban locations is carried out. To give but a few examples, Merchants Warehouse went from burnt out to now housing computer software offices, Middle Warehouse is home to a radio station, Watts Warehouse was restored as a 4* hotel, Bridge 5 Mill is a Centre for Sustainable Living, Murray's Mills now provides luxury apartments, Deansgate Locks supply Manchester's night time economy and Liverpool Road Station is now the Manchester Museum of Science and Industry. Two main factors drove this transformation in the perception, image and appearance of Manchester's rich legacy of industrial heritage. Firstly, pressing urban problems expressed through urban development plans¹ and secondly, the rise of the industrial heritage conservation movement within Manchester as represented by campaigns to prevent the demolition and find new uses for the historic industrial environment.

Three main planning pressures drove the decision to first overlook and later then incorporate industrial heritage into urban policy. Firstly, the rejection of the past following World War II and a decentralising policy whereby both people and jobs were moved to new land and placed in new buildings. In a second phase, the consequences of this policy led to significant urban problems which focused attention back on existing buildings. Finally, the onset of post-industrialism saw a need

¹ The City Advisory Plan (1945), the First Review of the Lancashire County Development Plan (1962), the City Centre Local Plan (1984) and the current Unitary Development Plan (1995) along with various planning and regeneration frameworks produced by Central Manchester Development Corporation (1988-96) provide an insight into the pressing planning issues, the condition of the urban centre as well as the capability of the industrial environment to meet the demands of the contemporary urban agenda.

to create a marketable urban distinctiveness that allowed cities to compete on the European scale.

Following the 'revolt against the dreariness of the Victorian town'² in the 1940s and 1950s, Manchester's industrial environment was seen as 'indiscriminate'³ and comprised nothing more than 'commercial slums'.⁴ However, the industrial legacy remained as policy turned away from existing buildings to embrace new buildings 'set in spacious surroundings, complete with provisions for workers welfare'.⁵ The industrial environment during the 1940s and 1950s in Manchester stood condemned and overlooked; the buildings were seen as liabilities rather than heritage.

The consequences of this decentralising policy had devastating effects on Manchester's urban landscape, especially with the worsening condition of the redundant industrial buildings. Consistent out-migration of people and jobs left Manchester with a 63% loss in city centre population between 1951 and 1981⁶ and was matched by a 47% loss of jobs in industry and warehousing between 1971 and 1977.⁷ As early as 1962 it was recognised that there was a 'need to prevent further expansion of the built up area of Greater Manchester'⁸, which turned the focus back on existing urban buildings. The dual process of depopulation and unemployment naturally impacted on the condition of the industrial environment as the factories and warehouses built during the industrial revolution stood vacant and decayed but their potential to revitalise urban centres started to be realised. By the 1980s the effects of decentralisation ensured that the main objective of the City Centre Local Plan (1984) was to increase activity in the city-centre, a policy, which used sunk capital and gambled on 'conservation and best use of the existing urban infrastructure'.⁹ The Plan believed in 'respecting Manchester's history'¹⁰ through using the past to attract tourists. Indeed the Plan recognised the importance of the existing buildings by emphasising that 'visitors attracted by the city's finer architectural and historical features creates demands for further facilities and attractions which will in turn reinforce the Regional role (of the city-centre), especially where

² E.D. Simon, *Rebuilding Britain, Twenty-Year Plan*, London 1945, p. 76.

³ This was in line with national policy, which saw many of the industrial cities renounce their industrial buildings and favour new construction on suburban land rather than refurbishment of the existing buildings in the city centre.

⁴ R. Nicholas, *City of Manchester Plan: Prepared for the City Council*, London 1945, p. 185.

⁵ R. Nicholas, *Manchester Plan*, plate 29.

⁶ B. Robson, *Inner Cities, Reconciling the Social and Economic Aims of Urban Policy*, Oxford 1978, p. 18.

⁷ Manchester City Council, *Manchester City-Centre Local Plan*, Manchester 1984, p. 23.

⁸ Lancashire County, *First Review of the Lancashire County Development Plan, County Map, Written Analysis*, Lancashire 1962, p. 188.

⁹ Manchester City Council, *Manchester City-Centre Local Plan*, p. 8.

¹⁰ Manchester City Council, p. 9.

the growing market of business tourism is concerned, will boost the local and regional economy.¹¹ These historical features related to the industrial environment, for example to Liverpool Road Station, the world's first railway station to cater for both trade and passengers which became the Museum of Science and Industry. The economic viability of these buildings was also stressed by '*Mills in the 80s*', a report commissioned by Greater Manchester Council. It found that the buildings from the industrial revolution could be acquired for £1-£5 per square foot as opposed to £18-£22 per square foot for new premises¹², which provided further economic justification for adaptive re-use. The industrial environment was now, as a result of planning pressures seen as an asset and one which would strengthen both the urban core and Manchester's regional position.

The wider geographical benefits of restoring and re-using the industrial environment were evident with the final planning pressure – the rise of the tertiary sector and post-industrial society, which was not based on location but rather on who could sell their city centre as the best place for footloose companies to relocate and provide an urban lifestyle for their workers. The re-use of Manchester's industrial buildings was therefore extended to cover residential, commercial and leisure/tourism purposes during the final decades of the twentieth and into the twenty-first century. Indeed, the current plan – the Unitary Development Plan - stated 'we are entering into an exciting period where city living is becoming more desirable. There are tremendous opportunities to provide new housing in Manchester particularly through the conversion of buildings such as warehouses in the city centre'.¹³ This was supported by a focus on making Manchester a major European city. Again industrial history was used to market the place and to attract people and investment. Industrial buildings were now 'heritage', i.e. a marketable commodity which once restored and re-used could 'ensure the transformation of Manchester into a 21st century city on a par with the great provincial cities of Europe'.¹⁴ Industrial history was also used to justify Manchester's desire to be at the forefront of European cities with Central Manchester Development Corporation's proclamation that Manchester was, in 1990 a 'Major International City,' a statement that was traced back to the 19th century when 'Manchester, through its role as the leading commercial centre of the industrial revolution developed links with many countries throughout the world'.¹⁵ This use of industrial history both in terms of re-using the physical environment and emphasising the metaphorical connotations of Manchester's promi-

¹¹ Manchester City Council, p .29.

¹² M. Binney, *Bright Future, The Re-use of Industrial Buildings*, London 1990, p. 31.

¹³ Preface, *Manchester Unitary Development Plan*, Manchester 1995.

¹⁴ Central Manchester Development Corporation, *Strategy for Consultation*, Manchester 1989, point 1.1.

¹⁵ Central Manchester Development Corporation, point 3.0.

ment role in the industrial revolution showed the duality of industrial heritage in aiding the revitalisation of the city. The buildings were now glorified for their role in Manchester's successful past and used as the 'building blocks from which twenty-first century Manchester will be built.'¹⁶

These transformations in the image, appearance and perception of Manchester's industrial buildings were therefore driven by a changing policy context, which was influenced by local, regional, national and European issues. Manchester's industrial buildings went from redundant to restored to fuel its progression from de-industrial urban centre to post-industrial European player. Today Manchester provides a textured urban landscape in which converted industrial buildings are re-used as apartments, bars, restaurants, recording studios, radio stations, museums, live/work spaces and educational learning centres and sit alongside innovative new buildings which fuse the industrial past with the post-industrial urban future.

Running parallel to the policy developments was the evolution of the conservation movement to include industrial heritage. This was most evident in Castlefield, an inner city area of Manchester which saw local historical societies mount campaigns between 1969 and 1983 to restore and re-use Liverpool Road Station and raise the profile of the adjoining canal warehouses in order to attract public and private sector funding into the area. They achieved this through the formation of Liverpool Road Station Society who worked in conjunction with the Civic Trust and the Manchester Groups of the Victorian and Georgian Societies to hold events, carnivals, research reports into their area's history, clean up and repair the buildings and catalogue the type and extent of historic buildings in the area. As a result of this Castlefield became Britain's first Urban Heritage Park in 1982 and with public and private money became an attractive residential, commercial and leisure destination. These campaigns illustrate the local attachment to places that the historic industrial environment provokes, which combined with its capability to meet the emerging urban agenda, economic viability, urban location and marketability give it a unique quality that has ensured that Manchester's industrial heritage has survived to direct the present and inspire the urban future.

**Rebecca Madgin, PhD-candidate, University of East London,
R.M.Madgin@uel.ac.uk**

¹⁶ Central Manchester Development Corporation, point 4.3.

Die 'Re-Animation' geräumter Immobilien. Oder: Der Umgang mit dem Erbe der Textilindustrie

Grosse Flächen in mittleren Städten

Zu Beginn des Jahres 2002 zählte die westdeutsche Textilindustrie noch 1.190 Unternehmen mit zusammen 110.000 Beschäftigten. Bei einer Belegschaft von durchschnittlich weniger als einhundert Personen je Betrieb gilt sie gerade noch als „mittelständisch“ strukturiert. Ausgesprochen große Unternehmen wie die einstige „Nordwolle“, die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei in Delmenhorst, oder die Firma NiNo, Niehues & Dütting in Nordhorn, sind inzwischen kaum noch darunter. Die Branche ist zudem weniger von wirtschaftlichem Wachstum geprägt als von schleichendem Rückzug einerseits aus der Spinnerei und Weberei in die nachgelagerten Produktionsstufen der Veredlung, also die Färberei oder Druckerei, Ausrüstung und Appretur, sowie andererseits überhaupt aus ihren traditionellen deutschen Zentren nach Portugal, Polen, Ungarn, oder nicht zuletzt auch nach China.

Dieser Rückzug hatte allerdings schon gut drei Jahrzehnte zuvor eingesetzt. 1970 zählte die Textilindustrie noch insgesamt gut 520.000 Beschäftigte, von denen immerhin fast 60 % in Betrieben mit Belegschaften arbeiteten, die zwischen 100 und 1.000 Angehörigen umfassten, während 16 % von ihnen sogar noch in ausgesprochenen Grossbetrieben mit jeweils über 1.000 Mitarbeitern tätig waren. Erhebliche Anteile der Beschäftigten arbeiteten noch in der Spinnerei und Weberei, nämlich jeweils 68.000 und 57.000. Hingegen beschäftigte die Veredelung mit der Färberei und Ausrüstung von Garnen und Geweben zunächst nur 26.000 Personen. Doch schon bis zur Mitte des Jahrzehnts hatten mehr als 500 Betriebe mit zusammen fast 200.000 Beschäftigten aufgegeben.

Unter den Regionen der deutschen Textilindustrie hatte das heutige Land Niedersachsen zwar nie eine führende Stellung eingenommen. Mit Sachsen und Thüringen, der Niederlausitz oder dem Rheinland und dem westlichen Münsterland um Rheine, Gronau und Bocholt ließ es sich nur bedingt vergleichen. Allerdings

nahmen die beiden Städte Delmenhorst, gut 15 km westlich von Bremen, und Nordhorn, nur etwa 3 km nordöstlich der niederländischen Grenze gelegen, eine besondere Stellung ein. Vor allem Nordhorn war mit seinen gut 44.000 Einwohnern im Jahre 1970 noch nahezu ausschließlich von seinen drei großen Textilunternehmen geprägt, die mit ihren jeweils 5.400, 1.900 und 1.800 Beschäftigten damals den 14., 38. und 39. Rang unter den fünfzig größten Industriebetrieben des Landes einnahmen. Demgegenüber hatte die Nordwolle in Delmenhorst ihre einst beherrschende Stellung mit nur noch 1.400 Beschäftigten bei gut 63.000 Einwohnern bereits weitgehend eingebüßt und vermochte damit gerade noch den 50. und damit letzten Rang auf der Liste der industriellen Grossbetriebe Niedersachsens zu halten.

Bereits 1969 hatte die Nordwolle nach ihrer Fusion mit der Kammgarnspinnerei Düsseldorf und der Trennung des Unternehmens in Wollverarbeitung und Immobilienverwaltung damit begonnen, sich von ihrem ausgedehnten Grundbesitz zu trennen, der allein in Delmenhorst mehr als einen Quadratkilometer umfasste. Der etwa 20 ha große Park jenseits der Delme, direkt anschließend an das Fabrikgelände und den Englischen Garten mit der Villa des Firmengründers, wurde ebenso verkauft wie ein beträchtlicher Teil der etwa 70 Arbeiterhäuser, die bis 1912 entstanden und meist von jeweils zwei bis drei Familien bewohnt wurden. Auf diese Weise sollte genügend Kapital mobilisiert werden, um den technischen Betrieb weiter zu rationalisieren und so dem wachsenden Preisdruck der Konkurrenten in Süd- und Osteuropa wie auch in Südostasien standhalten zu können. Zwar gelang es bis 1972, nochmals die Garnproduktion zu steigern, doch ging damit schon ein Abbau der Belegschaft einher. Als die Wollkämmerei 1979 endgültig ihre Pforten schloss, arbeiteten hier zuletzt lediglich noch 400 Beschäftigte; weitere 400 konnten noch für ungefähr zwei Jahre in der Kammgarnspinnerei verbleiben, bis auch diese in Konkurs ging.

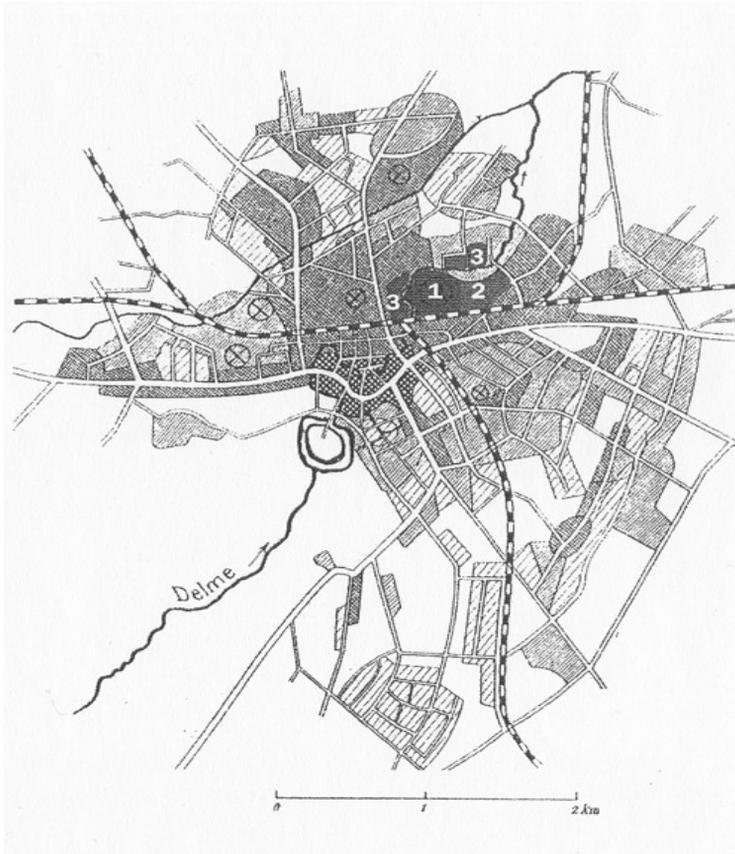


Abb. 1: Plan der Stadt Delmenhorst

Von dem sich einst über mehr als einen Quadratkilometer erstreckenden Gelände unmittelbar am nördlichen Rand des Stadtkerns war mit 25 ha mittlerweile nur noch etwa ein Viertel zur weiteren Verwertung übriggeblieben. Davon waren allein etwa vier Hektar überbaut. Vorwiegend wurde diese Fläche von den eingeschossigen, meist nur mit offenen hölzernen Dachstühlen versehenen Shedhallen eingenommen, die bis dahin der bisherigen Kämmerei, Kremperei sowie Spinnerei und Zwirnerei gedient hatten. Dem von der Stadt aus auf das Werksgelände gerichteten Blick blieben sie allerdings so gut wie entzogen. Sie verschwanden hinter der etwa 500 m langen Front von Gebäuden, die vom mehrstöckigen, fast 150 m langen Lagerhaus und seinem wuchtigen, 60 m hohen Wasserturm beherrscht wurde. Auch

heute noch säumt diese Backsteinfront die Bahnlinie von Bremen nach Oldenburg, ehe der Zug kurz darauf den Delmenhorster Bahnhof erreicht.

In Nordhorn beherrschen die drei früheren großen Spinnwebereien von Niehues & Dütting, Ludwig Povel und Bernhard Rawe das Bild der Stadt sogar in noch stärkerem Maße. Ihre einstigen Betriebsareale waren ebenfalls größtenteils von ebenerdigen Shedhallen überdeckt. Sie nahmen jeweils etwa sechs bis acht Hektar ein und lagen rings um den eher kleineren Altstadtkern auf der Vechteinsel verteilt. Unmittelbar an das dort befindliche Nordhorner Geschäftszentrum schließt das Gelände des ehemaligen Werks I der Firma Povel an, das bereits in den 1980er Jahren bis auf einen Wasser- und Treppenturm von 1906 sowie die Ende der 1940er Jahre errichtete mehrschiffige, erstmals ausschließlich künstlich beleuchtete und belüftete Webereihalle geräumt worden. Doch auch die Bauten der beiden anderen kombinierten Baumwollspinnereien und Webereien liegen nicht weit vom Stadtzentrum entfernt. Nur wenige hundert Meter trennen die einstigen Fabrikture vom nördlichen oder südwestlichen Rand der Innenstadt; besonders die sechsgeschossigen ehemaligen Spinnereihochbauten von NiNo und des Werks II von Povel, die seit Ende der 1920er Jahre die dazwischen liegenden niedrigen, höchstens zweigeschossigen Wohnhäuser deutlich überragen, sind vom Zentrum aus überall gut zu sehen.

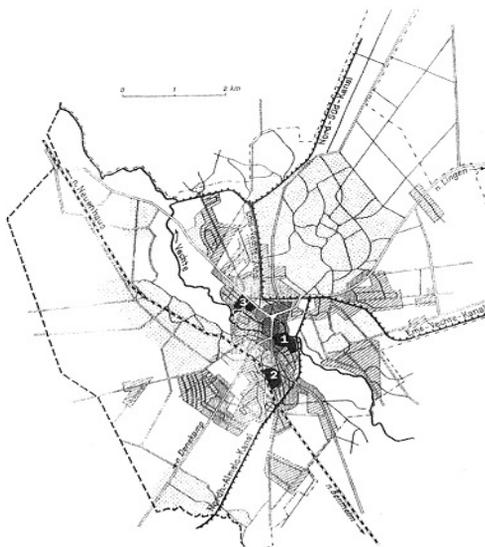


Abb. 2: Plan der Stadt Nordhorn

Rasche Expansion in Flächen und Gebäude

Bevor Delmenhorst mit der 1867 eröffneten Linie von Bremen nach Oldenburg einen eigenen Anschluss an das Eisenbahnnetz erhielt, war es nur eine kleine Landstadt mit etwa 3.500 Einwohnern. Das Zuschneiden von Flaschenkorken in Lohnarbeit für den seit langem bedeutenden Bremer Weinhandel bildete die wichtigste Quelle ihrer gewerblichen Einnahmen. Dieses vornehmlich in Heimarbeit ausgeübte Gewerbe wurde ab 1880 mit der Aufstellung von Maschinen binnen kurzer Zeit in den Fabrikbetrieb überführt. Es bildete außerdem nur wenig später die rohstoffliche Grundlage für die drei größeren Delmenhorster Unternehmen zur Herstellung von Linoleum, doch sollte die 1884 folgende Einrichtung einer Wollwäscherei mit bald anschließender Kämmerei und Spinnerei (Norddeutsche Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei) noch weitaus nachhaltigere Wirkung entfalten. Bis spätestens zur Mitte der 1920er Jahre entwickelten der Bremer Importkaufmann Carl Lahusen und dann ab 1921 mehr noch seine Söhne einen vertikal integrierten Weltkonzern, der von der Wollgewinnung in Argentinien bis zum fertigen Gewebe - wenngleich für nur über relativ kurze Zeit bis zur Eröffnung des Konkursverfahrens im Sommer 1931 - schließlich alle Verarbeitungsstufen in seine Hand bringen sollte.

Die bis zum Sommer 1884 fertiggestellten NW&K-Fabrikgebäude boten eine Nutzfläche von zusammen mehr als zwei Hektar. Als der Ausbau der Anlage kurz vor dem Beginn des Ersten Weltkriegs weitgehend abgeschlossen war, erstreckte sich das Firmenareal sogar auf insgesamt knapp sechs Hektar. Zu den ersten, vom Bremer Architekten Wilhelm Weyhe entworfenen und unter dessen Leitung bis 1889 errichteten Bauten, gehörten zwei Lagerhäuser für Rohwolle mit Sortiersaal, die Wäscherei mit elf Waschbatterien, eine Fabrik zur Gewinnung und Verarbeitung von Wollfett und Pottasche, die Kämmerei mit anschließender Färberei und ein Lagerhaus für die Kammzüge, die Kammgarnspinnerei mit der Krempelei zu ihrer Vorbereitung, schließlich ein Kesselhaus mit Wasserturm, Kohlebunker und dem ihm zugehörigen Maschinenhaus mit Dampfmaschine und Seilgang zur Verteilung von deren Antriebsleistung. Nach Entwürfen und unter der Leitung des ebenfalls aus Bremen bestellten zweiten Werksarchitekten Henrich Deetjen wurden dann ab 1896 einzelne dieser Gebäude aufgestockt und erweitert oder bis 1912 dem bereits bestehenden Fabrikkomplex neu hinzugefügt.

Dieser bauliche Bestand wurde 1932 bei der Neugründung der im Jahr zuvor in den Konkurs gegangenen alten „Nordwolle“ übernommen. Da der Baubestand während des Zweiten Weltkrieges nur wenige Verluste durch Zerstörung hinzunehmen hatte und danach 1952 lediglich eines der beiden alten Kesselhäuser durch ein neues mit Steilrohrkesseln ersetzt wurde, bot die „Nordwolle“ - selbst als sie knapp

drei Jahrzehnte später ihren Betrieb aufgab - äußerlich im wesentlichen immer noch den Anblick, der ihr bis zum Vorabend des Ersten Weltkrieges verliehen worden war: Nämlich den eines nahezu geschlossenen Backstein-Komplexes von ebenerdigen Sheddachhallen hinter dem langen Riegel des zwischen 1889 und 1911 entstandenen zweiten Lagerhauses, aus dem die Kesselhäuser mit ihren Kaminen, die Maschinenhäuser sowie die mehrstöckigen Gebäude der Wäscherei und Kämmerei hervorragten. Den prägnanten Eindruck einer eigenen 'Stadt in der Stadt' rief indes erst die Vielzahl von kleinen Einzelgebäuden mit den Wohnungen für Arbeiter, Meister und Beamte, sowie Kinderhort und Konsumgeschäft hervor, die diesen Komplex auf nahezu allen Seiten, weiträumig unter hohen Bäumen aufgereiht, umstanden.

In Nordhorn wurden die drei großen Baumwollspinnereien und Webereien seit 1896 ebenfalls auf freiem und bis dahin als Viehweide oder zum Gartenbau genutzten Gelände angelegt, doch blieb jedes einzelne der vier Werksareale für sich genommen kleiner als das der Nordwolle in Delmenhorst. Obgleich sie durchaus einen beträchtlichen Teil der bebauten Fläche einnehmen, wirken sie nur bedingt als geschlossene „Städte in der Stadt“, da ihre Werkssiedlungen außerhalb der Fabrikmauern errichtet wurden. Sie bildeten zudem eine Art Brücke zwischen den etwa 170 Wohngebäuden der Altstadt auf der Vechteinsel und dem jeweiligen Werksgelände. Hierbei hat das Werk I von Ludwig Povel, das aus einer bereits 1851 auf der von einer Schleife der Vechte gebildeten 'Halbinsel' in der nächsten Nachbarschaft der Altstadt hervorgegangen war, bis zum weitgehenden Abriss in den 1980er Jahren unmittelbar den stärksten Einfluss auf das Stadtbild ausgeübt. Das dichte Konglomerat der meist direkt ineinander übergehenden Gebäude, das zuletzt eine Fläche von insgesamt fast sechs Hektar einnahm, war allerdings im wesentlichen erst seit Mitte der 1890er Jahre und insbesondere in den 1920er Jahren entstanden. Ein Jahrhundert vor der Aufgabe des Betriebs hatte dessen Nutzfläche nur ein Hundertstel und 1906 auch erst ein knappes Viertel ihrer 1928 erreichten größten Ausdehnung erreicht.

Demgegenüber liegen die Werke von Niehues & Dütting sowie von Bernhard Rawe, die erst ab 1896 entstanden, nachdem Nordhorn über einen eigenen Eisenbahnanschluss für nicht zuletzt die Versorgung mit Baumwolle bzw. den Versand der Fertigware verfügte und außerdem zur Versorgung mit Steinkohle aus dem Ruhrgebiet einen Anschluss an den Dortmund-Ems-Kanal erhalten hatte, in einem Abstand von ein bis zwei Kilometern zur historischen Stadtmitte. Mehr noch als die Bauten des Werks von Rawe fallen die von NiNo oder Niehues & Dütting in ihrer Umgebung auf. Neben den sehr hohen, in der flachen Landschaft schon von weitem erkennbaren Schornsteinen des Kesselhauses, tragen die repräsentativen, zwi-

schen 1921 und 1923 nach Entwürfen des Stuttgarter Architekturbüros von Philipp Jakob Manz errichteten 'Torbauten' des Rohgewebelagers und der Hauptverwaltung schräg gegenüber dem Bahnhof ebenso bei, wie andererseits das hoch über der weiten Fläche der niedrigen Sheddachhallen der Weberei und der angrenzenden kleinen Arbeiterwohnhäuser aufragende Spinnereihochhaus - 1928 ebenfalls nach dem Entwurf von Manz in nur wenigen Monaten als Stahlbetonskelettbau 'hochgezogen'.

'Wasserstadt' und 'Wohnen an der Datenbahn'

Seitdem NiNo 1994 in den Konkurs gegangen war und nur zwei Jahre später auch das Nachfolgeunternehmen scheiterte, steht dieser städtebaulich dominante Kubus mit seinem, dem Kölner Hochhaus am Hansaring nachempfundenen Turm, am Marktplatz der einst selbständigen Gemeinde Frensdorf leer. Die ihn einst von drei Seiten umgebenden ebenerdigen Sheddachhallen sind inzwischen abgerissen. Die dadurch gewonnene Freifläche wartet nun ebenso auf eine neue Bestimmung wie dieser Hochbau selbst, der wie die der Stadt zugewandten Gebäude des früheren Rohgewebelagers und der Hauptverwaltung als Baudenkmal und damit als erhaltenswert betrachtet wird.

Damit erscheint die Zukunft der verbliebenen NiNo-Bauten eher gesichert zu sein, als die der Povel-Bauten nach Betriebsaufgabe ab 1979. Deren Monumentalität fiel zwar jedem sofort ins Auge, doch von wenigen Ausnahmen abgesehen, wurden ihnen keinerlei Erinnerungswert zugesprochen. Vielmehr wurde das 18 ha große Gelände sogleich als exklusives Wohngebiet ausgewiesen. Dessen Verwirklichung sollte allerdings noch mehr als ein Jahrzehnt auf sich warten lassen, weil zunächst ein Verfahren zur Sanierung von etwa 250.000 m³ durch den Färbereibetrieb stark verunreinigten Bodens entwickelt werden musste. Weil nur ein Teil dieser Menge durch die Mikroorganismen des eingemengten Pflanzenhäcksels von den Schadstoffen befreit werden konnte, war der übrige Bodenaushub nur noch zu deponieren und nicht mehr zum Verfüllen des Geländes zu verwenden. Der nachteilige Umstand, dass nun vielerorts tiefe Gruben zurückblieben, konnte in der weiteren Planung indes in einen Vorteil gekehrt werden. Indem das auf dem Gelände verbliebene Erdreich so verteilt wurde, dass anstelle der vielen Gruben von der Vechte aus Kanäle gezogen wurden, entstand so gewissermaßen das Fundament der zukünftigen 'Wasserstadt' Nordhorn.

Auf diesem solchermaßen vorbereiteten Areal entstand bis zur Mitte der 1990er Jahre eine städtebaulich interessante Mischung aus meist dreigeschossigen Wohnbauten mit Eigentumswohnungen, eigenen Gartenterrassen und Bootsanlegern,

einzelnen Bürogebäuden, einem mit Apartments ausgestatteten und eher wie ein Hotel geführten Altenheim sowie dem neuen Stadtmuseum von Nordhorn. In einem fünfgeschossigen früheren Staub- und Treppenturm der 1905-1906 errichteten und 1913 nochmals aufgestockten Spinnerei untergebracht und von einem gläsernen Aufsatz für ein Aussichtscafé gekrönt, bildet es jetzt den Blickpunkt des hinzugewonnenen Stadtviertels. Durch seine Lage ungefähr im Mittelpunkt des früheren Industrieareals überragt das 'Stadtmuseum Povelturn' seit seiner Eröffnung im Herbst 1996 seine neue Umgebung gleichsam wie ein Leuchtturm.

Wenige Jahre später wurde diesem Stadtmuseum mit dem Kulturzentrum in der vormaligen Weberei, einem mehrschiffigen Pionierbau der späten 1940er Jahre, eine weitere Attraktion zur Seite gestellt. Obwohl diese mit einer Galerie für Kunstausstellungen, Sälen für Musikveranstaltungen, Vorträge und Theateraufführungen versehene Kultureinrichtung vorerst ein verheißungsvoller Plan geblieben war, wurde die Nordhorner 'Wasserstadt' dennoch bereits 1996 als deutscher Beitrag für die von den Vereinten Nationen in Istanbul veranstaltete Weltsiedlungskonferenz HABITAT II ausgewählt und dort als städtebauliches Vorbild prämiert.

Als 1981 die Produktion bei der gut ein Jahrzehnt zuvor in „Vereinigte Kammgarn-Spinnereien“ (VKS) umbenannten „Nordwolle“ in Delmenhorst nach einer Zeit der Unsicherheit und schließlichen Agonie beendet wurde, traf es die Stadt und ihre Verantwortlichen zunächst wie einen Schlag. Die Hoffnungen darauf, dass das Unternehmen in irgendeiner Weise weitergeführt werden könnte, mussten begraben werden. Die Vorstellungen darüber, was mit dem ausgedehnten Fabrikgelände und der Vielzahl der inzwischen meist mehr als siebenzig Jahre alten Betriebsgebäude geschehen könnte, waren noch nicht vorhanden. Selbst die regionale Denkmalpflege in Oldenburg benötigte einige Zeit, um wenigstens einige, in jeder Beziehung besonders herausragende Bauten, als erhaltenswerte Denkmale einzustufen. Immerhin wurde binnen kurzer Zeit nach Beendigung der Produktion ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem der gesamte Komplex als ein hochrangiges und weit über Norddeutschland hinaus sowohl architektur- wie auch wirtschafts- und technikgeschichtlich bedeutsames Industriedenkmal anerkannt sowie erste Ansatzpunkte für einen städtebaulichen Rahmenplan mit einem entsprechenden Umnutzungskonzept gemacht wurden.

Damit wurde ursprünglich gehegten Vorstellungen argumentativ der Boden entzogen, den vorhandenen Bestand vollständig für eine anschließende Wohnbebauung niederzureißen. Während zwar die ebenerdigen Sheddachhallen 1986, nachdem sie ihre ursprüngliche technische Einrichtung längst verloren hatten, der charakteristischen Umrisslinie ihrer Dächer wegen bis auf die etwa 300 m lange westliche Außenmauer sowie die beiden bereits für das heutige Nordwestdeutsche Muse-

um für IndustrieKultur vorgesehenen Schiffe restlos beseitigt wurden, blieb der größte Teil der mehrgeschossigen und nicht zuletzt der das Stadtbild von Delmenhorst bestimmenden Altbauten einer neuen Nutzung vorbehalten. Wenngleich durch die Abkehr vom zuerst gefassten Plan, das Gelände der vormaligen „Nordwolle“ ausschliesslich als Wohngebiet auszuweisen, der weiteren Erhaltung der industriellen Bausubstanz selbst ebenso der Weg geebnet zu werden vermochte wie der einer Bewahrung wesentlicher Momente des von ihr geprägten industriellen Charakters der Fabrikanlage, so war es zunächst alles andere als leicht, finanziell tragfähige und für die Stadt zudem vergleichsweise ungewohnte Nutzungen zu finden.

Im Unterschied zum Gelände der vormaligen Baumwollspinnerei und Weberei von Ludwig Povel in Nordhorn hatten sich in Delmenhorst Grundstücksgesellschaft, Denkmalpflege und die Stadt 1986 auf einen mit zwei Dritteln der Gesamtfläche geringeren Anteil zukünftiger Wohnbebauung verständigt. Eine 'Mischzone' von Fabrik-Altbauten insbesondere entlang der Eisenbahn gegenüber dem Stadtkern war nunmehr für die Etablierung von Bildungseinrichtungen, Büros und Werkstätten vorbehalten. So nahm beispielsweise die ehemalige Wäscherei das neue „Technologiezentrum Delmenhorst“, die sogenannte „Lichtstation“ das Stadtmuseum (ab 1997) auf. Das beherrschende Lagerhaus B samt dem Wasserturm beherbergt nunmehr Büros, Bildungseinrichtungen, Läden und Gaststätten, das alte Kesselhaus wurde Sitz der städtischen Volkshochschule und das „Fabrikmuseum Nordwolle“ nutzt das Neue Maschinen- beziehungsweise Turbinenhaus mit seiner noch vollständigen technischen Ausstattung zusammen mit der Nadelsetzerei .

Die ehemaligen Wohnhäuser für Meister und Arbeiter hingegen, insgesamt 17 Wohneinheiten und 66 Doppelhaushälften, wurden modernisiert, gegebenenfalls umgebaut und dann mit wenigen Ausnahmen ebenso wieder ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung dienen, wie die einstigen - mittlerweile jedoch zum Teil ruinösen - Wohnheime für unverheiratete Mädchen und Jungarbeiter. Dort, wo vordem die Sheddachhallen gestanden hatten, war der Bau mehrerer aufeinander folgender Zeilen mit insgesamt 84 Reihenhäusern und 62 Atriumhäusern vorgesehen, deren Dachprofile wiederum die Umrisslinie ihrer westlichen Backstein-Außenwände aufzunehmen hatten.

Unter den Themen „Leben an der Datenbahn“ und „ZukunftAlter – ServiceWohnen“ wurde das bis dahin entwickelte und zu beachtlichen Teilen auch bereits verwirklichte Konzept der Konversion einer großen Fabrikanlage schließlich 1996 als Delmenhorster Außenstandort der für Hannover geplanten Weltausstellung EXPO 2000 angemeldet. Hierbei sollten einerseits die Möglichkeiten elektronischer Kommunikation im Alter zum Tragen gebracht werden, etwa in der Form von „Tele-

shopping“, einer „Kontaktbörse“ oder eines „Notrufsystems“, daneben andererseits aber auch die zur Niederlassung entsprechender Firmen für Entwicklung und Service. Gleichmaßen galt es, im neuen Delmenhorster Stadtteil auf dem Gelände der „Nordwolle“ Wohnen und Erwerbsarbeit miteinander zu verbinden sowie das Zusammenleben von Angehörigen verschiedener Generationen zu fördern.

Faktoren einer nachhaltig wirksamen „Re-Animation“

Durch die Entscheidung, sich mit der Konversion – oder auch der „Re-Animation“ – als Außenstandort an der EXPO 2000 in Hannover zu beteiligen, erhielt nicht zuletzt der Wohnungsbau auf der früheren „Nordwolle“ in Delmenhorst einen starken Impuls. Mittlerweile ist die vielfältige Wohnbebauung auf dem Nordwolle-Areal so gut wie abgeschlossen. Der Blick auf den von seiner Größenordnung her durchaus vergleichbaren Fall der Döhrener Wollwäscherei und Wollkämmerei am südlichen Stadtrand von Hannover, die als erste ihrer Art 1872 ihren Betrieb aufgenommen hatte und nach dessen Einstellung fast genau ein Jahrhundert später größtenteils abgerissen worden war, zeigt, dass auch kaum mehr zu erwarten gewesen sein durfte. Auf der Leineinsel in Hannover-Döhren, auf der sich einst die meisten der Betriebsgebäude gedrängt hatten, sind selbst fast drei Jahrzehnte danach immer noch nicht sämtliche der geplanten Wohnhäuser vollendet. Während die aus den 1870er bis 1890er Jahren stammenden und von kleinen Gärten umgebenen Arbeiterhäuser in der vormaligen Werksiedlung des sogenannten „Döhrener Jammers“ binnen weniger Jahre saniert und an ihre neuen Eigentümer verkauft werden konnten, ließ hier wie in Delmenhorst die Nachfrage nach den Neubauten häufig sehr auf sich warten. Mangelnde Liquidität der verschiedenen Bauträger tat gelegentlich ein Übriges, den Baufortschritt zu verzögern oder gar für eine Weile zu unterbrechen.

Bei allen drei Vorhaben - der Re-Animation der Gelände von Povel in Nordhorn und der Nordwolle in Delmenhorst ebenso wie der der früheren WWK in Hannover-Döhren hat sich indes auch gezeigt, dass Einrichtungen der Infrastruktur im weitesten Sinne unerlässlich sind, um solche Vorhaben dauerhaft zu sichern. Solche Einrichtungen reichen von Gaststätten und Ladengeschäften für den täglichen Bedarf, Kindergärten und Schulen bis zu Museen, Ausstellungsgalerien, Musik- und Theatersälen. Zwar ist Hannover als Landeshauptstadt anders als Nordhorn und Delmenhorst so gut mit kulturellen Einrichtungen aller Art versorgt, dass es überflüssig schien, sie auch noch nach Döhren zu ziehen, dennoch dürfte im Fehlen etwa eines kleinen Museums, das sich mit der Geschichte des Stadtteils und seines einst führenden Unternehmens beschäftigt, durchaus ein Mangel liegen. Wie die

neuen Stadtteile auf dem Gelände der Nordwolle in Delmenhorst oder von Povel in Nordhorn ist das Gelände der alten WWK in Hannover-Döhren aber alles andere als gesichtslos. Ihm fehlt im Unterschied zu Delmenhorst und Nordhorn bis auf das Denkmal eines Merinowidders aber ein wichtiges Moment, das besondere Identität und damit ein örtliches Selbstbewusstsein zu stiften vermochte.

Dies ist den jeweiligen Museen, dem Nordhorner „Stadtmuseum Povelturn“ sowie dem Delmenhorster „Nordwestdeutschen Museum für IndustrieKultur“ auf der Nordwolle gelungen. Sie haben sich mit ihren Ausstellungen nicht nur nachhaltig unter den Museen der Region etablieren können, sondern es ist zudem vor allem ihnen zu danken, dass sich die neuen Stadtteile anhaltend öffentlicher Aufmerksamkeit erfreuen durften. Dies ist ihnen nicht zuletzt auch dadurch in besonderem Masse gelungen, da sie ihre Sammlungen aus dem Erbe der früheren Textilunternehmen - vor allem von Mustern, Fotografien, aber auch Maschinerie etc. - anziehend zu aktivieren vermochten und dadurch sowie durch die Veranstaltung vielfältiger kultureller Aktivitäten auch zur nachhaltigen Re-Animation des jeweiligen früheren Industriegeländes beitragen konnten. Darüber hinaus hat das Museum Nordwolle Delmenhorst trotz seines vergleichsweise bescheidenen Budgets mit Ausstellungen zur Geschichte von Architektur und Industriedesign des frühen 20. Jahrhunderts sogar in der deutschen Museumslandschaft einen ganz eigenen Akzent setzen können, dem im Schatten der in nächster Nähe gelegenen und 600.000 Einwohner zählenden Stadt Bremen nur umso größeres Gewicht zukommt.

Ist es bei Delmenhorst in dieser Hinsicht die unmittelbare Nähe Bremens, die einer nachhaltig wirksamen Re-Animation vielleicht Schwierigkeiten bereiten könnte, so ist es bei Nordhorn eher dessen geografische Abseitslage. Erst allmählich kommen hier Deutschland und die Niederlande davon ab, dieser Region in der Grafschaft Bentheim am westlichen Rande Niedersachsens nur den Rücken zuzuwenden. Durch die Stadt oder an ihr vorbei führen heute nicht mehr nur Bundesstrassen und Kanäle, sondern mittlerweile auch die Autobahnen A 31 von Oberhausen nach Emden (der „Ostfriesen-Pfeil“) und A 30 von Osnabrück nach Hengelo. An die Eisenbahn ist Nordhorn aber nur über eine - zudem halb privat betriebene - Nebenstrecke angebunden, die nach etwa 20 km im nördlichen Landkreis noch vor der niederländischen Stadt Coevorden endet und damit auch keinen Anschluss an das dortige Schienennetz findet.

Damit fehlt immer noch eine wichtige Voraussetzung, auf den nun in Nordhorn freigewordenen Fabrikarealen von NiNo und Rawe im Sinne einer zeitgemäßen ökonomischen Re-Animation in größerem Stil Unternehmen der Logistik oder industrieller Produktion einzuquartieren. Für entsprechend ausgedehnte Einkaufs- oder Freizeitzentren wiederum dürfte es angesichts der angedeuteten Abseitslage an

hinreichender Nachfrage mangeln. Zudem misst allein das Areal der früheren NiNo-Fabrik das Vierfache von dem der einstigen Firma Povel, das zu seiner Sanierung und anschließenden Neubebauung Investitionen von mehr als 100 Millionen Euro bedurft hat. So bleibt der erbenden Stadt vorerst nur, nach Interessenten für einzelne Gebäude Ausschau zu halten. Andererseits allerdings kann die überlieferte Bausubstanz dadurch zumindest noch eine Weile von den Zumutungen des Schwerverkehrs mit Lastkraftwagen und einem ausufernden Bedarf an Parkplätzen verschont werden. Beide stellen neben dem ebenso kurzfristigen wie vollständigen Abriss sicher die potentiell größten Gefährdungen für diese doch in erster Linie noch für den Verkehr mit der Eisenbahn und dem Pferdefuhrwerk konzipierte Industriearchitektur dar.

Literatur:

Sid Auffarth und Ferdinand Stracke, Die Nordwolle. Neues Leben für ein Industriedenkmal, Delmenhorst 1982 (= Delmenhorster Schriften 10).

Die Delmenhorster Wohlfahrts-Einrichtungen der Norddeutschen Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei, Bremen. 1884-1905 (Landes-Industrie- und Gewerbeausstellung, Oldenburg i(m) Gr(oss)herzogtum) 1905), Bremen 1905.

Gerhard Kaldewei (Hrsg.), Ansichten der Nordwolle 1884-1996. Von der NWK 1884 zum Fabrikmuseum Nordwolle Delmenhorst 1996, Oldenburg 1996.

Rudolf Klöpffer, Niedersächsische Industriekleinstädte siedlungsgeographisch betrachtet. Beiträge zur Umwandlung der Kulturlandschaft durch Ansiedlung von Industrie, Oldenburg 1941 (= Schriften der wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens, Neue Folge 14).

Michael Mende, Die Nordwolle Delmenhorst, Berlin 1997 (= Der historische Ort 36).

Nordwolle Delmenhorst Projekt 2000 GmbH. (Hrsg.), Baudenkmal, Wohngebiet, Wirtschaftsstandort, EXPO-Projekt. Ein Stadtteil auf dem Weg in das 21. Jahrhundert, Oldenburg 2000.

Kerstin Renz, Philipp Jakob Manz (1861-1936). Industriearchitekt und Unternehmer, Stuttgart 2003 (= ingenieurwissenschaftliche Dissertation, Institut für Architekturgeschichte der Universität Stuttgart).

Werner Straukamp, Fotografien aus der Sammlung Zahn. Nordhorn 1912-1962, Bad Bentheim 2002.

Prof. Dr. phil. Michael Mende, Hochschule für Bildende Künste Braunschweig, m.mende@hbkb-bs.de

„A Work in Progress“ - Von der ‚Route der Industriekultur‘ im Ruhrgebiet zu ‚ERIH - Europäische Route der Industriekultur‘

»Wir müssen erkennen, dass die Industrie mit ihren gewaltigen Bauten nicht mehr ein störendes Glied in unserem Stadtbild und in der Landschaft ist, sondern ein Symbol der Arbeit, ein Denkmal der Stadt, das jeder Bürger mit wenigstens ebenso großem Stolz dem Fremden zeigen soll wie seine öffentlichen Gebäude.« (Fritz Schupp, Architekt, 1896-1974)

»Wie soll ich Ihnen den Eindruck dieser Schlösser aus flüssigem Metall, dieser glühenden Kathedralen, der wunderbaren Symphonie von Pfiffen, von furchtbaren Hammerschlägen schildern, der uns umhüllt. Wie musikalisch das alles ist. Ich habe die feste Absicht, es zu verwenden. « (Maurice Ravel, Komponist, 1875-1934)

Industriekultur und Stadtentwicklung

Industriekultur befasst sich mit allen materiellen und immateriellen Zeugen der Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Industriezeitalters und der Industriellen Kulturlandschaft. Industriekultur ist eine interdisziplinäre Auseinandersetzung mit diesem besonderen Kapitel der Kulturgeschichte der Neuzeit, das uns Heutige zutiefst geprägt und die Welt entscheidend verändert hat. Industriekultur ist auch ein geografisch basiertes Thema: Die Auseinandersetzung mit den komplexen Beziehungen in der „Industriellen Kulturlandschaft“ ist der Schlüssel zu ihrem Verständnis. Industriekultur wird in erster Linie durch sie erfahrbar. Es ergibt sich daher das Ziel, Industrielandschaft nicht nur lokal, sondern mindestens regional, ja sogar international in ihren Zusammenhängen zu verstehen, zu interpretieren und weiter zu entwickeln. Die gegenseitige Durchdringung von historischer Kenntnis mit aktuellen und langfristigen Fragen der Entwicklung der Industriegesellschaft ist das inhaltliche Ziel von Industriekultur. Es gilt, die Kenntnisse und Spuren der Vergangenheit zu bewahren, die heutige Zeit zu verstehen und zukünftigen Generationen Wissen über deren Wurzeln und damit einen Handlungsrahmen zu vermitteln. Konkretes kurz- und langfristiges Ziel ist es, alte Industrieregionen mittelbar und

unmittelbar dabei zu unterstützen, den Strukturwandel aktiv zu bewältigen. Dies ist natürlich eine besondere Triebfeder der Industriekultur im Ruhrgebiet.

Die industrielle Revolution erzeugte eine Gesellschaft, die eine eigene kulturelle Identität besaß. Industriekultur will helfen, diese fortzuentwickeln. Indem sie Fabriken und Fördertürme, ja ganze industrielle Kulturlandschaften erhält und kreativ interpretiert, trägt sie zur Stärkung und Weiterentwicklung regionaler Identität bei. Die psychologischen Effekte für die Bewohner sind als mittelbare Voraussetzung für den Strukturwandel nicht zu unterschätzen: Nur eine gewachsene, nicht gebrochene Identität kann die Basis zukunftsorientierten Handelns der Menschen sein.

Als endogener, weicher Standortfaktor ist das kulturelle Umfeld für eine neue ökonomische Zukunft ebenfalls von hohem - und mittlerweile unstrittigem - Wert. Die Weiterentwicklung des Bildes der Industrielandschaft zur industriellen Kulturlandschaft, kann ein Nukleus für die „Neue Stadt“ im Industrierevier werden. Wo die „Kathedralen der Arbeit“, die alten und neuen Zentren der Industriestadt, zu neuem Leben erwachen, wo Natur und Kultur, Kunst und Technik eine Symbiose eingehen, wird ein lebenswertes städtisches Umfeld entstehen, das den Humus ökonomischer Zukunft bietet.

Nicht nur Orte der Erinnerungen sind die häufig nutzlos gewordenen Hüllen einer kurzen und stürmischen Vergangenheit von 200 Jahren Geschichte der Industrialisierung. Fabrikhallen und Verwaltungsgebäude überzeugen oft mit einer anspruchsvollen Architektur. Gelegentlich dient sie weiter den alten Zwecken. In ihr kann man aber auch anderes produzieren: Neue Produkte, museale Erinnerungen, Kreativität, Kunst und Kultur. Diese neuen Nutzungen haben eine unmittelbare ökonomische Zukunft, denn die Kulturwirtschaft – in der die Tourismus- und Freizeitwirtschaft einen besonderen Sektor darstellt - ist eine extensiv wachsende Branche mit hohen Renditeraten und besonders großem Angebot an Arbeitsplätzen. Es ist auch dringend erforderlich, die ökonomischen Felder innerhalb der industriellen Kulturlandschaft konkreter zu nennen und zu fördern. Die unmittelbaren Erfolge werden damit neben den mittelbaren deutlicher sichtbar werden. Im angloamerikanischen Kulturraum hat sich ein Idiom eingebürgert, das bezeichnend für die Ziele steht, denen sich Industriekultur stellen will: *Regeneration through Heritage*.

Tourismus in alten Industrieregionen

Tourismus und Dienstleistungen zur Freizeitgestaltung sind besonders rasant wachsende Sparten der Kulturwirtschaft. Es ist evident, dass vor allem neue Formen des Tourismus in alten Industrieregionen eine gute ökonomische Zukunft haben. Dies wird in zahllosen Projekten in Deutschland, Europa und der Welt sichtbar.

Jede Epoche der Kulturgeschichte hat gegen ihr Ende eine Welle des Erinnerns und der Rückschau ausgelöst: Zunächst setzt man sich kritisch mit ihr auseinander, versucht Standortbestimmungen auf der Basis des Vergangenen, verwirft das Zurückliegende, schaut zweifelnd in die Zukunft. Mit zunehmender Beständigkeit der „Neuen Welt“ beginnt man dann, sich der alten Werte wieder zu erinnern, ihre Spuren und Zeugen zu erhalten. Zurück bleibt eine mehr oder weniger zufällig erhaltene Kollektion von Zeugnissen der Vergangenheit. Die Chance der Inwertsetzung für kulturtouristische Zwecke besteht eben auch für alte Industrieregionen, für die Industrielle Kulturlandschaft. Dies setzt voraus, dass genügend Masse an Sichtbarem überlebt hat. Nicht ein einzelnes Fachwerkhaus macht z.B. Rothenburg ob der Tauber zum touristischen Magneten, sondern das gesamte, erlebnisdichte Ensemble. Dies gilt auch für Rom oder Siena, für Paris oder London, Barcelona oder Amsterdam. Erst ab einer gewissen „kritischen Masse der Erlebnisfähigkeit“ zündet der Funke des Tourismus. Es ist im Sinne des Tourismus daher falsch, von denkmalpflegerischen, veralteten Prämissen auszugehen: Nicht das einzelne, technisch bedeutsame Exemplar von Fördergerüst und Hochofen zählt, sondern eine erlebnisdichte Vielfalt.

Mit der erwachenden Entdeckerfreude seit der Aufklärung entdeckte man die versunkenen Zentren der alten Welt auch als Reiseziele. Die Frage ist: Wie geschah das? Zunächst waren da die Entdecker: Goethe machte Italien im 19. Jahrhundert zum Traumziel der Deutschen, Heinrich Böll gelang das mit seinem Irischen Tagebuch nach dem Zweiten Weltkrieg für Irland. Die Beispiele dieser Art sind Legion. Jede touristische Region der Neuzeit wurde auf solchen oder ähnlichen Wegen entdeckt. Auf „Neudeutsch“ ausgedrückt: Es waren die „Scouts“, die Entdecker und Erzähler neuer, ungewohnter und faszinierender Bilder des Nicht-Alltäglichen. Es waren Menschen, die die Botschaft verbreiteten. Diese Menschen sind zu suchen und es müssen Bilder und Geschichten in und aus der Industrielandschaft gefunden oder neu geschaffen werden, von denen sie erzählen wollen. Nur dies garantiert langfristig Erfolg, weil Menschen nur Menschen als Botschafter wirklich vertrauen. Diese Vermittler spielen für den Tourismus in alten Industrieregionen eine besondere, ja entscheidende Rolle. Und es gab und gibt sie: Bereits nach der Jahrhundertwende entstand in allen Ländern der Hochindustrialisierung ein Interesse an den von der Schwerindustrie bedrängten Zeugen der Frühindustrialisierung. Ob als Kollektion von „Meisterwerken der Technik“ in den zentralen neuen Technikmuseen oder *in situ* in Gestalt früher Mühlen, Hütten- und Hammerwerke - diese Zeugen erweckten zunächst vereinzelt, dann zunehmend breiteres Interesse. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden sie dann in die wachsende Welle des Tourismus mehr oder weniger nahtlos integriert. So wurde das Deutsche Museum in München auch

zu einem der Magneten des Tourismus, ebenso gleichartige Technik- und Industriemuseen in den meisten europäischen Hauptstädten. Auch die Freilichtmuseen früher Technik und eine große Zahl von Besucherbergwerken ziehen in großen Mengen Touristen an. Solche Zentralmuseen und die klassischen Freilichtmuseen existieren in fast jedem alten Industrieland. Dazu kommt noch die fast unüberschaubar große Zahl von lokalen Heimatmuseen, die durchaus auch Aspekte früher Technik inkorporieren.

Ab den 1960er Jahren begann die zunehmende wissenschaftliche Forschung über die Geschichte der Technik und Industrie zu neuen Interpretationsmethoden im Sinne der Darstellung komplexerer historischer Zusammenhänge zu führen. Diese Entwicklung manifestierte sich dann ebenso in neuen musealen Einrichtungen, die schließlich auch die Sozialgeschichte der industriellen Kulturepoche einbezogen. Modelle dazu entwickelten sich vor allem in Schweden mit den „Eko-Museen“ Mittelschwedens, dem Ironbridge Gorge Museum (der Geburtsstätte der Industrialisierung) in England oder in Massachusetts/ USA, wo in Lowell, der Heimat der nordamerikanischen Textilindustrie, sogar eine ganze Stadt als Nationalpark zum Publikumsmagneten wurde. Gleichzeitig begann sich ein solitäres Phänomen auszubreiten: die Faszination „Dampflok“. Die Fangemeinde des Urbildes der Industriellen Revolution, der rollenden Dampfmaschine, begann mit dem Abschied aus dem aktiven Dienst geradezu zu explodieren. In Europa und Nordamerika existieren ungefähr 300 Eisenbahnmuseen und etwa 250 aktive Museumseisenbahnen.

In den 1970er Jahren begann dann eine Welle von Neugründungen von Museen neuen Typs, die als Industriemuseen oder Museen der Arbeit ihre Tätigkeit begannen. In der westlichen Welt lassen sich etwa 300 nachweisen. Etwa zur gleichen Zeit begann die zunehmende Durchdringung der Industriegesellschaften mit der modernen Technologie der Elektronik und eine Technikbegeisterung, die ihresgleichen in der Geschichte sucht. Dies gilt zumindest für die angloamerikanischen Länder, wo mit der Gründung von ca. 400 sogenannten „Science-Centern“ reagiert wurde. Diese animieren zum spielerischen Umgang mit der Technik und ziehen im Jahr Millionen Besucher an, vorwiegend Kinder und Jugendliche. Mittlerweile gibt es solche Institutionen auch in Europa und in Deutschland wie z.B. das Universum-Science-Centre in Bremen.

Der moderne Ansatz von behutsamer Stadterneuerung, der mit zunehmender Deindustrialisierung alter Industrieregionen den überkommenen Ansatz der Flächenanierung in der Stadtplanung ersetzte, führte ab den 1980er Jahren schließlich zu zahlreichen Umnutzungen und Instandsetzungen alter Industriequartiere. Beispiele sind die Hafengebiete von Boston oder Baltimore, die Liverpool-Docks oder auch die IBA Emscher Park im Ruhrgebiet, um nur einige wenige zu nennen.

Der Begriff „Industrietourismus“ entstand erst in den 1980er Jahren, definiert durch eine kleinere Zahl vielleicht einiger zehntausend fachkundiger Menschen, die sich als Erste auf den Weg machten, alte Industriereviere in ihrem Verschwinden noch einmal „live“ zu erleben.

Wir können also feststellen, dass eine wesentliche Voraussetzung eines wirklichen Marktes mit unmittelbar wirksamen ökonomischen Effekten bereits da ist: Es gibt bereits eine wachsende Kundenzahl und die Scouts sind unterwegs. Wie aber kann es weitergehen, wie können Industriekultur und Tourismus weiter zusammenwachsen? Richtig wäre, ein entsprechendes Produkt von Beginn an so zu formen, dass es vom Markt akzeptiert werden kann bzw. so zu definieren, dass es einen eigenen Marktanteil besetzen kann. Dabei muss eine unverwechselbare und aggressive oder offensive Strategie verfolgt werden, die neue Begehrlichkeiten der Kunden weckt, statt auf alte oder bekannte Verhaltensweisen zu setzen. Außerdem müssen neue Werbestrategien dazu führen, neue Bilder in den Markt zu transportieren und über deren Kommunikation neu nachzudenken. Kurz: Methoden und Strategien des Marketings für den Tourismus in alten Industrieregionen müssten neu erfunden werden. Dazu braucht es Kreativität und einen langen Atem.

Leider mangelte es lange vollständig an einem eigenen Profil: das größte Defizit des Tourismus im Hinblick auf industrielle Kulturgeschichte ist die anhaltende Fragmentierung seiner Organisationsstrukturen und Kommunikationswege. Der „Industrietourist“ erfuhr im nationalen wie erst recht im internationalen Maßstab eher zufällig von potentiellen Zielen seiner Begierde. Es mangelt an privatwirtschaftlichen und staatlichen Organisationen, die über die Mitgliederkreise von privaten Vereinen hinaus Kommunikation und Vermarktung aktiv und mit ausreichender Durchschlagskraft betreiben. Die Potentiale sind da, der Markt wurde aber bisher noch nicht „gemacht“ - und das ist noch ein langer Weg. So wie dem klassischen Städtetouristen die internationalen Spitzenziele bekannt sind, die er in seiner Lebenszeit „abhaken“ möchte, so müssen die wichtigsten Ziele des neuen Industrietourismus im Bewusstsein potentieller Kunden verankert werden. Es muss darum gehen, ein eigenes Thema – und damit verbunden eine eigene Marke – zu besetzen, die ein klares inhaltliches Profil aufweist. Ein solches Thema ist Industriekultur an sich - Technik, Industrielandschaft, Industrie, Alltagskultur sind Begriffe und Inhalte dieser Profilierung, die nicht vermischbar sind mit anderen touristischen Werten wie z.B. der Gotik, des Naturraums und der ländlichen Ruhe. Notwendige Handlungsstrategien aus den bisher genannten Analysen für alte Industrieregionen, die sich am touristischen Markt positionieren wollen, lassen sich mit folgenden Schlaglichtern belegen:

1. Es geht um ein klares Profil, was Industriekultur insgesamt ausmacht: Es muss darum gehen, ein erlebnisorientiertes Angebot zu gestalten, dass viele Vorerfahrungen für die Interpretation und Bespielung industriekultureller Orte benutzt. Dabei sind Schlagworte wie Alltagskultur und Geschichte nicht nur konservativ besetzt. Großer Vorteil des Themas ist eben die historische Nähe des Industriezeitalters: Wir alle sind in der Summe unserer Lebenserfahrung eben seine Produkte. Daher ist die Attraktion des Alltäglichen durchaus hoch zu bewerten.

2. Es geht auch um das besondere Profil der Produkte einer Region, das als Alleinstellungsmerkmal innerhalb des gemeinsamen Marktes wahrnehmbar werden soll.

3. Es muss ein Marketing betrieben werden, das Bilder und Geschichten transportiert. Dazu sind in einer ersten Phase die Scouts bedeutsamer als der Massentourist, der erst in einer zweiten Phase überhaupt erreichbar ist. Bilder und Geschichten müssen neu inszeniert werden, auch durch unvergessliche neue Events.

4. Um überhaupt Marktrelevanz zu erlangen, muss als bedeutsamste Maßnahme eine gemeinsame Promotion und Marketing des Themas - mindestens in Europa – vorgenommen werden. Dazu sind geeignete lokale, nationale und internationale Organisationsstrukturen zu finden, die zur Kundeninformation dienen, auch Standards von Interpretationsqualitäten und Angebotspaketen definieren und die Kommunikation zwischen Anbietern und potentiellen Vermarktern aktiv und nicht passiv betreiben.

Die ‚Route der Industriekultur‘ im Ruhrgebiet

Dies war die allgemeine Analyse der Lage, als im Rahmen der über einen Zeitraum von 10 Jahren angelegten „Internationalen Bauausstellung Emscher Park“ in den 1990er Jahren ein Projekt erfunden wurde, das zur Schlusspräsentation der IBA im Jahr 1999 deren Ergebnisse angemessen präsentieren sollte. Dabei ging es natürlich um ein Projekt, das in der Lage sein sollte, nachhaltig für den Strukturwandel in der Region zu werben und das Kernthema der IBA, den Erhalt des industriekulturellen Erbes, langfristig in ein breiteres Rampenlicht zu stellen. Wo steht also nun das Ruhrgebiet? Wie sehen seine Potentiale und Chancen aus – und wo werden sie bisher nicht ausreichend genutzt? Was bleibt zu tun?

Das Ruhrrevier war und ist in der Geschichte der Industrialisierung ein einmaliger Ort. Hier brannten zwar nicht die ersten Hochöfen und förderten nicht die ersten Bergwerke, doch spätestens ab der Mitte der 19. Jahrhunderts begann sich die Region an der Ruhr zu einem der wichtigsten und größten Hochindustrialisierungsräume in Europa zu entwickeln. Dabei gesellte sich Innovation zu schierer, über-

wältigender Größe: Einerseits gingen von hier entscheidende technische Entwicklungen um die Welt, wie der nahtlose Eisenbahnreifen, der Stahlformguss, die Kope-Scheibe oder der Gefrier-Schachtbau. Andererseits gestattete es der hohe Kapitalisierungsgrad der Ruhrindustrie gegen Ende des 19. Jahrhunderts, Anlagen- und Produktionsgrößen zu realisieren, die einmalig waren in Dimension und Dichte. Beides trug der Region ein zunächst unvergleichlich positives Image ein, nach innen wie nach außen – selbst angesichts drastischer Umweltverschmutzung und sozialer Last. Zeitgenossen gerieten immer wieder ins Staunen, wenn sie die Region bereisten. Bewohner waren stolz auf das Image einer der prosperierendsten Regionen der Welt. Erst mit der Suez-Krise 1956 und den nachfolgenden technologischen und ökonomischen Veränderungen in den 1970er und 1980er Jahren verkehrte sich Größe und Dichte des Ruhrgebietes in die Last des notwendigen Wandels, und Stolz in eine gebrochene Identität und in ein lang anhaltendes Schmutdelimage. In der Tat sind eben jene Schlagworte der Vergangenheit auch bezeichnend für die Potentiale der Gegenwart, auch und gerade im Sinne des Industrietourismus.

Größe und Dichte

Trotz aller Veränderungen und jenseits aller zu betauernden unnötigen Abrisse historisch wertvoller Substanz ist die Region heute gekennzeichnet von einer einmaligen Dichte der Bausubstanz des Industriezeitalters. Das meint zum einen die Vielzahl von Produktionsbauten, aber auch die noch unvergleichlichere Dichte der Arbeitersiedlungen. Niemand kann damit wirklich konkurrieren. Besonders zu erwähnen ist vor allem das vereinzelt noch ungetrübte geschlossene Bild der Industrielandschaft: Katernberg und Stoppenberg sind zusammen mit den ehemaligen Anlagen des Bergwerks Zollverein in Essen zu Recht in das Weltkulturerbe der Menschheit aufgenommen worden. Es gibt wirklich nichts Vergleichbares mehr in unseren Industrielandschaften.

Innovation

Trotz aller Krisen hat sich die Region ein hohes Maß an Innovationskraft bewahrt. Dies ist Alltag in Betrieben und Hochschulen, wenn es auch hinter dem Dämon der Krise stets zu wenig wahrgenommen wird. Nur ein Beispiel ist der Schwerpunkt Solarenergie. Als Innovation hat sich auch der Umgang mit dem industriekulturellen Erbe erwiesen. Das nun mehrere Jahrzehnte anhaltende politische und bürgerschaftliche Engagement – insbesondere der Landesregierungen von Nordrhein-

Westfalen – hat sich ausgezahlt. Nicht nur die einmalige Vielfalt der Industriedenkmäler und Industriemuseen, sondern auch die lebendige Umnutzung wie im Landschaftspark Duisburg-Nord sind international bewunderte Ergebnisse dieser Politik, die in der IBA Emscher Park einen bisherigen Höhepunkt fand, der mehr Würdigung verdient, als aktuell geschieht. In diesem Zusammenhang sind vor allem der neue Umgang mit der Natur in der Stadt (Stichwort: „Industrienatur“) und eine Schwerpunkt-Bildung mit dem Titel „Kunst in Industriekultur“ einmalig, innovativ und als Alleinstellungsmerkmal des Tourismus im Ruhrgebiet zu werten. Die beiden Großevents des Reviers, die „ExtraSchicht“ und die „Triennale Ruhrgebiet“ haben sich international einen Namen gemacht. Die Tatsache, dass die Region mit Essen als Europäischer Kulturhauptstadt 2010 unterwegs ist, verdankt sie ausschließlich dem innovativen Umgang mit der Industriekultur.

Alltagskultur

Die besondere Geschichte in diesem Ballungsraum hat einen erstaunlich weltoffenen und gastfreundlichen Menschenschlag hervorgebracht, der seine Kraft auch aus dem kulturellen Mix der Zuwanderung bezieht. Gerade im Sinne des Tourismus ist die alltägliche Begegnung unserer Gäste mit den Bewohnerinnen und Bewohnern des Reviers ein hohes Potential: Jeder Tourist bewertet grundsätzlich die persönlichen Begegnungen mit der Alltagskultur höher, als jedes Event oder Museum.

Industriekultur im Ruhrgebiet

Im Kontext „Industriekultur im Ruhrgebiet“ muss es immer zwei Entwicklungsschienen geben: Die eine, langfristig angelegte, schafft den Rahmen und ist von öffentlichen Investitionen stets abhängig. Stichworte hierzu sind der Emscher Landschaftspark, die Route der Industriekultur, ja auch der weitere Erhalt wichtiger Bausubstanz des Industriezeitalters. Hier wurde eine Basis gelegt, die nicht wieder verloren gehen darf. Die andere Schiene setzt auf unmittelbare, kurzfristige Wirkung, genauer auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Ich glaube, dass hier – in bezug auf das Thema Tourismus und dessen wirtschaftliches Umfeld - in der Tat zu wenig oder gar nichts unternommen wurde, die Rahmeninvestitionen kurzfristig und langfristig durch unmittelbare ökonomische Wirkung zu schützen und zu stützen. Die Route der Industriekultur im Ruhrgebiet ist als ein offenes System konzipiert, das an dieser Thematik interessierte Gäste von außerhalb und innerhalb empfängt und in dieser Region quasi für Kulturreisen schlechthin steht. Diese führende Rolle sollte ihr weiterhin unbedingt zuerkannt bleiben. Industriekultur in besonderer

Weise zu erleben, ist und bleibt das beherrschende Alleinstellungsmerkmal der „Destination Ruhrgebiet“ – diese braucht ein solches strahlkräftiges Kultursymbol. Die Gäste, die seit Mai 1999 die Route der Industriekultur bereisen, fällen einheitlich ein hohes Qualitätsurteil über das System. Repräsentative Befragungen des Regionalverbands Ruhrgebiet können dies eindrucksvoll bestätigen. Eine Besucherstatistik der Ankerpunkte hat eine durchschnittliche Steigerung der Kundenzahlen um 30% ergeben. Auch das regionale, nationale und internationale Medienecho kann als herausragend positiv bezeichnet werden.

Trotzdem sind die Potentiale noch lange nicht ausgereizt. Im Allgemeinen muss besonders hervorgehoben werden, dass es zwar zu begrüßen ist, dass eine Vielzahl der Standorte sich auch als neue Spielorte für kleine und große Events begreifen. Dringend muss aber die Gefahr wahrgenommen werden, die in einer gewissen Beliebtheit bei der Auswahl oder Gestaltung solcher Events liegen. „Mega-Partys“ à la „Ballermann“ in der Bochumer „Jahrhunderthalle“ sind nur ein Negativ-Beispiel, davon gibt es leider viele. Sogar die schlichte Translozierung von Ereignissen der Hochkultur ist keine eigene Qualität. Dvoraks Neunte Sinfonie „Aus der Neuen Welt“, Shakespeares Werke oder Kammermusik großer Komponisten überzeugen nur kurzfristig, da sie nur die Strahlkraft der neuen/alten Kulissen benutzen. Es ist zu erwarten, dass die Kulissen der Industriekultur für die Spitzenevents auch wieder unmodern werden können, dann würde die Karawane der Location-Agenturen weiterziehen. Langfristig kann die Attraktivität dieser Spielorte nur nachhaltig gesichert werden, wenn sich aus den Kulissen heraus eine eigenständige und neue künstlerische Interpretationsqualität entwickelt. Die Maschinenmusik der 1920er Jahre z.B. kann hier nicht nur aufgeführt, sondern kreativ weiterentwickelt werden. Im Bereich des Schauspiels liegen Stoffe in unüberschaubarer Zahl nahe, die Alltagskultur und Industriegeschichte dicht und spannend erzählen. Die Groß-Skulptur von Hütte und Fördergerüst ist eine Herausforderung an die Bildende Kunst. Es gilt, einen neuen, zusätzlichen Inhalt zu gewinnen, der das Wort „Industriekultur“ in erweiterter Form interpretiert. Damit wäre ein schlagkräftiges touristisches Alleinstellungsmerkmal für die Region gewonnen.

Eine verbesserte Interpretationsqualität auch im musealen Bereich ist einzufordern. Viel zu oft verstecken sich konservative Interpretationsansätze nur hinter einem modernen Ausstellungsdesign. Die Möglichkeiten elektronischer Medien werden durchweg nur gestreift: Ein Videofilm auf einem Plasmabildschirm ist kein neues Medium, Interaktivität wird klein geschrieben. Internationale Trends wie die Interpretation durch Schauspieler („Living History“) oder das „Active-Role-Play“ wie in England, Frankreich oder den USA sehr erfolgreich eingesetzt, sind noch nicht in Sicht. Allgemein ist ein Beharrungsvermögen konservativer Museumspäd-

agogen und Historiker unübersehbar, das den spielerischen Umgang mit den Emotionen, die in den historischen Themen der Region liegen, als ahistorisch disqualifiziert. Dabei wird übersehen, dass viele historische Themen gerade emotionale Zugänge bieten, welche den Besuchern erst den Zugang zu historischen Inhalten bieten. Der historische Kohlenabbau an der Ruhr ist z.B. nicht ohne den „Mythos Tiefe“ zu begreifen, der dem Bergmann scheinbar unerklärlicherweise sein hartes Los so attraktiv erscheinen ließ und der alle Menschen immer stark faszinierte. Der Mythos des Feuers wohnt dem Hochofen genauso inne wie die Technologie des Abstichverfahrens. Es gibt zahlreiche Beispiele, nur werden sie nicht genutzt. Würde das unter Einbeziehung aller internationalen Erfahrungen verstärkt gelingen, so würde eine Interpretationsqualität entstehen, die weltweit Aufsehen erregen würde und ebenfalls ein Alleinstellungsmerkmal des Ruhrgebiets darstellen würde. Mindestens wäre ein klarer Standortnachteil durch ein neues Projekt wett zu machen, welches ebenfalls mit überkommenen, aber neu definierten Interpretations-Vorstellungen bricht und sich gegen eine manchmal nicht zu übersehende Technikfeindlichkeit in unserer Zeit richtet: Es fehlt der Region allgemein und der Route der Industriekultur speziell dringlichst ein Science-Center, in dem alte und neue Technologien sich lebendig und spannend erfahrbar begegnen. Die pädagogische Wirkung auch für die Bewohner der Region ist nicht zu unterschätzen. Und wenn es denn gelänge, die oft unkritische Herangehensweisen angloamerikanischer Science-Center um inhaltlich fundierte Technikkritik zu ergänzen, so würde dies ebenso eine neue Qualität für die Destination Ruhrgebiet mit sich bringen. Wie auch immer: Es kann nicht angehen, dass es auf der Route der Industriekultur so gut wie nie um die Zukunftsfähigkeit von Technik und Gesellschaft geht.

Es muss aber vor allem darum gehen, aus der gezielten und geplanten Begegnung mit Menschen ein Ereignis zu machen. Es gibt dazu erste positive Erfahrungen mit den Angeboten „Bed and Breakfast in der Arbeitersiedlung“. Dies sollte ausgebaut werden, weil solche Aktionen direkte ökonomische Effekte bei der Bevölkerung in der Region hinterlassen. Auch Angebote, mit Schauspielern die individuelle Bespielung von Orten der Industriekultur kenntlich zu machen, können standortübergreifend das Reisen durch die Region zum Erlebnis werden lassen. Besondere Aufmerksamkeit verdient das schon einmal im Präsentationsjahr der IBA 1999 erprobte Konzept im Ruhrgebiet. Die Idee, Menschen zu beauftragen, die hochmotiviert ihre ganz persönliche Sicht auf die Region an Gäste übermitteln, die sie selber einladen oder die ihnen vermittelt werden, hat viele faszinierende Dimensionen. Besonders durch dieses Angebot können Bilder und Geschichten über das Ruhrgebiet und die Route der Industriekultur verbreitet werden, um ein Vielfaches erfolgreicher als durch alle Bemühungen durch Hochglanzprospekte und Messeauftritte.

Die Route der Industriekultur im Ruhrgebiet hat sich ohne Zweifel bewährt. Seit ihrer Markteinführung 1999 (Planungsbeginn war 1995) hat sie Millionen von Besuchern angezogen und auch den Bewohnern der Region ein neues Bild von sich selber vermittelt.

ERIH – European Route of Industrial Heritage

Bereits während der Arbeit an der Einrichtung der „Route der Industriekultur im Ruhrgebiet“ kam in der Region der Wunsch auf, ein solches industrietouristisches System eines Tages auf ganz Europa auszudehnen. Dafür gab es zwei Gründe:

1. Wenn die Region und ihre industrietouristischen Highlights international bekannter werden sollen, so muss ein gemeinsames Netzwerk-Marketing mit anderen Regionen installiert werden. Nur auf diesem Wege kann man die Millionen der Besucher industriegultureller Orte in Europa auf sich aufmerksam machen.

2. Die Geschichte der Industrie war immer transnational und europäisch. Daher endet sie nicht an den Fabrikmauern der einzelnen Industriebetriebe in den jeweiligen Regionen und Ländern, sondern fängt erst jenseits dieser nationalen Grenzen an, wirklich spannend zu werden. Diese länderübergreifenden Geschichten haben ihre eigene Qualität, aber bisher wurden sie noch nicht hinreichend genug erzählt.

ERIH entstand aus einer Initiative der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen, der 1999 vorgeschlagen wurde, ein Netzwerk des Industrietourismus in Europa aufzubauen und mit einer konkreten Routenführung zu versehen, so dass möglichst viele Bürgerinnen und Bürger Europas erreicht werden. Die Route soll als qualitätsorientiertes (eingetragenes) Markenzeichen die wichtigsten und attraktivsten Standorte der Industriekultur über die Grenzen hinaus bewerben und ihnen so gegenseitig Kunden zuführen. Partner in Großbritannien, Belgien, dem SaarLorLux-Raum, den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen haben sich in der Folge im Rahmen der INTERREG-Initiative der Europäischen Union zusammengeschlossen, um in diesen Ländern ERIH zunächst als Modell zu entwickeln und einzuführen.

Bei der Auswahl der Routenstandorte und bei der Festlegung ihres Verlaufs wurde besonderer Wert auf gelungene touristische Inwertsetzung gelegt, dies spielt immer die größte Rolle bei der Auswahl. Die oberste Hierarchieebene sind die „Ankerpunkte“, im Moment ca. 70 an der Zahl. Ihre Zahl soll immer relativ klein und somit kommunizierbar bleiben. Als Faustregel gilt: »Eine Industrielandschaft – ein Ankerpunkt«. Diese ausgewählten Ankerpunkte stehen somit als Werbeträger für eine ganze Region oder Stadtlandschaft. Für die Zukunft kann man mit etwa 200 Ankerpunkten in ganz Europa rechnen.

Die zweite Hierarchieebene sind die „Regionalen Routen“ – jeweils an die Ankerpunkte als Tor zur Region angebunden - die zu weiteren interessanten Standorten in diesen Regionen führen. Zehn dieser Routen wurden bisher im Modellraum entwickelt und eingeführt, die Route der Industriekultur im Ruhrgebiet ist aus Sicht von ERIH auch eine solche Regionale Route. Weitere Regionale Routen sind in Vorbereitung. Bis zu 60 solcher Routen könnten in Europas Regionen entstehen, zumindest sind diese Potenziale vorhanden. Eine weitere Ebene sind die „Transnationalen Europäischen Themenrouten“. Sie sollen Themen wie z.B. den Bergbau oder die Textilindustrie im gesamten europäischen Kontext für speziell Interessierte touristisch aufarbeiten, aber auch eine Plattform der inhaltlichen Zusammenarbeit der Beteiligten bilden. Ebenfalls 10 dieser Routen mit über 700 Standorten sind bis jetzt entstanden. Diese Orte sind heute schon über ganz Europa verteilt.

Im ersten Projektzeitraum bis Ende 2001 wurde zunächst gemeinsam von den Partnern die Planung und Vorbereitung der konkreten Umsetzung des ersten Teilabschnittes in Form eines Masterplans erarbeitet. Ab 2002 (und bis Mai 2008) wurde dieser erste Teilabschnitt dann auch mit Förderung und in Zusammenarbeit mit der Europäischen Union und in Zusammenarbeit mit den Regionen konkret verwirklicht. In diesem Projektabschnitt wurden Lösungen und Erfahrungen für eine gesamteuropäische Route gefunden bzw. gemacht. Ein besonderes Ziel ist dabei, nicht nur ein touristisches Netzwerk zu knüpfen, sondern gleichzeitig auch direkt zur Entwicklung einzelner Standorte im Sinne vom Ausbau der Interpretationsqualitäten und der Infrastruktur beizutragen.

Ab Herbst 2008 wird ERIH von einem eingetragenen Verein nach deutschem Recht getragen werden, der möglichst unabhängig von staatlicher Beeinflussung in den nächsten Jahren die weitere Entwicklung bis an die europäischen Grenzen tragen wird. Der Förderung dieses Projektes wollen sich schon heute viele interessierte Regionen und Orte anschließen.

Weitere ausführliche Informationen zur Europäischen Route der Industriekultur finden Interessierte unter: www.erih.net.

Literaturhinweise:

W. Ebert, Industriegeschichte im Revier – lebendige Vergangenheit oder Altlast? In: Heiner Dürr und Jürgen Gramke (Hrsg.), Erneuerung des Ruhrgebietes. Regionales Erbe und Gestaltung für die Zukunft, Essen 1993, S. 19-40.

W. Ebert, Kathedralen der Arbeit – Cathedrals of Work, Tübingen 1996.

W. Ebert, Industrietourismus am Beispiel des Ruhrgebietes, in: Martin Fontanari

(Hrsg.), Industrietourismus im Wettbewerb der Regionen. 7. Tourismus-Forum Luxemburg, Trier 1999, S. 59-77.

Andrea Höber und Karl Ganser (Hrsg.), IndustrieKultur. Mythos und Moderne im Ruhrgebiet (IBA Emscher Park), Essen 1999.

Jürgen Schwark, Antje Boshold und W. Ebert (Hrsg.), Tourismus und Industriekultur – Vermarktung von Technik und Arbeit, Berlin 2004.

**Dr. Wolfgang Ebert, Deutsche Gesellschaft für Industriekultur, Duisburg,
ebert@industriekultur.de**

Industriekultur im Nordwesten am Beispiel der Region Weser-Ems

„Gegenüber der Landwirthschaft und der Viehzucht hat die Industrie im Herzogthum nur eine bescheidene Ausdehnung. Der Gewerbefleiss des nicht stark bevölkerten und vom grossen Verkehr bis vor zwanzig Jahren wenig berührten Landes beschränkt sich in der Hauptsache auf den Handwerksbetrieb, während die grösseren fabrikmässigen Unternehmungen noch sehr zurücktreten. Immerhin hat die jüngste Vergangenheit sichtbare Fortschritte auf dem industriellen Gebiete gezeitigt.“¹

Mit diesen Worten lässt der Grossherzoglich Oldenburgische Regierungsrat und „Vorstand des statistischen Bureaus“, Paul Kollmann, im Jahr 1893 den vierten Abschnitt seiner Abhandlung über die wirtschaftliche Entwicklung des Grossherzogtums Oldenburg in den letzten vierzig Jahren beginnen. Was er hinsichtlich der geringen gewerblichen Bedeutung der Industrie konstatiert, galt vergleichbar auch für die benachbarten agrarisch geprägten Regionen, die sich im Nordwesten (Ostfriesland) und Südwesten (Emsland, Grafschaft Bentheim, Osnabrücker Land) an das Grossherzogtum anschlossen.

Dieses Gebiet gehörte sicher nicht zu den Vorreitern eines industriellen „take-off“ in Deutschland, wie ihn etwa das Ruhrgebiet oder Teile Sachsens im 19. Jahrhundert erlebten. Die Industrialisierung setzte hier erst zeitverzögert ein und erreichte lediglich kleinere Teilregionen, wo sich dann aber typische Merkmale eines industriellen Strukturwandels auf sozialer, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Ebene beobachten lassen. Die Feststellung Sidney Pollards, dass die Industrielle Revolution kein flächendeckender Prozess, sondern „ein regionales Phänomen“ gewesen sei, ist daher für den Nordwesten insofern zutreffend, als dass auch hier dynamische Veränderungen dort auftraten, wo entsprechende institutionelle und gesellschaftliche Rahmenbedingungen gegeben waren.² Kenntnisse über Einzelheiten

¹ Paul Kollmann, *Das Herzogthum Oldenburg in seiner wirtschaftlichen Entwicklung während der letzten vierzig Jahre*, Oldenburg 1893, S. 254.

² Sidney Pollard (Hrsg.), *Region und Industrialisierung*, Göttingen 1980, S. 12. Siehe dazu allgemein auch Hubert Kiesewetter und Rainer Fremdling (Hrsg.), *Staat, Region und Industrialisierung*, Ostfildern 1985. Zur Teilregion Grossherzogtum Oldenburg: Christoph Reinders und Ernst Hinrichs, *Frühindustrialisierung in Oldenburg (1830-1870)*, in: Jürgen Brockstedt u. a. (Hrsg.), *Frühindustrialisierung in Schleswig-*

und Ablauf dieser innerregionalen Industrialisierungsvorgänge zu erlangen, ist Bestandteil der regionalgeschichtlichen Forschung des letzten Vierteljahrhunderts gewesen. Angeregt durch die wissenschaftliche Diskussion der 1970er und frühen 1980er Jahre, die sich verstärkt den Ursachen, Hintergründen und Auswirkungen der Industrialisierung in ländlichen Gebieten zuwandte, entstanden verschiedene Studien zu nordwestdeutschen Einzelgebieten, die sich dieser Thematik widmeten.³ Trotz der dadurch gewonnenen Erkenntnisse bleibt dennoch zu konstatieren, dass detaillierte Regionalstudien etwa zu Ostfriesland oder dem Emsland bis heute fehlen oder wie im Fall Oldenburgs keine Fortsetzung bis in die Phase der Hochindustrialisierung fanden.

Wenn vom Zeitalter der Industriellen Revolution und von Industrialisierung allgemein im Zusammenhang mit agrarisch strukturierten Gebieten gesprochen wird, sollten jedoch nicht nur die industrialisierten Kleinregionen in den Fokus genommen werden. Neben dem Ausbau der Infrastruktur, der Verkehrs- und Kommunikationswege, der „Industrialisierung von Zeit und Raum“⁴, wie Wolfgang Schivelbusch es nannte, die hier zwar langsamer, aber dennoch spürbar voranschritt, waren es vor allem die Auswirkungen der Agrarmodernisierung, die einschneidende wirtschaftliche und gesellschaftliche Umbrüche auf dem Lande einleiteten. Dazu gehörten eine Reihe äußerst unterschiedlicher Faktoren wie etwa die Umverteilung und Umnutzung von Land im Zuge der Gemeinheitsteilungen und Verkoppelungen, die Erhöhung von landwirtschaftlichem Ertrag und Arbeitsleistung, die Ausgliederung bestimmter Produktionsprozesse, u. a. bedingt durch die Technisierung der Milchwirtschaft und die Einrichtung von Molkereien, ebenso aber auch die Etablierung eines ländlichen Genossenschafts- und Vereinswesens. Weitreichende Folgen hatten im Nordwesten der Einsatz von Kunstdünger und Maschinen, wodurch es erstmals gelang, die Ertragsleistungen wesentlich zu erhöhen und im großen Umfang Ödlandkultivierungen durchzuführen. Hinzu kamen die Verbesserung der Absatzmöglichkeiten und das unter staatlicher Regie geförderte landwirtschaftliche

Holstein, anderen norddeutschen Ländern und Dänemark, Neumünster 1983, S. 277-314.

³ Vgl. zum nordwestdeutschen Raum u. a.: Jürgen Brockstedt (Hrsg.) 1983; Christoph Reinders und Ernst Hinrichs 1983, S. 277-314; Ernst Hinrichs, Rosemarie Krämer und Christoph Reinders, Die Wirtschaft des Landes Oldenburg in vorindustrieller Zeit. Eine regionalgeschichtliche Dokumentation für die Zeit von 1700 bis 1850, Oldenburg 1988; Heinrich Schmidt, Oldenburg um 1900. Beiträge zur wirtschaftlichen sozialen und kulturellen Situation des Herzogtums Oldenburg im Übergang zum industriellen Zeitalter, in: Oldenburger Jahrbuch 86 (1986), S. 147-164; Peter Steinbach, Der Eintritt Lippes in das Industriezeitalter, Lemgo 1976; Karl Heinz Schneider, Schaumburg in der Industrialisierung, Melle 1994/1995; Reinhold Schüren, Staat und ländliche Industrialisierung. Sozialer Wandel in zwei Dörfern einer deutsch-niederländischen Textilgewerberegion. 1830-1914, Dortmund 1985.

⁴ Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreisen. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt/M. u. a. 1981.

Schulungswesen, einschließlich der Bemühungen zur Optimierung der Vieh- und Saatzucht.⁵ Wie Bernd Mütter und Robert Meyer beispielhaft für das Land Oldenburg nachweisen konnten, beruhten diese Veränderungen auf einer Vielzahl endogener wie exogener Ursachen. So entwickelten sich etwa die ertragsarmen Geestgebiete des Oldenburger Münsterlandes im Wechselspiel zwischen neuen Möglichkeiten landwirtschaftlicher Produktivitätssteigerung und wachsender Fleischnachfrage aus den industriellen Ballungsräumen an Ruhr und Rhein zu einer exportorientierten Schweine- bzw. Viehhochzuchtregion, deren agrarindustrielle Ausrichtung sich seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts weiter verstärkte und bis heute prägend blieb.⁶

Diese Zugänge zur Industrialisierungsgeschichte agrarisch geprägter Regionen können nur im Kontext von „Industriekultur“ behandelt werden, wenn die inhaltliche Füllung dieses Begriffs sich an den jeweiligen Spezifika der Region orientiert. Im Folgenden sollen daher zunächst einige Wandlungen im gewerblichen Sektor benannt werden, die sich hier in der Region vor dem Hintergrund der Industrialisierung seit etwa 1850 vollzogen und zu dauerhaften Strukturveränderungen führten. Das daraus zu generierende „industrielle“ Profil gilt es dann mit dem abzugleichen, was heute unter „Industriekultur“ subsumiert werden kann und als kulturelle Sachzeugnisse überliefert ist. Geografisch umspannt der Bezugsrahmen dabei das Gebiet des ehemaligen niedersächsischen Regierungsbezirks Weser-Ems mit dem Land Oldenburg sowie den ehemals hannoverschen bzw. preußischen Gebieten Emsland, Osnabrücker Land, Grafschaft Bentheim und Ostfriesland.

Industrialisierung im Großherzogtum Oldenburg

Bereits die eingangs zitierten Worte Kollmanns ließen anklingen, dass die industrielle Entwicklung im Großherzogtum Oldenburg lange Zeit kaum an Dynamik ge-

⁵ Zu diesen Aspekten u. a.: Karl Ditt, Rita Gudermann und Norwich Rüße (Hrsg.), Agrarmodernisierung und ökologische Folgen. Westfalen vom 18. bis zum 20. Jahrhundert, Paderborn u. a. 2001 (= Forschungen zur Regionalgeschichte 40); Bernd Mütter und Robert Meyer, Agrarmodernisierung im Herzogtum Oldenburg zwischen Reichsgründung und Erstem Weltkrieg. Marsch und Geest im intraregionalen Vergleich (Ämter Brake/Elsfleth und Cloppenburg), Hannover 1995 (= Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen; XXXIV 18); Jürgen Brockstedt, Wandel der Landwirtschaft durch Industrialisierung im Herzogtum Oldenburg und seinen drei Teilregionen 1870-1914, in: Jürgen Bergmann u. a. (Hrsg.), Regionen im historischen Vergleich. Studien zur Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, Opladen 1989, S. 55-132.

⁶ Mütter und Meyer 1995; Bernd Mütter, „Auf den Großmärkten des rheinisch-westfälischen Industriegebietes bildet das Oldenburger Schwein eine Klasse für sich“. Viehzucht im Herzogtum Oldenburg während der Industrialisierungsepoche (1871-1914), in: Niederdeutsches Jahrbuch für Landesgeschichte 76 (2004), S. 1-26.

wann. Außer dem anfänglichen Desinteresse des Staates trugen hierzu der Mangel an Bodenschätzen und die fehlenden Eisenbahnanbindungen bei. Erst der nach Verhandlungen mit Preußen 1867 begonnene Aufbau eines eigenen Eisenbahnnetzes vermochte hier wichtige wirtschaftliche Impulse zu setzen.⁷ Zu diesem Zeitpunkt befand sich allerdings das erste frühindustrielle Zentrum Oldenburgs, welches sich auf Grundlage protoindustrieller Vorprägungen seit den 1830er Jahren in der Friesischen Wehde um die Stadt Varel herausgebildet hatte, bereits in einem nicht mehr aufzuhaltenden Niedergang. Die dortigen Baumwollwebereien und -spinnereien fielen ebenso wie die hier 1842 begründete Eisengießerei marktbedingten Wirtschaftskrisen und unzureichender Kapitalausstattung zum Opfer, litten aber auch unter den im Vergleich zu ihren Konkurrenten ungünstigen Transportbedingungen. Ein weiterer früher industrieller Schwerpunkt entstand 1856 in der Gemeinde Apen mit der Errichtung eines Eisenhüttenwerks in Augustfehn durch den ehemaligen Teilhaber der Vareler Eisengießerei. Ausschlaggebend für die Standortwahl waren zum einen die örtlichen Raseneisenerzvorkommen und der zur Energieerzeugung verwendete Torf, zum anderen die Nutzung der Wasserwege für den Transport, später auch die Vorteile des Eisenbahnanschlusses in Leer. Derselbe Investor engagierte sich dann auch im Oldenburger Vorort Osterburg, wo er 1859 eine „Warpsspinnerei und Stärkerei Aktiengesellschaft“ eröffnete, die dem Ort später zusammen mit der Glashütte und dem Eisenbahnausbesserungswerk eine deutliche industrielle Prägung verlieh.⁸

Mit der Reichsgründung und der Schaffung eines großen Binnenmarktes veränderten sich noch einmal die wirtschaftlichen Vorzeichen der industriellen Entwicklung im Großherzogtum. Delmenhorst sowie das Gebiet um Nordenham, Einswarden und Blexen an der Unterweser wuchsen zu industriellen Schwerpunktreionen heran, deren Aufschwung allein vom Kapital Bremer Kaufleute getragen wurde, die hier zunächst investierten, um die zollpolitische Isolierung zu umgehen, da Bremen gegenüber dem Deutschen Reich bis 1888 Zollausland blieb. Während Delmenhorst zu einem Zentrum der Textil- und Linoleumindustrie aufstieg, entwickelte sich in Nordenham ein Branchenmix, der vor allem auf die günstige Verkehrsanbindung

⁷ Hintergrund war der Kriegshafenvertrag mit Preußen 1853 und die Anbindung Wilhelmshavens an das Eisenbahnnetz. Vgl. Reinders und Hinrichs 1983, S. 300 f.; Heinz-Joachim Schulze, Oldenburgs Wirtschaft einst und jetzt, Oldenburg o. J. (1965), S. 44 f.; Klaus Lampe, Wirtschaft und Verkehr im Landesteil Oldenburg von 1800 bis 1945, in: Albrecht Eckhardt und Heinrich Schmidt (Hrsg.), Geschichte des Landes Oldenburg. Ein Handbuch, Oldenburg ⁴1993, S. 709-782.

⁸ Vgl. Brockstedt 1989, S. 119. Ab 1872 existierte in Augustfehn zudem noch ein Stahlwerk, das 1895 50 Arbeiter beschäftigte. Die Warpsspinnerei verzeichnete 1861 bereits 331 Beschäftigte und gehörte zu den größten Fabriken in Großherzogtum. Die Glashütte wechselte in der Folgezeit mehrmals den Besitzer, bestand jedoch bis zum Jahr 1983 fort. Vgl. dazu Reinders und Hinrichs 1983, S. 307 f.

via Hafen und Eisenbahn ausgerichtet war. Insbesondere das Engagement des Norddeutschen Lloyd wirkte sich hier prägend aus, zumal dieser nicht nur die Hafenanlage für den Frachtverkehr nach England ausbaute, sondern auch die Errichtung der „Metallwerke Unterweser“ beförderte. Weitere bedeutsame Ansiedlungen folgten um die Jahrhundertwende mit der „Deutschen Dampffischereigesellschaft Nordsee“, den „Norddeutschen Seekabelwerken“ und der „Superphosphatfabrik Nordenham“.⁹

Eine derart strukturverändernde Industrialisierung, wie sie für die eben genannten Orte festzustellen ist, gab es an anderen Stellen des Großherzogtums Oldenburg nicht. Allenfalls der südoldenburgische Ort Lohne lässt sich hierzu noch eingeschränkt zählen. Aus hausindustriellen Anfängen entstand hier eine Spezialindustrie für Stahlfedern, Bürsten und Pinsel, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts durch die Ansiedlung der Kork- sowie der Tabak- und Zigarrenindustrie ergänzt wurde. Diese Industrien wanderten aus der Region um Delmenhorst nach Südoldenburg, wobei das geringere Lohnniveau und die gleichfalls vorhandene Eisenbahnanbindung die ausschlaggebenden wirtschaftlichen Argumente für diese teilweise Verlagerung waren.¹⁰

Der übrige Teil des Landes blieb agrarisch geprägt und durchlief auf anderem Wege die Phase der Hochindustrialisierung. Dazu gehörte die Modernisierung der landwirtschaftlichen Verhältnisse ebenso wie die an einigen Orten entstehende Industrie des landwirtschaftlichen Maschinenbaus oder die Technisierung des Molke-reiwesens. Diejenigen Gewerbezweige, die in Anlehnung an die naturräumlichen Gegebenheiten bereits vor der Industrialisierung bestanden hatten, waren ebenfalls einem Wandlungsprozess unterworfen. So nahm etwa mit zunehmender Mechanisierung nach 1870 die Zahl der Ziegeleien deutlich ab; im Bereich der oldenburgisch-münsterschen Geest und des Ammerlandes verzeichneten Brennereien und Brauereien zuvor schon starke Rückgänge, so dass insgesamt vor allem Mittel- und

⁹ Vgl. Reinders und Hinrichs 1983, S. 308 f. Die Delmenhorster Linoleumindustrie baute zunächst auf der heimgewerblichen Korkenschneiderei auf, indem sie deren Abfälle verwertete. Dazu neuerdings Gerhard Kaldewei (Hrsg.), *IndustrieKultur Delmenhorst 1790-2000. Ein StadtBildWerk*, Oldenburg 2005. Nordenham entwickelte sich im Laufe der Zeit vom Viehexporthafen zum Einfuhrhafen für Metallerze, Phosphat und Kohle, zeitweilig auch zum Haupteinfuhrhafen für Petroleum. Vgl. Axel Föhl (Hrsg.), *Niedersachsen und Bremen. Denkmale der Industrie und Technik 1990*, S. 39 ff. Zu Nordenham u. a.: K. Wiborg, Nordenham. Die junge Stadt an der Wesermündung, ihre wirtschaftliche und soziale Entwicklung, Nordenham 1955.

¹⁰ Vgl. dazu Klaus Lampe, *Wirtschaftlicher Wandel im 19. und 20. Jahrhundert. Zu Wirtschaft und Verkehr im Landkreis Oldenburg zwischen 1800 und 1945*, in: *Der Landkreis Oldenburg. Menschen-Geschichte-Landschaft Oldenburg 1992*, S. 485-507, hier S. 495 f.; Heinrich Kohorst, *Der Standort der oldenburgischen Industrien*, Oldenburg 1939, S. 60 f.; vgl. zu Lohne: Bernhard Kramer, *Die Lohner Industrie. Ihre Geschichte und Bedeutung*, Lohne 1927.

Großbetriebe im 20. Jahrhundert überlebten. Die Torfgewinnung wiederum musste auf die veränderte Nachfrage und die Konkurrenz der Kohle als Energieträger reagieren und auf die Produktion von Torfstreu- und Düngeprodukten im industriellen Rahmen umstellen.¹¹

Das Emsland

Vieles, was für die gewerbliche Entwicklung des Großherzogtums Oldenburg gilt, ist auch auf das benachbarte Emsland übertragbar. Politisch gehörte das Emsland seit dem Wiener Kongress zum Königreich Hannover, ehe es mit dessen Annexion 1866 preußisch wurde. Zum Zeitpunkt der Reichsgründung befand es sich in einem Zustand wirtschaftlicher Stagnation. Die Ödlandkultivierung und der Ausbau der Infrastruktur gingen nur schleppend voran, die wirtschaftlichen Verflechtungen zu den nahen Niederlanden lösten sich, während die nach wie vor geringe Bevölkerungsdichte und die naturräumliche Abgeschiedenheit das staatliche Förderinteresse in Hinblick auf eine wirtschaftliche Belebung der Region minderten. Von Bedeutung war das Emsland daher zunächst als Durchgangsregion für den Waren- und Güteraustausch zwischen den Industrierevieren an Rhein und Ruhr und der Nordsee.¹² Die Eröffnung der Westbahn 1856 von Osnabrück nach Emden und die 1871 begonnene Anlage des Dortmund-Ems-Kanals sind in diesen Zusammenhang einzuordnen. Das Emsland profitierte somit sekundär vom Ausbau dieser zentralen Verkehrswege. Die größeren Orte Meppen und Lingen veränderten und differenzierten ihre gewerbliche Struktur mit unterschiedlicher Schwerpunktbildung. Wichtigste Arbeitgeber in Meppen wurden Einrichtungen der staatlichen Verwaltung und der Schießplatz der Firma Krupp; im produzierenden Sektor stand dem lediglich die 1859 gegründete Eisenhütte und spätere Eisengießerei gegenüber. Lingen hingegen wies in den 1880er Jahren eine Reihe von Spezialfabriken auf, die wie die Selters- oder Tabakfabriken für den regionalen Markt, teilweise aber wohl auch wie die Bürstenfabriken, die Bettfedernfabrik, die Gold- und Silberwarenfabrik und die

¹¹ Statistische Angaben bei Kollmann 1893, S. 280-282 und Kohorst 1939, S. 44-46; zu diesen Gewerbesektoren in der Zeit bis 1871 ausführlich Hinrich, Krämer und Reinders 1988, S. 298-300 sowie Brockstedt 1989, S. 123.

¹² Zum Emsland fehlen bislang eingehende Untersuchungen zur wirtschaftlich-gewerblichen Situation im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Die folgenden Ausführungen nehmen Bezug auf die Beiträge von Michael Schmidt, Die Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr bis zur preußischen Annexion, in: Der Landkreis Emsland. Geografie, Geschichte und Gegenwart. Eine Kreisbeschreibung. Hrsg. im Auftrag des Landkreises Emsland von Werner Franke und Josef Grave u. a., Meppen 2002, S. 380-402 und Claus Veltmann, Die Wirtschaft des Emslandes von der Reichsgründung bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, in: Ebd., S. 380-402.

kombinierte Wollwaren- und Leuchtgasfabrik für den überregionalen Absatz produzierten. Größter Arbeitgeber Lingens und damit zugleich des gesamten Emslandes blieb jedoch bis 1945 das hier ansässige Eisenbahnausbesserungswerk.¹³

Anders stellte sich die Entwicklung in Papenburg dar. Als Zentrum des Holzschiffbaus und der Reedereien erlebte der Ort eine vorindustrielle Blüte, die seit den 1870er Jahren in eine dauerhafte Krise überging. Mangelnde Kapitalausstattung, unzureichend ausgebaute Wasserwege und fehlendes technisches Know-how verhinderten den Anschluss an den Stahlschiffbau und das Zeitalter der modernen Seeschifffahrt. Damit ähnelte der Bedeutungsverlust Papenburgs dem des oldenburgischen Weserhafens Brake, wo ähnliche Tendenzen zur Abwanderung von Arbeitskräften und zur Aufgabe der kleinbetrieblichen Werften führten. Langfristig aufgefangen wurde dieser Niedergang in Papenburg erst im 20. Jahrhundert, als die einzige überlebende Werft – die heutige Meyer-Werft – zu einem Weltunternehmen aufstieg.¹⁴

Außerhalb dieser kleinstädtischen Fabrikenwelt gab es nur wenige industrielle Unternehmungen, die dann aber meist im direkten Zusammenhang mit dem naturräumlichen Umfeld standen. Zu nennen sind hier neben den Betrieben der Veredelungswirtschaft, insbesondere den Kornbrennereien im Raum Haselünne, vor allem die Torfwerke, die in der Region um Papenburg und Hesepe ansässig waren und sich bei andauernder Krise mehr und mehr auf die Produktion von Torfstreu verlegten. Hinzu kam ab 1927 das Kraftwerk in Rühle als Großabnehmer für Torf. Erst jüngeren Datums ist ein weiterer Industriezweig: Die Gewinnung von Erdöl, welche allerdings erst nach 1945 im nennenswerten Umfang wirtschaftliche Bedeutung erlangte.¹⁵

Das Osnabrücker Land und die Grafschaft Bentheim

Eine gänzlich andere gewerbliche Ausrichtung als im Emsland charakterisiert die aufstrebenden industriellen Hauptorte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts im Bereich der heutigen Landkreise Osnabrück und Grafschaft Bentheim, die zunächst zu Hannover und nach 1866 gleichfalls zu Preußen gehörten. Der Aufstieg Schüttofs und Nordhorns zu Zentren der Textilindustrie gewann nach frühindustriellen An-

¹³ Vgl. Claus Veltmann 2003, S. 414 und S. 425 f.; zur Geschichte des Dortmund-Ems-Kanals siehe den Sammelband: 100 Jahre Dortmund-Ems-Kanal. Die Geschichte einer Wasserstraße im Emsland. Hrsg. von der Emsländischen Landschaft, bearb. von Veronica Albrink, Sögel 1999.

¹⁴ Ebd. S. 423 f. Zu Papenburg ausführlich auch Wolf-Dieter Mohrmann (Hrsg.), Geschichte der Stadt Papenburg, Papenburg 1986.

¹⁵ Vgl. Lothar Loff, Die Geschichte der Erschließung der Erdöl- und Erdgaslagerstätten im Emsland, in: Landkreis Emsland 2002, S. 107-110.

fängen im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts an Dynamik und erlebte erst in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts eine permanente Krise, die im allgemeinen Fabrikensterben mündete. Getragen wurde der industrielle Aufschwung von der Investitionsbereitschaft vor allem zugewanderter niederländischer Kaufleute, die früh die Vorteile mechanisierter Produktion erkannten. Günstige Standortbedingungen ergaben sich aus dem Anschluss an das Wasserstraßen- und Eisenbahnnetz und aus der Verfügbarkeit billiger Arbeitskräfte.¹⁶

Eine weitaus ältere textilgewerbliche Tradition besaß hingegen die Tuchmacherstadt Bramsche, wo sich die Gildemeister und späteren Innungsmitglieder zur genossenschaftlichen Organisation zusammenschlossen und eine Spinnerei als gemeinsame Produktionsstätte errichteten. Auf diese Weise vollzogen sie den Übergang zur industriellen Fertigung, der auch kleineren Mitgliedsbetrieben ein Überleben sicherte.¹⁷

Ebenfalls in die vor- und frühindustrielle Epoche reichen die Anfänge der Eisenerzverhüttung und des Kohlebergbaus im Großraum Osnabrück zurück. Mit der Georgsmarienhütte, hervorgegangen aus einer im Jahr 1836 bei Beckerode gegründeten Eisenhütte, entwickelte sich der entstehende gleichnamige Ort zum Zentrum der Schwerindustrie. Dem Bergwerks- und Hüttenverein gehörten später auch das 1871 zunächst als eigene Aktiengesellschaft in Osnabrück eröffnete Eisen- und Stahlwerk sowie mehrere Kohlenzechen, Erzbergwerke, Steinbrüche und die Zementwarenfabrik am Piesberg an.¹⁸

Überlegungen zur Industriekultur in Weser-Ems

Die bisherigen Ausführungen haben gezeigt, dass der Raum Weser-Ems auf sehr unterschiedliche Art und Weise an den Wandlungen des Industriezeitalters teilnimmt und doch in der Gesamtschau charakteristische Gemeinsamkeiten aufweist. Auffallend ist, dass hier bislang noch kein Versuch unternommen wurde, „Industriekultur“ als regionale Klammer zu verstehen und mit eigenen Inhalten zu füllen. Ge-

¹⁶ Vgl. dazu z.B. den Beitrag von Clemens Wischermann, in: Clemens von Looz-Corswarem (Hrsg.), Nordhorn. Beiträge zur 600 jährigen Stadtgeschichte, Nordhorn 1979.

¹⁷ Susanne Meyer, Die Tuchmacher von Bramsche. Sieben Leben aus Handwerk und Industrie 1780-1970. Hrsg. vom Stadtmarketing Bramsche, Bramsche 2003.

¹⁸ So die Kohlenzechen Hilterberg, Piesberg, Werne an der Lippe und die Erzbergwerke am Hüggel, am Schafberg bei Ibbenbüren und bei Porta. Vgl. Susanne Meyer, Schwerindustrielle Insel und ländliche Lebenswelt, Georgsmarienhütte 1856-1933, Münster 1991(= Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland 70). Ottokar Israel, Entwicklung der Wirtschaft, in: Der Landkreis Osnabrück. Geschichte und Gegenwart. Im Auftrag des Landkreises hrsg. von Hans-Joachim Behr, Osnabrück 1971, S. 127-136; hier S. 132 f.

schehen sollte dieses im Wechselspiel zwischen Abgrenzung und Profilbildung. Die „klassischen“ Industrieregionen der Montan- und Schwerindustrie und ihre industriekulturellen Zugangswege können Anregungen geben, aber nicht Leitbild sein. Ihre industrielle Durchdringung in landschaftlicher, wirtschaftlicher wie soziokultureller Hinsicht unterscheidet sich gänzlich von der eines bis in die Gegenwart vorwiegend agrarisch geprägten Gebietes. Dennoch erscheint der Begriff „Industriekultur“ in seiner heutigen inhaltlichen Offenheit geeignet, um ihn auch auf die hiesige Region zu übertragen. Versteht man Industriekultur als Kulturgeschichte des industriellen Zeitalters und damit zugleich als Geschichte der Technik, als Sozialgeschichte der Arbeit, als Architekturgeschichte und geschichtliche Entwicklung eines geografischen Raumes, so weist der Begriff nicht nur über gegenständliche Relikte hinaus, sondern beschreibt ganz konkret die kulturelle Identität unserer Industriegesellschaft in fest umrissenen zeitlichen wie regionalen Grenzen.¹⁹ In Hinblick auf die Erschließung des daraus erwachsenen kulturtouristischen Potentials geht es in erster Linie um das Sichtbarmachen des jeweiligen kulturellen Erbes, was sowohl bedeutet, historische Prägungen erfahrbar werden zu lassen, als auch aktuelle Arbeits- und Lebensverhältnisse dazu in Beziehung zu setzen.²⁰

Vergegenwärtigt man sich vor diesem Hintergrund noch einmal die Industrialisierungsgeschichte dieses nordwestdeutschen Raumes, so fallen zwei entscheidende Merkmale auf: zum einen die vielfache Verflechtung von Naturraum, Naturnutzung und Industrialisierung, zum anderen die räumlich eng umgrenzte Industrialisierung im kleinstädtischen Milieu. Als dritter weniger regionspezifischer, dennoch gesamträumlicher Aspekt, tritt die Modernisierung der Infrastruktur, insbesondere der Ausbau der Verkehrs- und Kommunikationswege hinzu, wodurch die Umwälzungen des neuen Zeitalters bis in den entlegensten Winkel getragen werden konnten.

Die industriekulturellen Relikte aus diesen Bereichen sind vielfältig und nicht nur der musealen bzw. archivalischen Überlieferung zuzuordnen. Sie sind als Denkmale erhalten, manifestieren sich aber ebenso im Immateriellen, wie beispielweise einer bis heute aktiven Raiffeisengenossenschaft. Abgesehen von lokalen Initiativen fehlt es bislang aber an Vorhaben, dem Beispiel anderer Regionen zu folgen und diese vorhandenen Sachzeugnisse flächendeckend über Themenrouten, gemeinsa-

¹⁹ Vgl. dazu Ulrich Borsdorf, *Industriekultur und Geschichte*, in: *Forum Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur* 1 (2000), S. 16-21; Hermann Glaser, *Maschinenwelt und Alltagsleben. Industriekultur in Deutschland vom Biedermeier bis zur Weimarer Republik*, Frankfurt am Main 1981; www.industriekultur.de.

²⁰ Dietrich Soye, *Industrietourismus. Neue Chancen für alte Industrieregionen?* In: Christoph Becker und Albrecht Steinecke (Hrsg.), *Megatrend Kultur? Chancen und Risiken der touristischen Vermarktung des kulturellen Erbes*, Trier 1993 (= ETI-Texte 1), S. 42-56; hier S. 43.

me Themenjahre oder Veranstaltungsreihen zu vernetzen und zu einem Gesamtkonzept „Industriekultur in Weser-Ems“ auszubauen.

Seit kurzem gehören im Bereich Weser-Ems das Nordwestdeutsche Museum für Industriekultur, Nordwolle Delmenhorst und die Meyer-Werft in Papenburg als sogenannte „Ankerpunkte“ zur „Europäischen Route der Industriekultur“ (ERIH), einem Netzwerk der wichtigsten Standorte des industriellen Erbes in Europa. Damit besteht erstmals die Möglichkeit, den europäischen Vernetzungsgedanken mit Initiativen zur kulturellen Erschließung des Erbes der Regionen zu verbinden. Ziel künftiger Projekte wird es daher sein, beide Ankerpunkte als zentrale Anlaufstellen der Industriekultur in Weser-Ems weiter zu etablieren und sie mit Angeboten und Akteuren der regionalen Industriekultur zu vernetzen.

Das als erster Schritt in diese Richtung geplante Vorhaben eines kulturtouristischen Wegweisers zur nordwestdeutschen Industriekultur versteht sich daher als Pilotprojekt auf dem Weg zur Umsetzung dieses Vernetzungsgedankens. Angelegt als Kompendium soll einheimischen wie auswärtigen Besuchern eine Handreichung für eine Entdeckungsreise durch die Region angeboten werden. Aufgeteilt in fünf Themenrubriken (bodenständige Industrie, Naturnutzung und Landwirtschaft / Nahrungs- und Genussmittelproduktion / Textilindustrie / Verkehr und Mobilität / Schifffahrt und Wasserwege / Handwerk, Kommunikation und technische Erzeugnisse) finden dort alle diejenigen Institutionen Berücksichtigung, die im weiteren Sinne Industriekultur museal bewahren und öffentlich vermitteln. Ergänzend zur Beschreibung der einzelnen Einrichtungen ist geplant, auf touristische Zusatzangebote hinzuweisen, die sich als Ergänzung zum Museumsbesuch eignen.

Mit Blick auf die Zukunft wäre es wünschenswert, wenn von diesem Projekt Impulse ausgingen, um verstärkt regionsübergreifende Kooperationen zwischen den lokalen Akteuren auf den Weg zu bringen. Die beiden regionalen Ankerpunkte der ERIH-Route bieten hier ideale Ausgangspunkte und lassen hoffen, dass die Wege zur Industriekultur im Nordwesten nach und nach deutlicher Kontur annehmen und als Landmarken künftig dazu beitragen werden, das individuelle Profil der Region zu stärken.

Christina Reinsch, M.A., Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland in Leipzig und Bonn

Ein zukunftsweisendes EU-Modellprojekt zur medialen Ausweitung des Museums

Medienkulturwandel als Herausforderung für Museen

In kaum einem Zusammenhang zeigen sich die Folgen der sogenannten digitalen Revolution¹ heute so deutlich wie im Gebrauch digitaler Medien im kulturellen Kontext. Die private Kommunikation, der öffentliche Austausch von Meinungen, aber auch die Herstellung von Medieninhalten sind geprägt durch neue Möglichkeiten und Bedingungen der Informations- und Kommunikationstechnologie (ICT). Sie verändern Handhabung, Einsatzszenarien und Inhalte bekannter Medien, generieren neue Anwendungen und Praktiken und wirken zurück auf Inhalte und Formen unserer Kommunikationskultur.

Geht man davon aus, dass sich diese Entwicklung weiter fortsetzt, müssen sich Museen immer wieder mit der Frage auseinandersetzen, ob und inwiefern multimediale Anwendungen überhaupt zu Verbesserung der Kernaufgaben des Museums beitragen können und in welcher Weise die Integration neuer Kulturtechniken, wie sie z.B. durch den Gebrauch mobiler Medien entstanden sind, neue Perspektiven insbesondere für die Aufgabe der Informationsvermittlung erschließen. Ein Verständnis von Wissensbildung, die aus der Interaktion mit der Welt im sozialen Kontext erwächst und vom Individuum unter Einfluss seiner Umwelt aktiv konstruiert wird, muss sich in Vermittlungsprozessen widerspiegeln, die den Status des „passiv rezipierenden (und konsumierenden) Museumsbesuchers“ hin zu „einem aktiven und konstruktiven Anteil an den generierten Inhalten“ verschiebt.²

Projekte, die sich an diesem Konzept von Wissenskonstruktion orientieren, müssen eine Vielzahl von Arten der Kommunikation, Wissensgenerierung und inhaltsbezogener Produktion reflektieren, um daraus mögliche Konsequenzen für die Neugestaltung der Zugänge zum Museum oder für das Verhältnis zwischen Besuchern und Museumsexperten ziehen zu können.

¹ KCB336, Youth Culture and New Technologies-The Digital Revolution. http://wiki.media-culture.org.au/index.php/Youth_Culture_and_New_Technologies_-_The_Digital_Revolution.

² Wolfgang Strauss und Nina Zschocke, Explore Information / Create Knowledge, in: netzspannung.org, URL: <http://netzspannung.org/media-art/explore-information/>.

Auch die Museen reihen sich also ein in den Diskurs um „Bildung *im* Neuen Medium“, der nicht nach „neuen Geräten“ fragt, sondern dem es „um die Formationen und Transformationen von Strukturen, Dispositiven und Techniken, die in ihrer Gesamtheit als ein „Neues Medium“ gefasst werden können“,³ geht. In der Auseinandersetzung mit der Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologie wurden die Potentiale der Neuen Medien in der Vergangenheit oft als „raumüberwindende“ Mächte diskutiert. Die Bedeutung des Wortes „Entgrenzung“, das das Phänomen auf den Begriff zu bringen versucht, oszilliert dabei zwischen „Revolution“ und „Überwindung von Grenzen durch kulturellen Wandel“.⁴

In jedem Fall scheinen die digitalen Medien die herkömmlichen Handlungsräume und -muster in Frage zu stellen und sie neu zu denken. Im Projekt MORITZ - erwachsen aus einer Idee der bereits länger bestehenden Kooperationsbeziehung zwischen dem Museum der Stadt Delmenhorst und MedienforscherInnen an der Hochschule Bremen, aus der schon 1996/97 die Computer-Rekonstruktion der „Virtuellen Burg Delmenhorst“ im Stadtmuseum auf der Nordwolle entstanden war - sollte der Frage nachgegangen werden, welchen Anteil insbesondere *mobile* Medien zur Erschließung des Potentials der ICT für Museen beitragen können. Wenn wir dabei gelegentlich auf die „grenzüberschreitenden“ Aspekte des Projekts und seiner Ziele verweisen, so verbinden wir damit die Hypothese, dass durch die den digitalen Medien geschuldete Veränderung unserer Interaktions-, Kommunikations- und Vermittlungsräume auch eine qualitative Ausweitung von Museen im Sinne eines „augmented museum“⁵ nach sich ziehen können und werden.

Ausdehnung der Museumsausstellung in den städtischen Raum

Durch den Einsatz elektronischer Medien ergeben sich für Museen neue Möglichkeiten. Digitale Archive, Info-Terminals und Web-Sites sind häufig anzutreffende

³ O. Marchart, Bildungs-Apparaturen. Hegemonie, Protest und die pädagogische Funktion medialer Apparate, in: T. Meyer, M. Scheibel, S. Münte-Goussar, T. Meisel und J. Schawe, (Hrsg.) Bildung im Neuen Medium. Wissensformation und digitale Infrastruktur, Münster 2008, S. 167.

⁴ Vgl. z.B. Niels Werber, Von der Bagatellisierung des Raums. "Neue Medien" als "raumüberwindende Mächte", in: Alexandra Budke, D. Kanwischer und A. Pott (Hrsg.), Internetgeographien. Beobachtungen zum Verhältnis von Internet, Raum und Gesellschaft. (= Erdkundliches Wissen Band 136), Stuttgart 2004, S. 23-39; auch: Klaus Schönberger, Zwischen Persistenz und Entgrenzung – Nutzung Neuer Medien im Alltag und soziokultureller Wandel. Expertise für die Forschergruppe „Neue Medien im Alltag: Von individueller Nutzung zu soziokulturellem Wandel“ an der Technischen Universität Chemnitz, Chemnitz 2004.

⁵ Vgl. H. Eirund, M. Koplín, C. Klütsch und S. Schatral, Augmented museum – Besucher erkunden und gestalten mit, in: M. Mangold, P. Weibel und J. Woletz (Hrsg.), Vom Betrachter zum Gestalter. Neue Medien in Museen – Strategien, Beispiele und Perspektiven für die Bildung, Baden-Baden 2007, S.185 ff.

Beispiele, die von einem festen Ort aus, den Zugriff auf die virtuellen Informationen und Ausstellungen von Museen ermöglichen. Die Indienstnahme mobiler digitaler Medien ermöglicht, die Erfahrungen authentischer historischer Orte in das museale Vermittlungskonzept mit einzubeziehen, was umgekehrt zu einer räumlichen Ausweitung des „Ausstellungsortes“ Museum führt und mit verschiedenen Implikationen verbunden ist. Dieser Herausforderung wollte sich das Projekt MORITZ⁶ stellen.

Das Nordwestdeutsche Museum für IndustrieKultur auf der Nordwolle in Delmenhorst war für die Projektbeteiligten im Jahr 2006 und 2007 Ausgangspunkt und „Hauptversuchsfeld“. Die Rahmenbedingungen lassen sich folgendermaßen umreißen: Nachdem Anfang der 1980er Jahre die Nordwolle ihren Betrieb einstellte, startete schon wenige Jahre später die Konversion des Fabrikgeländes. Das Ergebnis war ein „neuer“ Stadtteil in Delmenhorst, der zwei auf den ersten Blick sehr gegensätzlichen Anforderungen, gerecht wurde: der Bewahrung eines eindrucksvollen Industriedenkmal und der städtebaulichen Weiterentwicklung des Geländes durch Nutzung und Neubau. Die ehemalige Industriebrache beherbergt heute in den sanierten Fabrikgebäuden der Jahrhundertwende den Komplex des Nordwestdeutschen Museums für IndustrieKultur, die örtliche Volkshochschule und zahlreiche Dienstleistungsträger, Bildungseinrichtungen und Medienagenturen. Im Jahr 2000 avancierte das Nordwollegelände mit der Mischung aus Baudenkmal, Wohngebiet und Wirtschaftsstandort zum EXPO-Außenprojekt. Innerhalb dieses Konversionsprojekts steht das 1996 gegründete Fabrikmuseum Nordwolle nicht nur für einen Ort der „Musealisierung der Industriegesellschaft“. Durch seine sozialgeschichtliche Ausrichtung verdeutlicht es auch anschaulich die Verknüpfung von Technik, Wirtschaft, Politik und Kultur und füllt damit eine Lücke in der hauptsächlich „bürgerliche“ Kulturgeschichte dokumentierenden nordwestdeutschen Museumslandschaft.⁷

Widmet sich das in einem Sheddachriegel und dem ehemaligen Turbinenhaus untergebrachte Fabrikmuseum Nordwolle der Industrialisierung Delmenhorsts am Beispiel der Textilindustrie, so beschäftigt sich das 1997 in der einstigen „Lichtstation“ eröffnete Stadtmuseum mit den anderen Zweigen der Delmenhorster Industrie, mit der Geschichte der Zuwanderung und weiteren bedeutenden Aspekten und Abschnitten der Stadt- und Regionalgeschichte. Die weniger exponierten architektonischen Zeugnisse dieser Industriekultur fielen weitestgehend entweder der Umstrukturierung durch Abriss oder einer Neubebauung zum Opfer. Sie passten sich so ganz

⁶ MORITZ geht auf den Arbeitstitel „Mobiler Rundgang in europäischen Textilindustrie-Zentren“ zurück.

⁷ H.-H. Precht, Zum Konzept des „Fabrikmuseums Nordwolle Delmenhorst“, in: G. Kaldewei. (Hrsg.), Ansichten der Nordwolle 1884 – 1996, Oldenburg 1996, S. 45 – 63.

unauffällig dem städtischen Wandel an oder sind heute noch in Betrieb, so z.B. die ehemaligen Anker- und Schlüssel-Linoleumwerke (DLW) - abgesehen von den Industrieanlagen der Nordwolle, die sich vor allem durch Größe, einheitliche Bauart und (Ab-)Geschlossenheit als „Stadt in der Stadt“, Museumsort und Baudenkmal präsentieren und sich dadurch vom Rest der Stadt abheben. Im heutigen Stadtbild von Delmenhorst entdeckt man nur noch relativ wenige Zeugnisse der Delmenhorster Industriegeschichte, die für den Betrachter unmittelbar als ehemalige Fabrikgebäude zugänglich sind. Verlässt der Besucher den Außenbereich des Nordwestdeutschen Industriemuseums auf der Nordwolle durch das Haupttor der Fabrik, findet er sich an einer viel befahrenen Straße gleich neben der Bahnlinie Oldenburg-Bremen wieder.

Ausgehend von diesem konkreten Zusammenhang des industriekulturellen Komplexes „Nordwolle“ in Delmenhorst, aber auf Verallgemeinerung und Übertragbarkeit zielend, wurde mit MORITZ ein Konzept für Rundgänge über europäische Industrie-Areale entwickelt, auf dessen Basis durch entsprechende PDA⁸-Anwendungen Museums-Ausstellungen auf historische Industrieanlagen ausgedehnt werden können. Diese sollten dem Besucher nicht nur ermöglichen, die konkreten Orte zu erkunden, sondern auch in deren Geschichte einzutauchen und in Interaktion mit den noch verbliebenen oder virtuell erfahrbaren Zeugnissen der Industriekultur zu treten.

Das Potential der ICT wird dahingehend ausgeschöpft, die ehemaligen, auf die gesamte Stadt verteilten Stätten der Industriekultur erneut miteinander zu verbinden, ihre Beziehungen sichtbar werden zu lassen und damit auch ihre stadthistorische und sozialgeschichtliche Dimension durch die Extension des Museumsraumes erfahrbar und im Stadtbewusstsein wieder real werden zu lassen. Touristische Besucher und Nachbarn der Museen bekommen dadurch die Chance, die lokale Geschichte der Textilindustrialisierung explorativ zu erkunden. Sie werden mittels mobiler Medien an der physisch-authentischen Stelle des industriellen Erbes, das sich beispielsweise in Delmenhorst auf mehrere Orte verteilt, in der Lage sein, miteinander Informationen aufzunehmen und mit eigenen Eindrücken zu verbinden. Diese ermöglicht es den Teilnehmern auch, sich themenbezogen mit anderen Standorten auszutauschen und die gemeinsamen historischen Aspekte zu erkunden. Über Webinterfaces soll zu einem späteren Zeitpunkt jeder Ort zu jeder Zeit auch von außerhalb des Museums und in den Sprachen der beteiligten Partner erreichbar sein.

Das Projekt MORITZ konzentriert sich auf die Förderung und Erzeugung übertragbarer Information zur Textilindustrie und stellt diese gemeinsam mit den euro-

⁸ Personal Digital Assistant (persönlicher digitaler Assistent), tragbarer Mini-Computer.

päischen Partnern her. Diese Art der kollaborativen Erzeugung von Wissens- und Bildungsprozessen benötigt auch eine gemeinsame Methode für Wissensauswertung. Dies ging nur über den intensiven Austausch aller Beteiligten, erst auf der professionellen Ebene, dann unter zunehmender Einbeziehung lokaler Gruppen und Personen.

Verbindung europäischer Museumsräume

Nicht nur im Bewahren, Vermitteln und Erforschen der Industriekultur *im* Museum liegt die Herausforderung für ein Museum, das der europäischen Geschichte einen Vermittlungsraum schaffen will, sondern auch in der Kenntlichmachung der Bedeutung der Industriekultur für die gesamte Stadt und ihre urbane Entwicklung bis heute. Es muss sich also in besonderem Maße der Anforderung stellen, die lokale, überregionale und europäischer Ebene von Industriekultur zu integrieren.

Durch den in Mitteleuropa erfolgten und z.T. immer noch stattfindenden Umbau der Industriegesellschaft in eine Dienstleistungsgesellschaft wird das industriekulturelle Erbe an vielen Orten zum Objekt musealer Arbeit.

Es lag daher nahe, das Konzept von MORITZ auf eine europäische Basis zu stellen und Verbindungen zwischen Kulturschaffenden, kulturellen Institutionen und Bürgern aus den teilnehmenden Regionen in Europa am Beispielthema Textilindustriekultur zu nutzen oder neu zu knüpfen. Das gemeinsame europäische kulturelle Erbe bildet hierfür die inhaltliche Grundlage der Zusammenarbeit.

Wir gehen davon aus, dass die besondere Bedeutung der regionalen und lokalen Geschichte, die ihr in der europäischen Gemeinschaft seit einiger Zeit beigemessen wird, durch die bessere Erforschung beispielsweise der Industriekulturgegeschichte in den nächsten 10-20 Jahren noch zunehmen wird.. Diese Vorstellung von „glocal“ (global-local) bildet den Rahmen für die entsprechende Interessensbildung zwischen den Besuchern vor Ort, den jeweiligen Museen sowie den auf europäischer Ebene Beteiligten im Projekt. Gerade in der Textilindustriekultur befinden sich starke lokale identitätsstiftende Merkmale in Kombination mit nicht-lokalen Aspekten wie z.B. der Migration, der Arbeiterbewegung, des Industrie- und Textildesigns, der Technikentwicklung, des Warenverkehrs usw. Die Zusammensetzung der Museumspartner von MORITZ aus Manchester, Lodz, Riga, Delmenhorst und Bocholt reflektiert diese europäische Dimension der (Textil-)Industrialisierung.

Die Teilförderung des Projekts im Rahmen des EU-Programms „Cultural Heritage“ (Kultur 2000) ermöglichte die Umsetzung des Konzepts, das aus der Kooperation des Nordwestdeutschen Museums für IndustrieKultur auf der Nordwolle⁹ in Del-

⁹ Nordwestdeutsches Museum für IndustrieKultur auf der Nordwolle in Delmenhorst, <http://www.del->

menhorst und der Medienforschungsgruppe M2C¹⁰ der Hochschule Bremen hervorgegangen ist - in Zusammenarbeit mit Partnern und Mitorganisatoren aus den Zentren der Textilindustriegeschichte Europas: mit dem Central Museum of Textiles¹¹ in Lodz, Polen, auch als "Weiße Fabrik" im sogenannten "Manchester des Ostens" bekannt; mit dem Museum of Decorative Arts and Design¹² in Riga, Lettland, sowie mit der Technischen Universität in Riga¹³. Weitere assoziierte Partner auf europäischer Ebene sind AgitPolska - Polnisch-Deutsche Initiative für Kulturkooperation e.V.¹⁴, die Fachhochschule Gelsenkirchen¹⁵, das Westfälische Industriemuseum - Textilmuseum Bocholt¹⁶, das Museum of Science and Industry in Manchester¹⁷, The Greater Manchester Archaeological Unit¹⁸ sowie das Medienkunstnetzwerk SHARE.global¹⁹.

Schranken des Mediums

Im Rahmen dieser europäischen Kooperation werden zu zwei Punkten innovative Umsetzungen erarbeitet: nämlich in Bezug auf die Übertragbarkeit von Informationen und die Vermittlung von Inhalten. Durch einen *übertragbaren Rundgang* per PDA werden drei Textil- und Industriemuseen in den Städten Riga, Lodz und Delmenhorst konzeptuell nachhaltig miteinander verbunden. Das mobile Medium ermöglicht es dem Besucher, Informationen zu gemeinsamen Aspekten einer europäischen Geschichte der Textilindustrie an ihren Originalschauplätzen zu bekommen: Die in den Klein-Computer eingespeisten historischen Ansichten der Industrieanla-

menhorst.de/nordwolle/museen/.

¹⁰ M2C – Früher: Forschungsgruppe mobile2culture, heute: M2C Institut für angewandte Medienforschung GmbH, am Zentrum für Informations- und Medientechnologie ZIMT der Hochschule Bremen, <http://www.mobile2culture.com/> <http://www.m2c-bremen.de/>.

¹¹ Central Museum of Textiles in Lodz, Polen - Centralne Muzeum Włókiennictwa w Łodzi, <http://www.muzeumwlokiennictwa.pl/>.

¹² Museum of Decorative Arts and Design in Riga, Lettland - Dekorativas makslas un dizaina muzeja tel-pas, Riga, <http://www.dlmm.lv/>.

¹³ Technische Universität Riga, Lettland - Rigas Tehniska Universitate, <http://www.rtu.lv/>.

¹⁴ AgitPolska e.V. - Polnisch-deutsche Initiative für Kulturkooperation, Bremen, <http://www.agit-polska.de/>.

¹⁵ Fachhochschule Gelsenkirchen - University of Applied Sciences Gelsenkirchen, <http://www.fh-gelsenkirchen.de/>.

¹⁶ Westfälisches Industriemuseum - Textilmuseum Bocholt, <http://www.lwl.org/LWL/Kultur/wim/S/bocholt/>.

¹⁷ Museum of Science and Industry in Manchester, UK, <http://www.msim.org.uk/>.

¹⁸ The Greater Manchester Archaeological Unit, UK, <http://arts.stage.manchester.ac.uk/umfac/gmau/>.

¹⁹ SHARE.global - Mediaartists Net; SHARE is a global community for media art activities, support and infrastructure for new media communities worldwide, eCulture and media sciences, <http://share.dj/>.

gen, Fotografien von Menschen, die in den Fabriken gearbeitet haben und auditive Zeitzeugenberichte vermitteln, wie sehr sich zumindest auf den ersten Blick z.B. Arbeiter-Wohnungen, Fabrik-Architektur, Textilfertigungs- und Gestaltungsprozesse an den jeweiligen Orten ähnelten. Dieses Modell lässt sich auch auf andere europäische kulturelle Institutionen übertragen, mit dem Ziel, eine vernetzte und mobile Medienplattform für Museen und Stätten der Industriekultur vorzubereiten.

Mit dem Rundgang via PDA soll auch die Spannung zwischen erfahrungs- und eventorientierten Strategien der Inhaltsvermittlung aufgenommen und konstruktiv behandelt werden. Spaß und Neugier sind für Lerneffekte genauso wichtig wie tiefer gehende historische Einblicke. Ein besonderes Interesse verdient daher die *Art der Vermittlung*: angereichert durch eine besondere grafische Ästhetik, die den kulturellen Anforderungen gerecht wird, werden Informationen in verschiedenen Detaillierungsgraden angeboten, so dass dadurch unterschiedliche Zielgruppen angesprochen werden - je nach Alter, Vorwissen, Interessensgebiet und Rezeptionserfahrung. „Klassische“ Ausstellungsmedien konzentrieren sich meist auf Objekte und erläutern deren Kontext durch Texte. Eine mobile PDA-Anwendung baut auf den aktuellen Entwicklungen im Bereich digitaler, interaktiver und vernetzter Medien auf, die nach neuen museumspädagogischen Konzepten fragen. Die Bandbreite dieser Ansätze spiegelt sich in den folgenden vier Gestaltungskonzepten für Rundgänge wider:

1. Der "individuelle Rundgang": der Besucher kann den Rundgang seinen Bedürfnissen entsprechend zusammenstellen.
2. Der "selbstbestimmte Rundgang": der Besucher kann Punkte eines vorher festgelegten Rundgangs überspringen.
3. "Grenzen überschreiten": Mit Hilfe der PDA-Technologie kann der Besucher Zeit- und Raumgrenzen in historischer und geographischer Dimension überwinden.
4. "Interaktivität": Der PDA bietet dem Besucher Material an, das interaktiv genutzt werden kann und zum selbstständigen Erkunden einlädt.

Es ist wichtig, sich darüber Klarheit zu verschaffen, wo der PDA innerhalb des Museums eingesetzt werden soll, und welche Zielgruppe er bedienen soll. Gegebenfalls sollten unterschiedliche Inhalte angeboten werden.

Trotz (oder gerade wegen!) seines raumüberwindenden Potentials setzt das Medium „PDA“ auch Grenzen, die in seiner technischen Spezifik liegen und in mancherlei Hinsicht die Gestalter und Nutzer in ihren jeweiligen Handlungsmöglichkeiten einschränken. Einige Beispiele, was zu beachten ist, seien angedeutet.

Kleine Displays erlauben keinen Lesetext; die Inhalte sollten professionell gesprochen werden; gesprochene Texte sind anders zu bewerten als gedruckte; vor allem sollten gesprochene Texte grammatikalisch einfach sein; Texte sollten in erster

Linie interessant sein und erst in zweiter Linie wissenschaftlich anspruchsvoll; Audiotexte sollten, wenn möglich, immer durch Bildmaterial gestützt werden; es macht dabei offensichtlich keinen Sinn, auf einem kleinen Display das zu zeigen, was man als Original vor sich hat. Gerade ein PDA bietet die Möglichkeit zu zeigen, was gerade vor Ort in der Stadt eigentlich nicht sichtbar ist (historische Ansichten, Blicke in sonst verschlossene Räume, Funktionsschemata, interaktive spielerische Wissensvermittlung etc.). Medieninhalte sollten jedoch als Kunst der hohen Verdichtung betrachtet werden. Die Aufmerksamkeitsspanne des Besuchers ist gering, daher sollten in kurzer Zeit hoch verdichtet und professionell Inhalte vermittelt werden, die vor allem ansprechend sind.

Der Entwicklung eines neuen Interfacedesigns für PDA's wurde im Projekt eine besondere Bedeutung beigemessen. Die Struktur, der Aufbau, sowie die Navigation und die angesprochenen Themen sind bei allen drei Rundgängen in Delmenhorst, Lodz und Riga gleich. Das Interface ist so angelegt, dass die Navigation nicht mittels eines Hilfsinstruments, sondern einfach mit den Fingern auf dem Touch-Screen bedienbar ist. Dadurch tritt eine unmittelbarere Interaktion mit den medialen Inhalten ein. In Abb. 1 ist die Navigationskarte im Display des PDA's zu sehen; diese führt den User durch die Umgebung und unterstützt ihn bei der Orientierung. Die Stelen markieren die einzelnen Informationspunkte des Rundgangs, die durch Berührung aktiviert werden. Auf unseren Rundgängen ist es wichtig, dass die Informationen direkt vor Ort abgerufen werden können, da sie stark mit der Umwelt interagieren. Aus diesem Grund haben wir uns dazu entschieden, dass die späteren Anwender die Informationspunkte vor Ort über eine Code-Eingabe aktivieren. Nach Aktivierung eines Informationspunktes auf der Karte, wird der Besucher gebeten, einen Code, der sich auf der jeweils speziell angefertigten Stele vor Ort befindet, in den PDA einzugeben. Die Codeeingabe erfolgt über 3 Symbole (Abb. 2).

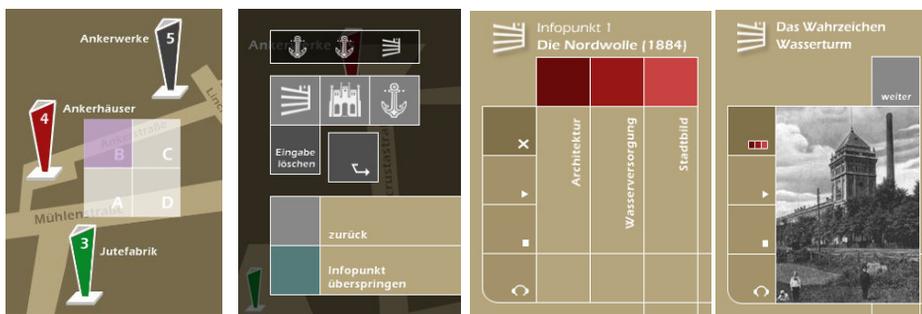


Abb. 1 – 4: Ansichten aus dem PDA-Rundgang

Auf dem oberen horizontalen Reiter (Abb. 3) ist die im Display farbcodierte inhaltliche Navigationsleiste angeordnet. Im Farbschema des Hintergrundes sind links vertikal (Abb. 3) bzw. unten horizontal (Abb. 4) weitere Navigations-Elemente angeordnet (z.B. Audiosteuerung oder Beenden des jeweiligen Infopunktes). Elemente wie die Lupe (Abb. 4) ermöglichen dem Anwender, Detailansichten der visualisierten Objekte zu erhalten. „Special“-Buttons zeigen besondere Features an und sind als extra gekennzeichnete Symbole dargestellt, die kleine Spiele und Interviews aufrufen, interaktive Vergleiche ermöglichen oder zum Erkunden der Umgebung auffordern.²⁰

Perspektiven der Kooperation im Wissensraum

Das auf MORITZ folgende Projekt MaX²¹ konzentriert sich in seiner Realisierung hauptsächlich auf die Förderung und Erzeugung von ICT- und Nicht-ICT-basierten Beteiligungsmethoden für Museumsbesucher, aber auch der Museen untereinander durch die Herstellung übertragbarer Informationen, individueller Auswertung von Museumsbesuchen, der Benutzerbeobachtung und der Integration von Benutzerbeiträgen an den verschiedenen Orten der europäischen Textilindustrie.

Konzeptionell und technisch sieht die Realisation eine Verbindung von interaktiven Multi-User-Environments mit stationären Datenbank-Abfragesystemen vor. Dabei kommen konvergent gestaltete, automatisierte Darstellungstechniken zum Einsatz. Die noch am Museum entstehenden Botschaften wie Bild, Text, Ton können ebenso wie Video zum Bestandteil der öffentlichen Kommunikation vor Ort und zwischen den Museen werden.

Ansichts des zunehmenden Interesses von Mediennutzern, Inhalte selbst zu gestalten und diese unkompliziert zu veröffentlichen, stellt sich in technischer Hinsicht die Anforderung, kulturelle Konzepte mit der Idee der „Simplicity“²² zu verbinden und diese mittels Technik zu realisieren. Gleichzeitig soll die entstehende Entwicklung den Ansprüchen von unterschiedlichen Museumspartnern gerecht werden und für diese administrierbar sein. Die Tatsache, dass bislang solche Inhalte fast ausschließlich über das Internet bzw. über Web-Technologien realisiert werden,

²⁰ Vgl. Eirund et al. (2007), a.a.O., S. 191 – 193.

²¹ MaX - Museums at Access, Forschungs- und Entwicklungsprojekt am M2C, http://www.m2c-bremen.com/index.php?option=com_content&task=view&id=36&Itemid=58.

²² Einfachheit; Kennzeichnung für die Beachtung der Grundregel zur Betonung auf Einfachheit im Design von Medienanwendungen. „Simplicity“ nennt sich auch ein experimentelles Forschungsprogramm am MIT Media-Lab. Hierbei geht es um die Erforschung und Entwicklung von Technologien und Design, die einfacher zu verstehen und einfacher zu benutzen sind und damit mehr Spaß bei ihrer Benutzung bereiten.

lässt erkennen, in welchem Bereich MaX hier mit der Integration interaktiver und gegebenenfalls mobiler Technologien operiert. Wir haben uns daher zum Ziel gesetzt, eine offene Plattform zu entwickeln, die es ermöglicht, mit multimedialer Anbindung in unterschiedlichen Szenarien aktiv zu werden. Das in MaX anvisierte Medium lässt sich dementsprechend vom Museum und vom Internet aus ansteuern. Über diese Plattform können dann die Besucher aller beteiligten Museen in der „Community“ aktiv sein.

Technisch gesehen kommen für die Darstellung der Ergebnisse interaktive Screens und für ihren Austausch im Hintergrund Internetmedien zum Einsatz. Im Vordergrund verwenden wir interaktive, berührungssensible Multi-User-Displays²³ in den Museen, verbunden mit einer geeigneten Methode der Kontextualisierung und Visualisierung der vorliegenden Inhalte in einer Semantic Map²⁴. Diese Wissensmedien²⁵ ermöglichen Kommunikation sowohl direkt zwischen den Projekt-Teilnehmern als auch mit den von ihnen verfassten Beiträgen. Über ein Content-Managementsystem (CMS) lassen sich digitalisierte Inhalte der Projektpartner einfügen und kollaborativ nutzen. Das integrierte Webinterface ermöglicht den Zugang zu den Informationen einzelner Museen und bietet sowohl die Möglichkeit, diese simultan zu erkunden, Ideen und Erfahrungen mit anderen Besuchern zu teilen, als auch den Zugang zu einem Archiv, in dem mündlich erzählte Geschichte(n) als Sprach- oder Textdatei gesammelt werden. Über die Kommunikationsschnittstelle für Besucher lassen sich Nachrichten zu einzelnen Ausstellungs-Objekten oder Themengebieten vom jeweiligen authentischen Ort aus an die Plattform senden. Supplementär können wir uns zum Abrufen der gespeicherten Information die Verwendung berührungsloser²⁶ Multi-User-Interfaces an den Litfaßsäulen vorstellen, wie sie zur Zeit entwickelt werden, auch um die von Maus und Tastatur geformten klassischen Barrieren zu verlassen. Das Medium wird als Forum zur Geschichte der europäischen Textilindustrie in Form einer interaktiven Litfaß-Säule in jedem Museum realisiert.

Die Partizipationskonzepte für jedes Museum zu generieren bedeutet, sich zunächst auf einen völlig offenen Gestaltungsprozess einzulassen. Die Projekt-Partner übernehmen selbst die Entwicklung von neuen, partizipativen Ansätzen für ihre

²³ Mehrere Benutzer können an einem Touchscreen-Monitor zeitgleich unterschiedliche Aktivitäten ausführen.

²⁴ Vgl. Wolfgang Strauss, Monika Fleischmann; Jochen Denzinger, Michael Wolf, und Yinlin Li, Knowledge Spaces: Cultural Education in the Media Age, in: Claude Ghaoui (Hrsg.), E-Education Applications: Human Factors and Innovative Approaches, Hershey 2004, S. 291 - 307.

²⁵ P. A Fishwick, Aesthetic Computing 'Manifesto', in: O. W. Bertelsen, Dagstuhl Seminar Report No.348.

²⁶ Vgl. Monika Fleischmann und Wolfgang Strauss, PointScreen - gestenbasierte, berührungslose Navigation, eCulture Factory, 31.01.2007, <http://www.eculturefactory.de/CMS/?id=367>.

Museen. Dabei können mobile und interaktive IC-Techniken oder andere Methoden zum Einsatz kommen. Die Maßnahmen sollen prinzipiell übertragbar sein, wobei auch die Verbesserung der interkulturellen, der medienkulturellen und der Kommunikations-Kompetenz dazugehört und diese thematisch eingebunden werden dürfen. Die heute verwendeten neuen „kulturellen Techniken²⁷“ sind beteiligt an der Herstellung von Identität, Kommunikation, sozialen Auswirkungen aber auch an Spaß oder Wissensbildung. Entsprechend sieht MaX eine direkte Beteiligung des aktiven Besuchers am Museum vor und versucht eine Umgebung zu gestalten, die es nahe legt, selbst aktiv zu werden, und in der die Teilnahme an komplexen Prozessen leicht fällt – eine Herausforderung für grenzüberschreitendes Infotainment im Begegnungsraum europäischer Industriekultur.

Abbildungsnachweis:

Abb. 1 - 4: Wilkens / Koplin

Dr. Ulrike Wilkens, Leiterin des Multimedia-Kompetenzzentrums an der Hochschule Bremen, wilkens@informatik.hs-bremen.de
Martin Koplin, Medienwissenschaftler, M2C-Koordinator an der Hochschule Bremen, mkoplin@informatik.hs-bremen.de

²⁷ Gemeint sind solche Kulturtechniken, in denen oder zu deren Entstehung digitale Medien eine wesentliche Rolle einnehmen.

100 Jahre Deutscher Werkbund 1907 -2007.
Katalog zur Jubiläums-Ausstellung, München 2007 (380 Seiten, zahlreiche Abbildungen, teilw. vierfarbig)

Aus der deutschen Architektur- und Kulturgeschichte ist der Deutsche Werkbund (DWB) nicht wegzudenken. 1907 gegründet, wurde er sofort ein Sammelbecken für alle reformorientierten Kräfte nicht nur in der Kunst und Architektur, sondern darüber hinaus auch in der Wirtschaft und Politik. Gerade dieses Überschreiten der Grenzen machte den Werkbund so erfolgreich. Seine Worte wurden gehört, seine Jahrbücher waren damals die vielleicht wichtigsten Kompendien zeitgenössischer Ästhetik. Doch schon nach Ende des Ersten Weltkriegs, als das von den allermeisten Werkbundmitgliedern erträumte „neue Deutschland“ nicht Wirklichkeit geworden war, setzte ein kontinuierlicher Bedeutungsverlust ein. Der Werkbund mühte sich redlich, auch fortan noch zu Fragen der Kunst und Architektur Stellung zu beziehen. Weiterhin waren viele der bedeutendsten Architekten in seinen Reihen tätig und tatsächlich setzte er mit der Protegierung des Neuen Bauens und der Herausgabe der Zeitschrift „Die Form“ neue, weithin wahrgenommene Akzente. Doch die Ästhetik hatte sich längst von den Empfehlungen des Werkbundes emanzipiert und ging eigene Wege, die der Werkbund bestenfalls begleitete.

Die Häuser und die Produktgestaltung in dem Jahrzehnt vor 1914 kann man gestrost als Werkbundstil bezeichnen. Manche Städte, vor allem auch Delmenhorst bei Bremen, durften mit Fug und Recht „Werkbundstädte“ genannt werden. Es gab eine erstaunliche Kongruenz zwischen den Arbeiten der Werkbund-Mitglieder und der Avantgarde der Gestaltung. Nach 1918 verflüchtigte sich die Deckungsgleichheit, ja, die Übereinstimmung wurde kontinuierlich geringer; der Deutsche Werkbund wurde in seinem gesellschaftlichen Einfluss dann in der Nachkriegszeit nach 1945 Jahr für Jahr randständiger. Wenn man heute mit Mitgliedern des Werkbundes spricht, dann bewegt sie vor allem eine Frage: Was ist unsere Aufgabe jetzt und in der Zukunft? Wie bekommen wir Einfluss auf die Ästhetik des Alltags? Es ist jedoch nicht allein der Bedeutungsverlust, der zu Sinnfragen führt. Es gibt heute keinen „neuen“ Werkbund mehr, der womöglich eine höhere Autorität hat. Auch die

Offenheit der Gesellschaft für widersprüchliche ästhetische Ansätze, die Möglichkeit, Kitsch und Sachlichkeit nebeneinander zu setzen, hat den moralischen Anspruch des Werkbundes, die eigentliche Autorität in Sachen Gestaltung zu sein, inzwischen vollkommen ausgehöhlt.

Der vorliegende Katalog zur Jubiläumsausstellung in der Pinakothek der Moderne in München, der Gründungsstadt, ist ein Spiegelbild der Werkbundgeschichte. Die bedeutenden ersten Jahre werden in dem Katalog angemessen und gut bebildert dokumentiert – wobei die Bilder im Fließtext leider nicht über Briefmarkengröße hinauskommen. Doch in den zwischen den Kapiteln angeordneten farbigen Tafelteilen wird die zeitgenössische Ästhetik seitenfüllend und eindrucksvoll präsentiert.

Die erste Hälfte des Buches bringt allerdings wenig Neues. Die meisten Bilder hat man schon irgendwo in entsprechenden Veröffentlichungen gesehen - wenn auch kaum in dieser Opulenz. Bei allem Bekannten vermisst man geradezu neue, erfrischende und ungewöhnliche Blickrichtungen auf die ersten Jahre des Werkbundes.

Die eigentliche Leistung des Kataloges, der von Werner Durth, Darmstadt, herausgegeben wurde, ist die Fortführung der Werkbund-Geschichte bis in die jüngste Vergangenheit. Aus heutiger Sicht erscheint es fast schon rührend, wie der Werkbund nach dem Zweiten Weltkrieg mit Musterkoffern, die Porzellan und Besteck enthielten, den deutschen Schüler zur „guten Form“ erziehen wollte. Man glaubte damals immer noch, dass man eine moralische Instanz sei und verlor gleichzeitig den Anschluss an die rasante Entwicklung der Kunst und Kultur in den 1960er und 1970er Jahren. Mit der Popkultur hatte der Werkbund, der bis heute den Elitegedanken huldigt, der die gute Gestaltung aus der Masse herausheben wollte, immer Probleme. Große Teile der Kunst, der Architektur und der Kultur schienen für den Werkbund gar nicht zu existieren. Einen neuen Ansatz und eine engere Verbindung zu den Strömungen der Zeit fand man in den 1980er Jahren, als die Ökologie als Parameter der Gestaltung entdeckt wurde. In ökologischen Fragen konnte der Werkbund wieder moralisch argumentieren. Hier konnte auch mit gutem Grund die Massenkultur angegriffen werden - wie 1986 auf einer Ausstellung zur Jugendkultur in Stuttgart.

Tatsächlich jedoch gelang es auch in den 1980er Jahren nicht – trotz erfolgreicher Sonderausstellungen und Veröffentlichungen z.B. zu städtebaulichen Themen - die Meinungen des Werkbundes in eine größere Öffentlichkeit zu verbreiten. Der Werkbund wurde jedes Jahr mehr zu einer immer kleineren, später fast sektiererischen Gruppe von Gestaltern, die an eine Verbindung von Ästhetik und Moral glaubten.

Vielleicht allein das Werkbundarchiv in Berlin, heute das „Museum der Dinge“, hatte es unter der Leitung von Eckhard Siepmann geschafft, Werkbundarbeit und Alltagskultur wieder ganz eng und ganz erfrischend zugleich miteinander zu verbinden. Hier bekam man in verschiedenen Ausstellungen den Eindruck, dass es auch einen neuen, erfolgreichen, kompetenten Werkbund noch geben könne und dass die Beschäftigung mit Ästhetik und Wirtschaft und gleichzeitig mit Politik auch heute Konjunktur haben könnte. Jedes Projekt des Werkbundarchivs schon in den 1970er und 1980er Jahren erscheint auch aus heutiger Sicht ein Gewinn - so z.B. die Ausstellungen und Kataloge über Bruno Taut, Hermann Muthesius oder Walter Benjamin.

In dem schweren und großformatigen Jubiläumskatalog vermisst man hingegen diese Ansätze und diese Fragestellungen fast gänzlich. Das Werkbundarchiv, die wohl wichtigste Schöpfung des Deutschen Werkbundes nach dem Zweiten Weltkrieg, findet fast keine Erwähnung. Auch werden die verfügbaren Quellen und Schriften nicht ausgeschöpft – manche Arbeiten, die sich mit der Geschichte des Werkbundes selbst oder wichtiger Protagonisten auseinandersetzen – u.a zu Peter Behrens, Paul Bonatz, Fritz Höger, Heinz Stoffregen - findet man nicht einmal im Literaturverzeichnis. Der Leser, der sich ein wenig in dieser Geschichte auskennt, bekommt gelegentlich den Eindruck, dass an dem Katalog die Funktionäre des modernen Werkbundes mitgeschrieben haben, dass eine kritische, eine neu-wertende Sicht auf diesen Bund so nicht möglich war. Trotz aller Einschränkungen und Kritik bietet der Katalog aber doch einen guten Überblick über 100 Jahre Werkbundgeschichte, insbesondere über die ersten Jahrzehnte des DWB. Er ergänzt das schon zu Anfang der 1980er Jahre erschienene Standardwerk von Joan Campbell – ohne es jedoch zu ersetzen.

**Dr. Nils Aschenbeck, Verleger, Aschenbeck-Verlag Bremen, und Journalist,
info@aschenbeck.net**

Die „animalische Stadt“: Die Mensch-Tier-Beziehung in der Urbanisierungsforschung

Die Bevölkerungszahlen unserer Städte steigen rasant. Die Rede ist allerdings nicht von Menschen, sondern von Bären, Feldmäusen, Füchsen, Insekten, Vögeln und Wildschweinen – also von Tieren, die traditionell nicht in der Nähe von Menschen leben. Viele von ihnen zieht es vom Land in die Stadt, da Städte mittlerweile bessere Nahrungsquellen und Zufluchtsorte bieten als die meist industriell bewirtschaftete Monokultur auf dem Land. Wie die Süddeutsche Zeitung unlängst berichtete, ist die Artenvielfalt in der Stadt erstaunlicherweise oft größer als im Umland.¹ Die allgemeine Urbanisierung der Welt bezieht sich also nicht nur auf Menschen, sondern auch auf Tiere.

In den Medien findet man häufig Berichte über das Leben von Tieren im Großstadtdschungel. Junge Zootiere wie Knut und Flocke sind längst zu Medienstars und Ikonen ihrer Heimatstädte geworden, die Touristen aus der ganzen Welt anziehen. Aber auch weniger prominente Vierbeiner wie die streunenden Katzen Roms, Kampfhunde, Kastanienmotten, die Biber hinter dem Deutschen Museum in München, Bären in den Vororten von Los Angeles oder die Füchse aus Berlin-Mitte machen Schlagzeilen. Dass sich hinter solchen Geschichten häufig mehr als nur rührselige Lokalnachrichten verbergen, wurde besonders deutlich, als Hurrikan Katrina im August 2005 weite Teile von New Orleans und der umliegenden Gebiete verwüstete. Die behördliche Anordnung, dass Tiere nicht evakuiert würden, führte dazu, dass Tausende von Bewohnern sich weigerten, die Stadt zu verlassen, um mit ihren Tieren zusammen bleiben zu können, was das Ausmaß der Katastrophe weiter erhöhte.² Wie die Rettungs- und Spendenaktionen der folgenden Monate belegten, war das Schicksal der Tiere keine unbedeutende Nebensache, sondern vielmehr ein

¹ Robert Lücke, „Wildsau in der Fußgängerzone: In vielen Städten leben mittlerweile mehr Tierarten als auf dem Land“ *Süddeutsche Zeitung* (26./27. April 2008), 24.

² Schätzungen zufolge forderte Hurrikan Katrina ungefähr 600.000 Haustieropfer. „No Pet Left Behind: Modifying Evacuation Plans to Include Pets“ *Yale Center for Public Health Preparedness* 2 (Juli 2007), 1.

weiteres Indiz für das weit reichende Versagen der Behörden, angemessen auf eine solche Katastrophe zu reagieren. Mittlerweile hat der amerikanische Kongress in beispielhafter Einigkeit sogar ein Gesetz erlassen, das die Integration von Tieren in Evakuierungsplänen verankert. In der Begründung des Gesetzes heißt es: „wenn Menschen vor die Wahl gestellt werden, sich zu retten oder ihre Haustiere zu hinterlassen, entscheiden sich viele, ihr eigenes Leben zu riskieren, um bei ihren Tieren zu bleiben. Es ist jetzt klar, dass wir Behörden dazu anhalten müssen, Notfallpläne aufzustellen, um die öffentliche Sicherheit zu gewährleisten.“³ Hurrikan Katrina ist nur ein Beispiel für den entscheidenden Einfluss, den Tiere auf das städtische Leben, die menschliche Gesellschaft und auch auf die Politik ausüben.

Während die Medien zunehmend Tiere in ihre Berichterstattung aufnehmen, spielen sie in der Stadtforschung bisher allerdings noch kaum eine Rolle. Das Augenmerk der meisten Forscher richtet sich nur auf den Menschen, was hauptsächlich mit der historischen Konzeption der Stadt zu tun hat, denn die Stadt wird meist als eine vom Menschen geschaffene Umwelt verstanden, die der Natur gegenübersteht und deren angebliche Überwindung darstellt. Sieht man jedoch genauer hin wird deutlich, dass der Aufbau und Alltag von Städten immer eine wesentlich komplexere Lebenswelt aufgewiesen hat als eine rein anthropozentrische Sichtweise suggeriert.⁴ Pferde, Hunde, Katzen, Schlachttiere, Ratten, Tauben; aber auch Bären, Affen und Singvögel - um nur einige zu nennen - haben seit jeher den urbanen Alltag geprägt und somit auch zur historischen Entwicklung von Städten beigetragen. Es stellt sich also die Frage: Wie kann und warum sollte man Tiere in die Stadtforschung integrieren?

Im folgenden Exposé möchte ich dieser Frage unter besonderem Bezug auf die Entwicklung moderner europäischer und amerikanischer Metropolen des 19. Jahrhunderts nachgehen.⁵ Wie haben Tiere den Prozess der Urbanisierung und die Entstehung moderner Metropolen geprägt? Zuerst ist natürlich festzustellen, dass es hier nicht darum geht, eine Stadtforschung aus der Sicht der Tiere zu propagieren, sondern vielmehr darum, den historischen Wandel der Mensch-Tier-Beziehung und dessen Einfluss auf die Stadtentwicklung zu untersuchen. Hierbei werde ich mich besonders auf die folgenden drei Tiergattungen beziehen, da jede von ihnen einen

³ Public Law 109-308 "Pets Evacuation and Transportation Standards Act" (109th Congress der Vereinigten Staaten von America erlassen am 6. Oktober 2006). Das Gesetz wurde mit 349 Ja zu 29 Nein Stimmen beschlossen.

⁴ Dorothee Brantz, "The Natural Space of Modernity: A Transatlantic Perspective on (Urban) Environmental History" in *Historians and Nature: Comparative Approaches to Environmental History*. Edited by Ursula Lehmkuhl and Hermann Wellenreuther. (Oxford: Berg Publishers, 2007), 195-225.

⁵ Ich danke Anne Gommée und Laurent Jachetta für ihre Unterstützung bei der Recherche und Bearbeitung dieses Aufsatzes.

charakteristischen Aspekt der modernen Stadtentwicklung hervorhebt: 1) das bedeutendste Stadttier ist zweifellos das Pferd, das wie kein anderes Lebewesen den Aufbau moderner Infrastrukturen getragen hat; 2) Schlachttiere (Rinder, Kälber, Schweine, und Schafe), die unumgänglich waren für die Entwicklung moderner Metropolen, weil sie die Basis lieferten, um die rasant wachsenden städtischen Bevölkerungen mit Fleisch und einer Vielzahl anderer Produkte zu versorgen; und schließlich 3) Zootiere, die als Symbol für den imperialen Anspruch vieler aufstrebender Metropolen des 19. Jahrhunderts fungierten. Diese drei Tiergruppen sind natürlich nur als exemplarisch zu verstehen. Aus Platzgründen kann hier beispielsweise nicht näher auf die Haustiere, deren städtische Ausbreitung auch eng mit dem Aufstieg der bürgerlichen Moderne verbunden ist, eingegangen werden und auch die Rolle der Wildtiere sowie der Zivilisationsparasiten muss leider unbeachtet bleiben.⁶ Im Sinne der Forumsrubrik zielt dieser kurze Beitrag hauptsächlich darauf ab, Denkanstöße und einen ersten Überblick über den Forschungsstand zu diesem Thema zu liefern. Eine ausführlichere Behandlung dieses Themenbereichs ist für eine spätere Schwerpunktausgabe des IMS geplant.⁷

1) Pferde als Motor der städtischen Infrastruktur

Das 19. Jahrhundert wird oftmals als das Zeitalter der Eisenbahn bezeichnet. Was dabei leicht vergessen wird ist, dass das Gros des innerstädtischen Verkehrs weiterhin von Pferden abhängig war. Als Zug-, Droschken- und Reitpferde bestritten sie fast ausschließlich den lokalen Güter- und Personentransport. Sie waren unumgänglich für Feuerwehr, Ambulanz, Post, Militär und Polizei sowie für den entstehenden öffentlichen Nahverkehr. Die alltägliche Versorgung der Städte mit Lebensmitteln und anderen Gebrauchsgütern wurde von Pferden getragen und auch die Bebauung des Stadtraums hing in vielerlei Hinsicht von Pferdestärken ab, weil sie nicht nur die Baustoffe transportierten, sondern auch die Lasten des Baubetriebs schulterten. Somit ist die Urbanisierung des 19. Jahrhunderts eigentlich undenkbar

⁶ Hierzu siehe Kathleen Kete, *The Beast in the Boudoir: Petkeeping in Nineteenth-Century Paris* (Berkeley: University of California Press, 1994); Cord Riechelmann, *Wilde Tiere in der Großstadt* (Berlin: Nicolai, 2004); Louise E. Robbins, *Elephant Slaves and Pampered Parrots: Exotic Animals in Eighteenth-Century Paris* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2002); Annabelle Sabloff, *Reordering the Natural World: Humans and Animals in the City* (Toronto: University of Toronto Press, 2001); James Serpell, *In the Company of Animals: A Study of Human-Animal Relationships* (New York: Blackwell, 1986); Robert Sullivan, *Rats: Observation on the History and Habitat of the City's Most Unwanted Inhabitants* (New York: Bloomsbury, 2004).

⁷ Dieses Schwerpunktheft wird von Clemens Wischermann von der Universität Konstanz herausgegeben werden.

ohne die Antriebskraft dieser Vierbeiner, die den Grundstein für die Mobilität moderner Metropolen legten.



Abb. 1: Der Straßenverkehr von Paris ca. 1830.

Der amerikanische Verkehrshistoriker Clay McShane konstatiert, dass im späten 19. Jahrhundert circa ein Pferd pro 20 Einwohner benötigt wurde und dass die Zahl der Stadtpferde bis ins erste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts ständig wuchs. Beispielsweise arbeiteten um 1900 circa 130.000 Pferde in Manhattan, 74.000 in Chicago und 51.000 in Philadelphia.⁸ In europäischen Metropolen war das Zahlenverhältnis nicht entscheidend anders.

In Bezug auf die Erforschung der Stadt ist natürlich nicht nur deren zahlenmäßige Präsenz von Bedeutung, sondern vielmehr deren Integration ins städtische Leben. In ihrem unlängst erschienenen Buch *The Horse in the City* untersuchen Clay McShane und Joel Tarr die Bedeutung von Pferden in der Entwicklung amerikanischer Städte.⁹ Auch zur Geschichte des Berliner und Pariser Pferdeverkehrs liegen einige Studien vor.¹⁰ Diese Texte zeigen, dass Pferde eine ganz zentrale Rolle in der

⁸ Clay McShane and Joel Tarr, "Pferdestärken als Motor der Urbanisierung: Das Pferd in der amerikanischen Großstadt im 19. Jahrhundert" in: *Tierische Geschichte: Die Beziehung von Mensch und Tier in der Kultur der Moderne*. Hrsg. Dorothee Brantz und Christof Mauch (Paderborn: Schöningh, 2008).

⁹ Clay McShane und Joel Tarr, *The Horse in the City: Living Machines in the Nineteenth Century* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2007).

¹⁰ Ghislaine Bouchet, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914* (Paris: Librairie Droz S.A., 1993); Brigitte Krokotsch, *Tierhaltung und Veterinärmedizin im Berlin des 19. und 20. Jahrhunderts: Eine Spurensicherung*

Infrastrukturentwicklung wachsender Metropolen spielten, aber sie zeigen auch, dass diese Tiere nicht einfach nur als pure Maschinen behandelt werden konnten.

Die moderne Infrastrukturgeschichte bezieht sich hauptsächlich auf das motorisierte Zeitalter, übersieht dabei jedoch, dass viele dieser Infrastrukturen ursprünglich aus der Pferdematik des 19. Jahrhunderts stammen. Die Asphaltierung von Straßen, die Schaffung von Fußwegen und Boulevards ist auf den städtischen Pferdeverkehr zurückzuführen. Die autogerechte Stadt des 20. Jahrhunderts hat also ihren Ursprung in der pferdegerechten Stadt des 19. Jahrhunderts. Eigentlich ist es erstaunlich, dass Stadtforscher dem Auto mehr Aufmerksamkeit geschenkt haben als den Pferden, denn die Geschichte der Letzteren ist nicht nur älter sondern auch vielschichtiger, weil sie eben nicht nur Maschinen, sondern Lebewesen waren.¹¹ Zum einen mussten die Tiere ständig mit Futter und Unterkünften versorgt werden, was viele Städte vor erhebliche Herausforderungen stellte, die sich auch im Alltag und Städtebau niederschlugen. Die tägliche Versorgung von Pferden erforderte vielfältige Ressourcen – besonders Heu, das kontinuierlich aus dem Umland heran geschafft werden musste.¹² Bis heute erinnern die vielerorts weiterhin so genannten Heumärkte und umfunktionierten Marställe an die einstige Signifikanz von Pferden im städtischen Raum.

Zum anderen spielten natürlich auch soziale Faktoren eine Rolle. Die Beziehung von Menschen und Pferden spiegelte die zunehmende Klassenspezifikation wachsender Städte wieder. Während der Besitz von Reitpferden und privaten Droschken hauptsächlich der Oberschicht vorbehalten war, oblag die Betreuung dieser Tiere meistens einfachen Arbeitern. In amerikanischen Städten waren dies zumal meist Einwanderer – besonders irischer Herkunft, so dass man anhand des Pferdeverkehrs nicht nur die Alltagsgeschichte der Klassenunterschiede, sondern auch verschiedene Einwandererkulturen erfassen kann. Hinzu kam, dass Pferdekutscher nicht als zimperlich galten; und da sie sich hauptsächlich in der Öffentlichkeit bewegten, riefen ihre Züchtigungsmethoden oftmals das Ärgernis von Passanten hervor, weshalb es wohl auch nicht verwunderlich ist, dass sie der Entstehung von Tierschutz-

(Berlin: Colloquium Verlag, 1991) und Nicholas Papayanis, *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris: The Idea of Circulation and the Business of Public Transport* (Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1996).

¹¹ Selbst Clay McShanes erste Bücher handelten vom Autoverkehr in der Stadt. Siehe *Down the Asphalt Path: The Automobile and the American City* (New York: Columbia University Press, 1995), und *The Automobile: A Chronology of Its Antecedents, Development and Impact* (New York: Greenwood Press, 1997).

¹² Clay McShane und Joel Tarr, "Urban Horses and Changing City Hinterland Relationships in the United States" in *Resources of the City: Contributions to an Environmental History of Modern Europe*. Hrsg. Dieter Schott, Bill Luckin und Geneviève Massard-Guilbaud (Adelshot: Ashgate, 2005), 48-62.

vereinen Vorschub leisteten.¹³ Somit deutet der Pferdeverkehr des 19. Jahrhunderts auf den engen Zusammenhang zwischen Klassen- und Infrastrukturen hin und auch darauf, dass die Schaffung und der Erhalt urbaner Infrastrukturen nie nur eine Frage technologischer Innovationen waren.

Der Infrastrukturalhistoriker Dirk van Laak hat aufgezeigt, dass Infrastrukturen eine Zwischenstellung einnehmen, da sie verschiedene Gesellschaftsbereiche verbinden, vernetzen und integrieren.¹⁴ Mit Blick auf die Pferde wird deutlich, dass historische Infrastrukturen nicht nur Gesellschaftsbereiche verknüpfen, sondern auch die Mensch- und Tierwelt verbunden haben. Heutzutage gibt es zwar nur noch wenige Stadtpferde, aber sie sind ein unleugbarer Bestandteil der urbanen Vergangenheit. Und interessanterweise erleben sie in den letzten Jahren sogar in vielen Städten ein gewisses Comeback als Touristenattraktion und in einigen Ländern sogar bei der Polizei.¹⁵

II) Schlachtvieh als Garant der städtischen Massenversorgung

Weniger sichtbar, aber zahlenmäßig deutlich überlegen waren die Schlachttiere, die jährlich zur Versorgung urbaner Bevölkerungen in Städte getrieben und dort geschlachtet wurden. Beispielsweise betrug die jährliche Anzahl der Schlachttiere in Paris um 1800 rund 500.000 und war somit genauso hoch wie die menschliche Bevölkerung. In anderen Städten verhielt es sich ähnlich. Gehörten Rinder, Kälber, Schafe und Schweine noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts ganz selbstverständlich zum Straßenleben, waren sie gegen Ende des Jahrhunderts aus dem Straßenbild der meisten europäischen und amerikanischen Metropolen verschwunden. Dieses scheinbare Verschwinden der Schlachttiere aus den Straßen der Städte signalisierte einen markanten Wandel im Alltagsverständnis wachsender Metropolen.



Abb. 2: Fleischer beim Schlachten

¹³ Miriam Zerbel, *Tierschutz im Kaiserreich: Ein Beitrag zur Geschichte des Vereinswesens*. (Frankfurt: Peter Lang, 1993).

¹⁴ Dirk van Laak, "Infra-Strukturgeschichte" *Geschichte und Gesellschaft* 27 (2001): 370.

¹⁵ Allein in Berlin sind in den letzten fünf Jahren drei neue Droschkenunternehmen für Touristenrundfahrten entstanden. Bei der Polizei dienen Pferde hauptsächlich zur crowd control bei Massenkundgebungen und bei Sportveranstaltungen.

Traditionell wurden die meisten Tiere in den Hinterhöfen kleiner Privatschlächtereien, die oft zu hunderten über die ganze Stadt verteilt waren, geschlachtet.¹⁶ Also waren nicht nur die Tiere in den Straßen präsent, sondern ihr Blut füllte die Rinnsteine, und die Gerüche und Geräusche des Schlachtens lagen in der Luft. Im Zuge des 19. Jahrhunderts wurden diese Privatschlächtereien in vielen Teilen Europas durch zentrale, meist öffentliche Vieh- und Schlachthöfe am Rande der Stadt ersetzt.¹⁷ Die ersten öffentlichen Schlachthöfe der Neuzeit entstanden 1818 in Paris. Es folgten u.a. Rouen (1830), Brüssel (1840), Marseille (1848), Wien (1851), Lyon (1858), Milan (1863), München (1865), Zürich (1868) und Berlin (1881).

Diese öffentlichen Vieh- und Schlachthöfe spiegelten das neue Selbstverständnis aufstrebender Metropolen wieder. Angesichts rapide wachsender Bevölkerungszahlen standen viele Kommunen vor der Herausforderung, einerseits die Lebensmittelversorgung zu sichern und gleichzeitig auch die hygienischen Standards der Städte zu verbessern, was im Fall der Schlachthöfe zu vielen Konflikten führte. Bereits im späten 18. Jahrhundert hatten sich die Beschwerden über Schlachtvieh und deren Abfälle in den Straßen vermehrt. Anwohner beschwerten sich über den Gestank, das Blut und das Gebrüll der Tiere, die ihre Wohnverhältnisse und den Wert ihrer Grundstücke minderte. Städtische Reformer griffen diese Beschwerden auf und nutzten sie im Zuge der aufsteigenden Hygienebewegung, um für die Errichtung zentraler Schlachthäuser unter kommunaler Aufsicht zu plädieren. Diese neuen Schlachthanstalten sollten am Rande der Stadt fernab von Wohnvierteln gebaut werden, damit die Tiere sowie der Schlachtvorgang aus dem Inneren der Städte verschwinden würden. Die Umsetzung dieser Ideen war natürlich von vielen Faktoren, u.a. den jeweiligen kommunalpolitischen Gegebenheiten, abhängig. Somit verliefen die konkreten Reformen in jeder Stadt etwas anders, aber die grundlegenden Ziele und Entwicklungstendenzen waren die gleichen, da im 19. Jahrhundert die meisten europäischen Kommunen noch dem Selbstversorgerprinzip folgten. Ganz anders verlief die Entwicklung in Chicago, wo sich im Laufe weniger Jahrzehnte Großschlächtereien etablierten, in denen mehrere Millionen Tiere geschlachtet und in ganz Amerika und zunehmend nach Übersee verkauft wurden.¹⁸

¹⁶ In Paris existierten um 1800 bspw. 500 Privatschlächtereien und im Berlin der 1850er Jahre annähernd 600.

¹⁷ Die Bezeichnung "öffentlich" bedeutete nicht, dass diese Einrichtungen frei zugänglich waren, sondern vielmehr dass sie von den jeweiligen Kommunen betrieben und reglementiert wurden.

¹⁸ Die meisten historischen Studien, die zu diesem Thema existieren handeln von Chicago. Siehe Keith Barrett, *Work and Community in the Jungle* (Chicago: University of Chicago Press, 1989); Rick Halpern, *Down on the Killing Floor: Black and White Workers in Chicago's Packinghouses, 1904-1954* (Urbana: University of Illinois Press, 1997); Thomas Jablonsky, *Pride in the Jungle: Community and Everyday Life in Back of the Yards Chicago* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1993); and Carroll

Was der Entwicklung der städtischen Vieh- und Fleischversorgung in allen Städten Europas und Amerikas zu Gute kam, war der Aufstieg der Eisenbahnen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts bildeten Eisenbahnen zunehmend infrastrukturelle Netzwerke, in deren Zentren wachsende Metropolen wie London, Paris, Berlin, New York, Chicago und Wien standen. In Bezug auf Schlachttiere erhöhte das die jeweiligen Einzugsbereiche, aus denen die Tiere gebracht werden konnten. Traditionell wurden Schlachttiere zu Fuß zu städtischen Viehhöfen getrieben, aber mit dem Ausbau der Eisenbahnen wurde es möglich, Tiere schneller und kostengünstiger zu transportieren. Somit spiegelt die Geschichte der städtischen Schlachttiere eine weitere Dimension der Infrastrukturentwicklung und deren Einfluss auf die Stadt-Umland-Beziehung wieder.

Auch innerhalb der Stadt wurde die Reform der Tierschlachtung zum Abbild historischer Entwicklungen. Von besonderer Bedeutung waren hierbei die Hygienebewegungen, die Schlachthöfe gleichermaßen als Umweltproblem und potentielle Krankheitsherde identifizierten.¹⁹ Folglich sollten sie, ähnlich wie Friedhöfe und umweltbelastende Industriebetriebe, an den Stadtrand verlegt und behördlich überwacht werden. Im Fall der Fleischproduktion erwies sich diese Überwachung als besonders heikel, da die Gefahren, die von kranken Tieren und verdorbenem Fleisch ausgingen, zwar erkannt, deren Ursachen jedoch oft noch unklar waren. Auch herrschte oftmals Uneinigkeit darüber, wie man diesen potenziellen Gefahren begegnen sollte. Ein besonderes Problem bereitete die Behandlung der Tiere und deren Tötung, die ständig im Spannungsfeld zwischen Humanität und wirtschaftlicher Rentabilität standen.²⁰

Wirtschaftlich war die Fleischproduktion eine Wachstumsbranche, denn der Konsum von Fleisch stieg stetig an, was auch bedeutete, dass mehr und mehr Tiere geschlachtet werden mussten. So wurden in Berlin um die Jahrhundertwende circa zwei Millionen Tiere jährlich geschlachtet, was in etwa der menschlichen Einwohnerzahl entsprach. In Paris standen die Zahlen im gleichen Verhältnis zueinander. In der Schlachthausmetropole Chicago wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts sogar schon über 12 Millionen Tiere jährlich geschlachtet. Die Zahl der beschäftig-

Louise Wade, *Chicago's Pride: The Stockyards, Packingtown, and Environs in the Nineteenth Century* (Urbana: University of Illinois Press, 1987). Zu Berlin, siehe Susanne Schindler-Reinisch, ed. *Berlin Central-Viehhof: Eine Stadt in der Stadt* (Berlin: Aufbau Verlag, 1996) und zu Frankreich Noëlie Vialles, *Animal to Edible* (New York: Cambridge University Press, 1994); Sydney Watts, *Meat Matters: The Butchers of Old Regime Paris* (Ithaca: Cornell University Press, 2005).

¹⁹ Dorothee Brantz, "Animal Bodies, Human Health, and the Reform of Slaughterhouses in Nineteenth-Century Berlin" *Food and History* 3 (November 2006): 193-215.

²⁰ Dorothee Brantz, "Stunning Bodies: Animal Slaughter, Judaism, and the Meaning of Humanity in Imperial Germany" *Central European History* 35 (2, 2002): 167-94.

ten Menschen stieg selbstverständlich auch. Und diese Expansion schlug sich auch in den Anlagen der Schlachthöfe nieder, denn ihre Flächen mussten wiederholt erweitert werden, um die steigende Zahl von Viehställen, Schlachtstätten, und Nebenproduktionsfirmen unterzubringen. Aber auch eine Vielzahl anderer Unternehmen war in den Zentralviehhöfen angesiedelt. Zu ihnen gehörten u.a. Börsen, Restaurants, Postämter, Fleischbänke, Geschäfte für Fleischerzubehör, Restaurants und Weinschenken. Wie Alfred Döblin in seinem Roman *Berlin Alexanderplatz* beschrieb, entwickelte sich der moderne Schlachthof zu einer ‚Stadt in der Stadt.‘²¹

Heutzutage sind die meisten Schlachthöfe und Fleischmärkte ganz aus den Städten der westlichen Welt verschwunden, und interessanterweise wurden viele von ihnen in Kultureinrichtungen, Stadtparks oder teure Lofts umgewandelt. War die selbstversorgende Metropole des 19. Jahrhunderts im Prinzip noch die Stadt der Schlachttiere, so ist die globale Stadt längst in ein Versorgungsnetzwerk integriert, das Konsumenten von Lebensmittellieferungen aus der ganzen Welt abhängig macht. Schlachttiere erscheinen in der Stadt höchstens noch als kuriose Kunstobjekte wie zum Beispiel während der „Cows on Parade“ Show, die 1999 in Chicago stattfand.²²

III) Zootiere als Symbol imperialer Machtverhältnisse in der Stadt

Während Schlachttiere zunehmend aus den Zentren der Städte verdrängt wurden, hielten andere Tierarten (unfreiwillig) Einzug in die Stadt – die Zootiere. Freilich gehörten exotische Tiere bereits zum Stadtbild des antiken Rom, wo sie eine zentrale Rolle in Gladiatorenkämpfen und Schaustellungen einnahmen. Auch in den folgenden Jahrhunderten gehörten wilde Tiere zu den Hauptattraktionen von Wanderzirkussen und königlichen Menagerien. Letztere waren allerdings meist nicht öffentlich zugänglich und dienten hauptsächlich dem aristokratischen Prestige und als Repräsentation von Macht. Zum Beispiel wurde die von Ludwig dem XIV. errichtete Menagerie von Versailles zu solch einem Symbol der absolutistischen Herrschaft, dass sie im Zuge der Französischen Revolution gestürmt und alle Tiere entweder getötet oder freigelassen wurden.²³ Die wenigen überlebenden Tiere, unter ihnen ein Tiger und ein (heute ausgestorbenes) Quagga, bildeten den Grundstock für den

²¹ Alfred Döblin, *Berlin Alexanderplatz: Die Geschichte von Franz Biberkopf* (Berlin: S. Fischer, 1929).

²² Mary Ellen Sullivan, *Cows on Parade in Chicago* (New York: Neptunart, 1999). Diese Show, die ursprünglich in Zürich stattfand, war ein solcher Erfolg, dass sie in mehreren US Städten kopiert wurde, u.a. in New York, San Antonio, Atlanta und Houston.

²³ Louise E. Robbins, *Elephant Slaves and Pampered Parrots: Exotic Animals in Eighteenth-Century Paris* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2002), 37-67.

neuen zoologischen Garten, der 1793 im Jardin des Plantes gegründet wurde.²⁴ Diese Tiersammlung, in die auch viele Tiere aus Wandermenagerien integriert wurden, verkörperte das neue Ideal der öffentlich zugänglichen und wissenschaftlich fundierten zoologischen Gärten, die im Laufe des 19. Jahrhunderts überall in Europa und Amerika entstanden - so zum Beispiel in London 1828, Amsterdam 1839, Berlin 1844, Rotterdam 1857, Frankfurt 1858, Philadelphia 1859, New York 1864, Budapest 1866, und Chicago 1868.

Die neu entstandenen zoologischen Gärten unterschieden sich von Menagerien in ihrem wissenschaftlichen Anspruch und in ihrem Bezug zur Öffentlichkeit. Die öffentliche Zurschaustellung von Tieren sollte einerseits zur Volksbildung beitragen, indem sie städtischen Bevölkerungen die einheimische und fremdländische Flora und Fauna näher brachte; sie diente aber auch als Erholungsort, wo Besucher vor der Kulisse tierischer Exponate flanieren konnten. Obschon die Darstellung von Tieren in Käfigen sicherlich wenig mit deren natürlichem Lebensraum zu tun hatte, gab es dennoch den Besuchern, unzähligen Künstlern und Forschern die Möglichkeit, das Verhalten und die Lebensweise von Tieren zu studieren, was zur damaligen Zeit anders kaum möglich war. So trug beispielsweise die Ausstellung von Menschenaffen viel zur Popularisierung von Evolutionstheorien bei.²⁵ Im Vordergrund stand allerdings sicher der Unterhaltungscharakter der Tiere, der jährlich hunderttausende Besucher anlockte.

Darüber hinaus fungierten Zoos natürlich auch als sichtbares Symbol der westlichen Herrschaft über die Natur, die systematisiert hinter Gittern aufgereiht und dem Besucher zur Schau gestellt wurde. Somit bezeugten Zoos, dass der städtische Raum nicht unbedingt die Abkehr von der Natur darstellte, sondern vielmehr auch zur Schaffung eines neuartigen Naturverständnisses beitrug, denn schließlich wurde ein Großteil des modernen Wissens über die Natur in städtischen Institutionen wie den Zoos, Naturkundemuseen und Universitäten generiert und verbreitet. Jedoch fehlen bisher dezidierte Studien, die sich genauer mit der Frage auseinandersetzen, wie diese Institutionen und besonders Zoos zu einem neuen städtisch geprägten Naturverständnis beigetragen haben. In diesem Zusammenhang wäre es besonders interessant zu untersuchen, inwiefern städtische Zoos die Wahrnehmung der Problematik des Artensterbens forciert haben, denn bereits im späten 19. Jahrhundert wurde – besonders anhand des amerikanischen Bison – deutlich, dass die

²⁴ Michael A. Osborne, "Zoos in the Family: The Geoffroy Saint-Hilaire Clan and the Three Zoos of Paris" in: *New Worlds, New Animals: From Menagerie to Zoological Park in the Nineteenth Century*. Hrsg. R.J. Hoage und William A. Deiss (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1996), 33-42.

²⁵ Oliver Hochadel, "Darwin im Affenkäfig: Der Tiergarten als Medium der Evolutionstheorie" in: *Tierische Geschichte: Die Beziehung von Mensch und Tier in der Kultur der Moderne*. Hrsg. Dorothee Brantz und Christof Mauch (Paderborn: Schöningh, 2008).

menschliche Zivilisation auch eine ganz konkrete Bedrohung für die Tierwelt darstellte. Heutzutage sehen viele Zoos eine ihrer Hauptaufgaben darin zum Artenschutz beizutragen, aber wo lagen die Ursprünge dieses Sinneswandels und in wiefern entspringen sie einem städtischen Zivilisationsverständnis?

Obschon es mittlerweile eine weitläufige Literatur zur Geschichte zoologischer Gärten gibt, wurde deren spezieller Einfluss auf die Geschichte der Urbanisierung bisher kaum untersucht.²⁶ Hier besteht also definitiv noch Nachholbedarf, denn Zoos spielten auch städtebaulich eine bedeutende Rolle, u.a. weil durch sie ein Architekturstil Verbreitung fand, der teilweise sehr kontrovers diskutiert wurde. Der Zoo Berlin lieferte hierfür ein besonderes Beispiel. In den 1870er Jahren wurden zunehmend so genannte Stilbauten errichtet, die die Tiere in der kulturellen Kulisse ihres Heimatlandes darstellen sollten. So wurde 1871 in Berlin ein Antilopenhaus im maurischen Stil erbaut, in dessen Innenraum sogar ein Palmengarten gepflanzt wurde, um die Giraffen, Zebras und Antilopen scheinbar wie in einem Märchen aus 1001 Nacht erscheinen zu lassen.

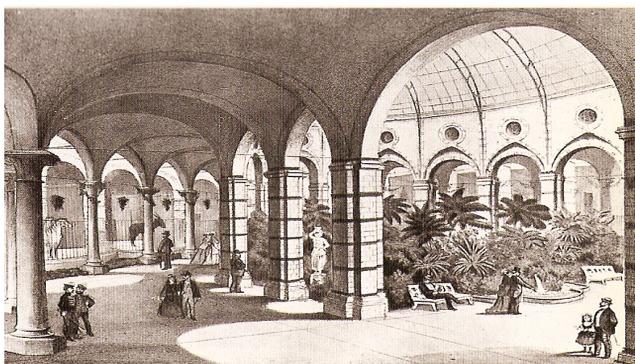


Abb. 3: Im Inneren des Antilopenhauses, 1871.

²⁶ Sofia Åkerberg, *Knowledge and Pleasure at Regent's Park: The Gardens of the Zoological Society of London During the Nineteenth Century* (Umeå: Dept. of Historical Studies, Umea University, 2001); Mitchell G. Ash und Lothar Dittrich, Hrsg. *Menagerie des Kaisers – Zoo der Wiener* (Wien: Pichler, 2002); Eric Baratay und Elisabeth Hardouin-Fugier, *Zoo: Von der Menagerie zum Tierpark* (Berlin: Wagenbach, 2000); Lothar Dittrich, Dietrich von Engelhardt und Annelore Rieke-Müller, Hrsg. *Die Kulturgeschichte des Zoos* (Berlin: VWB, Verlag für Wissenschaft und Bildung, 2001); Elizabeth Hanson, *Animal Attractions: Nature on Display in American Zoos* (Princeton, N.J.: Princeton University Press, 2002); Heinz-Georg Klös, *Die Arche Noah an der Spree: 150 Jahre Zoologischer Garten Berlin: Eine tiergärtnerische Kulturgeschichte von 1844 bis 1994* (Berlin: FAB-Verlag, 1994); Annelore Rieke-Müller und Lothar Dittrich, *Der Löwe brüllt nebenan* (Köln: Böhlau, 1998); Mark Rosenthal, Carol Tauber und Edward Uhler, *The Ark in Park: The Story of Lincoln Park Zoo* (Urbana: University of Illinois Press, 2003) und Nigel Rothfels, *Savages and Beasts: The Birth of the Modern Zoo* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2002).

Zwei Jahre später wurde für die Dickhäuter eine pompöse Unterkunft errichtet, die einer indischen Pagode nachempfunden war.²⁷ Somit trugen Zoos auch zur populären Verbreitung des damals in der europäischen Kunst und Literatur verbreiteten „Exotismus“ bei, der eine bestimmte Ausprägung des westlichen Kolonialismus darstellte und auch nur so kritisch verstanden werden kann.

Zoos dienten nicht nur der Darstellung der menschlichen Herrschaft über die Natur sondern eben auch als ein Symbol der kolonialen Expansion. Europäische Zoos wurden mit exotischen Spezies – Elefanten, Giraffen, Löwen und Zebras aus Afrika, Affen und Tiger aus Asien, Eisbären und Pinguine aus dem Polarkreis – bestückt. Diese exotischen Exponate zogen ein breites Publikum an, dem unerschwinglich auch gleich ein Schaufenster in die real existierenden Imperien (Englands und Frankreichs) bzw. in die (deutschen) Ambitionen solche Kolonialreiche zu errichten, eröffnet wurde.²⁸ Dieser imperiale Anspruch wurde noch deutlicher, als in den späten 1870er Jahren Völkerschauen, in denen Tiere und Menschen zusammen ausgestellt wurden, immer populärer wurden.²⁹ Diese Darstellung vermeintlich primitiver Völker in enger Verbindung mit Tieren brachte die herablassenden westlichen Klischees, mit denen solche imperialen Ansprüche gerechtfertigt wurden, inmitten europäischer Metropolen offen zum Ausdruck.

Völkerschauen wurden in Zoos bis in die 1930er Jahre hinein veranstaltet. Heute sind solche rassistisch geprägten Veranstaltungen untragbar und auch die zoologische Darstellung von Tieren wird zunehmend kritisiert.³⁰ Aber auch heute fungieren Zoos weiterhin als städtische Attraktionen, die gezielt zum Stadtmarketing eingesetzt werden. Eine genauere Erforschung des Zusammenhangs zwischen Zoos und ihrem städtischen Umfeld könnte ein neues und konkreteres Licht auf die Rolle der Natur in der Stadt, aber auch auf die Wechselbeziehung von Metropole und Imperium werfen.

²⁷ Heinz-Georg Klös, *Der Berliner Zoo im Spiegel seiner Bauten, 1841-1989: Eine baugeschichtliche und denkmalpflegerische Dokumentation über den Zoologischen Garten Berlin* (Berlin: Heinemann, 1990); und Stefan Koppelkamm, *Der imaginäre Orient: Exotische Bauten des achtzehnten und neunzehnten Jahrhunderts in Europa* (Berlin, 1987).

²⁸ Tillman W. Nechtman „Das ungezähmte Weltreich: Die Domestizierung von Tieren im britischen Imperialismus“ in: *Tierische Geschichte: Die Beziehung von Mensch und Tier in der Kultur der Moderne*. Hrsg. Dorothee Brantz und Christof Mauch (Paderborn: Schöningh, 2008).

²⁹ Anne Dreesbach, *Gezähmte Wilde: Die Zurschaustellung "exotischer" Menschen in Deutschland 1870 - 1940* (Frankfurt am Main, New York: Campus, 2005); Hilke Thode-Arora, *Für fünfzig Pfennig um die Welt: Die Hagenbeckschen Völkerschauen* (Frankfurt am Main, New York: Campus, 1989).

³⁰ Siehe hierzu die Debatte um die geplante Ausstellung „African Village“, die 2005 im Augsburger Zoo stattfinden sollte. Zur Kritik an Zoos, siehe Stephen Bostock, *Zoos and Animal Rights: The Ethics of Keeping Animals* (London: Routledge, 1993) und David Hancocks, *A Different Nature: The Paradoxical World of Zoos and Their Uncertain Future* (Berkeley: University of California Press, 2002).

IV) Tierische Stadtforschung

Abschließend möchte ich kurz auf die Frage eingehen, welche Konsequenzen sich daraus für das (historische) Verständnis der Stadt ergeben. Offensichtlich sollte die Stadt nicht als eine ausschließlich vom Menschen gebaute Umwelt verstanden werden, da das nicht den historischen Gegebenheiten der Stadtentwicklung entspricht. Sicherlich waren Menschen die Entscheidungsträger des Stadumbaues, aber die Umsetzung dieser Ideen oblag einer Vielzahl von Akteuren. Man mag einwenden, dass Tiere die Stadtentwicklung nicht bewusst mitgeprägt haben und daher bestenfalls als Werkzeuge des Menschen auftraten. Eine solche Sichtweise wirft allerdings grundlegende philosophische Fragen nach dem Status von Tieren auf, denn versteht man sie lediglich als Werkzeug, impliziert man damit nicht auch eine moralische Position, die das Tier zur Maschine reduziert? Diese Position erinnert an Descartes Analogie, dass Tiere wie Uhrwerke seien.³¹ Moralphilosophisch ist diese Position längst überholt, aber in vielen Geisteswissenschaften scheint sie (zumindest implizit) weiter zu existieren. Jedoch kann man es natürlich auch anders sehen, etwa indem man Tiere nicht nur als Werkzeuge, sondern als Lebewesen betrachtet, für die die Stadt als Lebensraum dient und die zur Schaffung und zum Erhalt dieser städtischen Lebensräume beigetragen haben. Das Ziel einer solchen Sichtweise besteht nicht darin, die menschlichen Errungenschaften im Städtebau zu minimieren, sondern die vielschichtige Komplexität des städtischen Alltags und dessen historischen Wandel zu erfassen.

Die vermehrte Einbeziehung von Tieren in unser historisches Verständnis städtischer Wandlungsprozesse würde der Geschichtsbetrachtung nichts nehmen, sondern neue Aspekte hinzufügen. Erstens würde die größere Einbeziehung von Tieren in die Stadtforschung der innerstädtischen Vielfalt besser Rechnung tragen. Die Urbanisierung europäischer und amerikanischer Städte hing von den verschiedenartigsten Faktoren ab, und viele von ihnen beinhalteten Tiere. Pferde spielten zweifellos die bedeutendste Rolle im Städtewachstum des 19. Jahrhunderts, aber auch Schlachtvieh, Zoo- und Haustiere sowie all die frei lebenden Tierarten trugen entscheidend zum städtischen Alltag, zur Versorgung urbaner Bevölkerungen und zur Herausbildung spezifischer urbaner Identitätsmuster bei. Man stelle sich nur einmal vor, was passieren würde, wenn Tiere und tierische Produkte in der Stadt plötzlich verboten wären. Die sozialen, politischen, ökologischen und ökonomischen Konsequenzen wären gravierend. Um die Bedeutung von Tieren in der Stadtentwicklung zu verstehen, bedarf es einer historischen Perspektive u.a. auch deswegen, weil eine

³¹ René Descartes, *Bericht über die Methode, die Vernunft richtig zu führen und die Wahrheit in den Wissenschaften zu erforschen* (Stuttgart: Reclam, 2001, o. 1640).

genauere Betrachtung der menschlichen und tierischen Interaktion im städtischen Alltag es ermöglicht, kultur-, sozial- und umweltgeschichtliche Ansätze miteinander zu verbinden.

Zweitens ermöglicht die historische Betrachtung der Mensch-Tier-Beziehung den Zusammenhang von Stadt und Land genauer darzustellen, der seit William Cronons *Nature's Metropolis* zunehmend Beachtung findet.³² Wie Cronon zeigt, waren es hauptsächlich landwirtschaftliche Güter wie Getreide, Holz und Vieh, die den phänomenalen Aufstieg von Chicago bestimmten. Im Fall von Chicago war dieser Zusammenhang sicher besonders markant, aber er trifft ebenfalls auf andere Städte zu, denn besonders im 19. Jahrhundert, als die meisten Städte noch dem Prinzip der Selbstversorgung folgten, waren diese noch weitgehend von den landwirtschaftlichen Gütern aus dem Umland abhängig. Tiere waren nicht nur eine zentrale Nahrungsgrundlage, sondern auch die Transporteure dieser Güter. Auch für die umgekehrte Bewegung von der Stadt aufs Land waren Tiere von entscheidender Bedeutung, denn die erste Phase der Suburbanisierung gründete sich auf Pferdetransporte. Generell ist der Drang zur Suburbanisierung – zumindest in Europa – eng mit der Bewegung ‚raus ins Grüne‘ verbunden, was auch eine engere Verbindung zur Tierwelt mit einschließt. Hierbei darf man natürlich den oft gravierenden Widerspruch zwischen Anspruch und Wirklichkeit nicht aus den Augen verlieren, denn viele Vorstädte der Gegenwart haben wenig mit grüner Natur zu tun. In diesem Sinne verkörpert die Mensch-Tier-Beziehung auch eine weitere Dimension der Zwischenstadt, die die natürliche und gebaute Umwelt verbindet.³³

Neben dem Bezug zum städtischen Hinterland, deuteten Tiere auch auf die historisch gewachsene globale Vernetzung von Städten hin. Besonders im Zoo kam diese wachsende Globalität zum Ausdruck, da Tiere aus der ganzen Welt dorthin gebracht und städtischen Bevölkerungen zur Schau gestellt wurden. Aber auch in den Schlachthöfen wurden zunehmend transnationale Strukturen entwickelt. Besonders die Schlachthöfe von Chicago wurden zum Inbegriff der Etablierung weltweiter Absatzmärkte und zur Verkörperung rationalisierter kapitalistischer Produktionsweisen, die Amerika zu ihrem Aufstieg als Weltmacht verhelfen. Somit lässt sich durch die Einbeziehung der Tiere in die Geschichtsschreibung der enge Zusammenhang zwischen Stadtentwicklung, Menschen und der nichtmenschlichen Umwelt sowie deren Bedeutung für die Ausprägung global-gesellschaftlicher urbaner Strukturen aufzeigen.

³² William Cronon, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West* (New York: W.W. Norton, 1991).

³³ Thomas Sieverts, *Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land* (Berlin: Birkhäuser Verlag, 1999).

Eine solche Geschichtsschreibung kann auf zweierlei Art geschehen – einerseits eine Stadtforschung, die sich dezidiert mit der Mensch-Tier-Beziehung und deren Konsequenzen für die historische Entwicklung von Städten auseinandersetzt. Andererseits wäre es natürlich auch wünschenswert, dass Tiere Aufnahme in die allgemeine Geschichtsschreibung der Urbanisierung finden, um ein ganzheitlicheres Verständnis des urbanen Lebensraums zu entwickeln und der Erkenntnis Rechnung zu tragen, dass Städte nicht nur gesellschaftliche Konstrukte sind sondern auch Biotope deren Fortbestand ein nachhaltiges Verständnis der Komplexität urbaner Lebenswelten erfordert.

Abbildungsnachweis:

Abb. 1 – 3: D. Brantz

Juniorprofessorin Dr. Dorothee Brantz, Center for Metropolitan Studies der TU Berlin, dorothee.brantz@metropolitanstudies.de

**Urbane Umwelten – Urbane
Kulturlandschaften: Fachübergreifende
Perspektiven zu Wegen und Umwegen zur
Nachhaltigkeit.
(Tagungsbericht)**

Workshop des Forschungsschwerpunkts Stadtforschung an der Technischen Universität Darmstadt (15.02.2008-16.02.2008)

Am 15. und 16. Februar traf sich ein interdisziplinär besetzter Teilnehmerkreis auf Einladung des Forschungsschwerpunktes Stadtforschung an der Technischen Universität Darmstadt. Leitender Ansatz des Darmstädter Forschungsschwerpunktes ist die Frage nach der „Eigenlogik“ in der Entwicklung von Städten. Dieser Konzeptbegriff bezieht sich auf die sozialen und diskursiven Praktiken von EinwohnerInnen und institutionellen EntscheidungsträgerInnen, die sich in zeitlicher, sachlicher und räumlicher Dimension institutionalisieren und so lokalspezifische Entwicklungspfade generieren. Die Forschergruppe B „Urbane Umwelten – Wege und Umwege zur Nachhaltigkeit“ innerhalb des Forschungsschwerpunktes zielte mit dem Workshop darauf ab, den Darmstädter Ansatz insbesondere im Hinblick auf die Materialität von Stadt zur Diskussion zu stellen und methodologische Anregungen von außen zu erhalten.

In seinem Impulsreferat führte *Dieter Schott* (Geschichte, TU Darmstadt) sowohl in die konzeptionelle Basis als auch in die Arbeit der Teilprojekte der Darmstädter Stadtforschung ein. Hinsichtlich des „Eigenlogik“-Konzepts betonte er, dass sich diese Fragerichtung explizit gegen die landläufige Thematisierung von Stadt in den Sozialwissenschaften wende, die Städte als Orte begreife, wo gesamtgesellschaftliche Phänomene wie soziale Ungleichheit, Inklusion oder Exklusion sich manifestieren, die aber als spezifische Orte selbst nicht zum Forschungsgegenstand würden. Jenseits homogenisierender Tendenzen ökonomischer Globalisierung, rechtlich-politischer Standardisierung und Normierung gebe es kontextgenerierte Faktoren kultu-

reller, naturräumlicher und technisch-materiell-infrastruktureller Natur, die nicht aus der übergreifenden Systemlogik erklärt werden könnten. Städte seien demnach in ihrer historisch gewachsenen und materiell fundierten Eigenlogik zu analysieren. Die Forschergruppe B arbeite mit der Methode des Städtevergleichs und konzentriere sich in der Startphase auf die Entwicklung eines Instrumentariums. In den Blick genommen würden zunächst die drei Themenfelder Böden/Flächenverbrauch, Energie/Klimaschutz, Wassernutzung/Ver- und Entsorgung.

Der Geologe *Volker Steinbach* (Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Hannover) stellte verschiedene Projekte zu urbanen Räumen Südostasiens zur Diskussion, die sich den Problem- und Forschungsfeldern Urbanisierung und Rohstoffverbrauch, Georisiken sowie Raum- und Regionalplanung widmeten. Neben der Ermittlung geologischer Determinanten der Entwicklung urbaner Räume müsse man sozioökonomische Faktoren berücksichtigen, konkurrierende Nutzungsansprüche abwägen, Naturgefahren analysieren und eine frühzeitige Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren (z. B. im ‚community-based disaster risk assessment‘) anstreben. Die Problematik der Einbindung geowissenschaftlicher Expertise in stadtplanerische Entscheidungen und die In-Wert-Setzung lokalen Erfahrungswissens prägten die anschließende Diskussion.

Die Umwelthistorikerin *Verena Winiwarter* (Universität Klagenfurt) stellte mögliche Konzepte einer interdisziplinären Stadtforschung vor, problematisierte Kommunikation im Forschungsprozess, erörterte unterschiedliche Erkenntnisinteressen und beleuchtete zuletzt die Rolle der Umweltgeschichte im interdisziplinären Kontext. Als Konzept, das in der Kommunikation zwischen Natur- und Geisteswissenschaftlern für beide Seiten gleichermaßen anschlussfähig sei, empfahl Winiwarter das von der Wiener Schule der Sozialen Ökologie entwickelte Modell des sozio-naturalen Zusammenhangs, das sie um die Definition „sozio-naturaler Schauplätze“ erweiterte. Die Diskussion drehte sich um die Unbestimmtheit von Begriffen („Natur“, „Kultur“, „Umwelt“) und klopfte Kategorien wie Zeit, Pfadabhängigkeit, Materialität, Resilienz und Nachhaltigkeit auf ihre Tauglichkeit im gegebenen Kontext ab.

Der Sozialwissenschaftler *Fritz Reusswig* (Potsdamer Institut für Klimaforschung) plädierte im Zusammenhang von Klimawandel und Städten für „eine neue Kultur sozio-technischer Experimente im urbanen Raum“. Im Umgang mit den Folgen des industrialisierungsbedingten Hybridklimas komme den Wirtschaftswissenschaften eine im Vergleich zu Natur- und Geowissenschaften steigende Bedeutung zu. Deutlich unterentwickelt zeige sich dabei freilich bislang die Risikoanalyse von Lösungsstrategien. Reusswig propagierte die Kombination verschiedener Strategien und deren Erprobung in „soziotechnischen Experimenten“. Städte als bislang unterbelich-

tete Player der Klimadiskussion eigneten sich in besonderem Maße als Raum für solche Experimente. Fragen und Beiträge zur anschließenden Diskussion thematisierten u. a. die Stellung der Sozialwissenschaften in der wissenschaftlichen Wahrnehmungshierarchie, eine drohende Tendenz zur Ökodiktatur bzw. zum Ökocalvinismus, und eine mangelnde Transzendierung der liberalen Marktwirtschaft z. B. in dem von Reusswig propagierten privaten Emissionshandel.

Die Lichtdesignerin *Ulrike Brandt* (Hamburg) thematisierte Licht als Gestaltungsmittel zur Stadtverschönerung und Stadtplanung und konnte deutlich machen, wie sehr Licht als Teil der Materialität des Städtischen urbane Eigenlogiken unterstreicht. An Beispielen zeigte sie, dass geografisch unterschiedliche Tageslichtabläufe (Sonnenstände, Dämmerungsphasen etc.) auch für das Kunstlichtempfinden der Menschen konstitutiv sind. Farbwiedergabe und Qualität von Kunstlicht hingen nicht nur von den Spektralanteilen im Weißlicht, sondern auch von geschichtlich gewachsenen Baustrukturen und -materialien (z. B. Backstein) und vom Wasseranteil des zu beleuchtenden Raumes ab.

Wolfgang Merkel (Bauingenieurwesen, TU Darmstadt) spannte einen weiten historischen Bogen von der Funktionalität mesopotamischer Städte über die staatsrechtliche Begründung der Selbstverwaltung in der antiken Polis bis zu den Privatisierungen von Energie- und Wasserversorgungsnetzen der Gegenwart. Er problematisierte die De- und Reregulierung kommunaler Versorgungsnetze mit besonderem Augenmerk auf die von der EU vorangetriebene Forderung nach einer Marktöffnung auch im Wassersektor.

Der Ökonom *Thomas Kuhn* (TU Chemnitz) gab einen Überblick über Erkenntnisse und Entwicklungen der Umwelt- und Ressourcenökonomie mit besonderem Fokus auf regionalen und kommunalen Aspekten. Er stellte dabei konzeptuelle Angebote der neoklassischen Wirtschaftstheorie zur Diskussion. Umwelt wird hier als (Markt-)Externalität, Umweltverschmutzung als negative Externalität aufgefasst und kann unterschiedlich modelliert werden. Kuhn kennzeichnete als Desiderat der umweltökonomischen Theorie die stärkere Berücksichtigung ökologischer Ansätze, die durch eine Aufspaltung der Theorie in Ressourcenökonomik und Umweltökonomik bislang verhindert werde. Die Diskussion lotete an verschiedenen Beispielen (u. a. „Ökodumping“, Environmental Justice) die Grenzen der neoklassischen Wirtschaftstheorie bei der Abbildung von Umweltschädlichkeit aus.

Der Physiker und Sozialwissenschaftler *Egon Becker* (ISOE, Frankfurt) stellte die soziale Ökologie als Teil der transdisziplinären Umwelt- und Nachhaltigkeitsforschung vor, die sich als Wissenschaft von den gesellschaftlichen Naturverhältnissen verstehe. Sie bediene sich der theoretischen Perspektive einer Dynamik zwischen stofflichen und symbolischen Prozessen und verfolge diverse Projekte mit Stadtbe-

zug und dem Anspruch, Problemlagen zu identifizieren und praktische Lösungsansätze aufzuzeigen. Becker definierte Stadt als komplexes adaptives Sozial-Ökosystem, in dem Versorgung und Entsorgung das gesellschaftliche Netzwerk urbaner Räume regelt. Als Desiderat bezeichnete Becker ein sozial-ökologisches Raumkonzept. Die Diskussion griff u. a. die Problematik der Kommunizierbarkeit wissenschaftlicher Ansätze auf.

Jörg Dettmar (Fachbereich Architektur, TU Darmstadt) nahm seinen Ausgangspunkt bei dem raumplanerischen Paradigmenwechsel, der sich derzeit weg vom traditionellen Konzept der europäischen Stadt vollziehe, die sich historisch durch eine scharfe Stadt-Umland-Abgrenzung (Mauer!) genauso ausgezeichnet habe wie durch die Dichte ihrer Austauschbeziehungen. Die nunmehr rechtlich verankerte Definition „Metropolregionen“ arbeite mit einer sehr weit gefassten Definition und integriere äußerst heterogene Regionen. Dettmar stellte am Beispiel der „Industriekultur“ auch den Kulturlandschaftsbegriff zur Diskussion. Pessimistisch prognostizierte er für postindustrielle Regionen den Verlust der übergeordneten Kategorie der Kulturlandschaft, weil sie immer weniger Bezug zur realen Lebenswelt besitze. Landschaft verkomme - dem Paradigmenwechsel von der Erfahrung zum Erlebnis entsprechend - zur Kulisse. In der Diskussion traf Dettmars eher pessimistische Sicht auch auf Widerspruch.

Kurzvorträge von *Peter Noller* (Soziologie, TU Darmstadt) und *Andreas Hoppe* (Geologie, TU Darmstadt) fassten die Ergebnisse der zweitägigen Diskussion zusammen und skizzierten die Arbeitsteilung innerhalb des Darmstädter Forschungsschwerpunktes Stadtforschung (Gruppe A: Eigenlogik-Konzept - theoretische und empirische Füllung, Gruppe B: Materialität, Gruppe C: Wissen).

**Dr. Martin Knoll, Wissenschaftlicher Assistent am Institut für Geschichte,
TU-Darmstadt, knoll@pg.tu-darmstadt.de**

Zehntes Werkstattgespräch zur ostdeutschen Planungsgeschichte, Erkner, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung am 24./25. Januar 2008 (Tagungsbericht)

Während die historische DDR-Forschung im allgemeinen in den letzten Jahren stark zurückgegangen ist, wird die Architektur-, Planungs- und Stadtgeschichte der ostdeutschen Kommunen und Regionen immerhin in den regelmäßigen „Werkstattgesprächen“ am Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) in Erkner kontinuierlich diskutiert. Das am 24./25.1.2008 durchgeführte zehnte Werkstattgespräch zur ostdeutschen Planungsgeschichte war nicht nur ein kleines Jubiläum, sondern versammelte mit etwa 90 Tagungsteilnehmern mehr Fachleute als je zuvor. Die Konferenz führte wie immer etablierte Forscher mit Nachwuchswissenschaftlern zusammen und wurde wieder in Zusammenarbeit mit dem Schinkelzentrum sowie dem Center for Metropolitan Studies der Technischen Universität Berlin durchgeführt.¹

Die Tagung gliederte sich in sieben Themenblöcke und spannte den Bogen von biographischen Zugriffen über Zentrumsplanungen bis zu Kirchenbau, Stadterneuerung und transnationalen Zusammenhängen. Nachdem die Direktorin des IRS, *Heiderose Kilper*, die Tagungsteilnehmer begrüßt und die neue personelle Struktur der Wissenschaftlichen Sammlungen am IRS vorgestellt hatte, zeichnete *Eduard Kögel* (Berlin) in der einleitenden Sektion „Architekten und Planer“ eindrucksvoll das tragische Lebensschicksal des Architekten Rudolf Hamburger nach. Hamburger war unter seinem Freund Richard Paulick zeitweise stellvertretender Leiter für den Auf-

¹ Zur Funktion und Bedeutung der Werkstattgespräche vgl. jetzt auch Thomas Topfstedt, Die Werkstattgespräche als Forum der ostdeutschen Planungsgeschichtsforschung, in: IRS Aktuell Nr. 58 (April 2008), S. 7 f. (im Internet unter www.irs-net.de). Einen Überblick über die Veranstaltungen der Werkstattgesprächs-Reihe bietet die Website www.irs-net.de (unter Veranstaltungen/Werkstattgespräche). Die Beiträge des 7. Werkstattgesprächs sind abgedruckt in Christoph Bernhardt und Thomas Wolfes (Hrsg.), Schönheit und Typenprojektierung. Der DDR-Städtebau im internationalen Kontext. Beiträge zur anwendungsbezogenen Stadt- und Regionalforschung (= REGIOtransfer 5), Erkner 2005.

bau der zweiten „Sozialistischen Wohnstadt“ Hoyerswerda, zuvor hatte er in Shanghai die ersten Gebäude im Geiste der europäischen Moderne realisiert. Sein weitgehendes Scheitern und das offizielle Verschweigen seiner Emigrationserlebnisse in der DDR bot Anlass zu einer grundsätzlichen Debatte über die Rolle von und den staatlichen Umgang mit Re-Migranten im Bauwesen der DDR. *Elmar Kossel* (Berlin) porträtierte hingegen mit Hermann Henselmann den bekanntesten, sehr erfolgreichen DDR-Architekten und rückte vor allem dessen Rezeption der Moderne in den Vordergrund der Betrachtung. Die Endphase der DDR behandelte hingegen *Max Welch Guerra* (Bauhaus-Universität Weimar), der erörterte, ob es in der späten DDR einen „Reformflügel“ gab, der sich fachpolitisch kritisch mit der etablierten Stadtentwicklungspolitik auseinandersetzte. Am Beispiel von drei Initiativen an der Hochschule für Architektur und Bauwesen in Weimar um Fred Staufenbiel, am Bauhaus in Dessau sowie am Institut für Städtebau und Architektur (ISA) der Bauakademie in Berlin um Bernd Grönwald versuchte Welch Guerra, Reformansätze und reformorientierte Netzwerke zu rekonstruieren. In der Diskussion wurde die Reichweite dieser Netzwerke bis in die Staatsbürokratie und damit die Grundfrage nach der Reformierbarkeit von Teilen des DDR-Systems kontrovers debattiert.

Im Rahmen des Themenblocks „Zentrumsplanungen“ referierte *Thomas Hoscislawski* (Stadtplanungsamt Leipzig) die Genese der defizitären Wiederaufbauplanungen für das Leipziger Stadtzentrum von der unmittelbaren Nachkriegszeit bis zur Wende 1990, wobei er insbesondere den Umgang mit dem überlieferten Stadtgrundriss in den Mittelpunkt stellte. Nach der planerischen „Erfindung“ eines ganz neuen Stadtzentrums 1959 mussten die Stadtplaner zehn Jahre später – wie auch in anderen Städten der DDR – aus wirtschaftlichen Gründen sukzessive Abschied von dieser Idealplanung nehmen. Am Beispiel Leipzigs, dessen Bausubstanz im Zweiten Weltkrieg vergleichsweise wenig Schaden genommen hatte, wurde deutlich, dass es wesentlich von den verantwortlichen Planern vor Ort abhing, ob für eine Stadt eine relativ qualitätsvolle Stadtplanung betrieben wurde oder nicht. Einen Vergleich zwischen den Entwicklungen in der Bundesrepublik und der DDR stellte die Gartenhistorikerin *Leonie Glabau* (Berlin) an, die die Platzgestaltungen in ausgewählten Städten beider deutschen Staaten miteinander verglich. Trotz der gegensätzlichen Systemkontexte und unterschiedlicher Formen der Platznutzung stieß sie auf zahlreiche Parallelentwicklungen und planerische Konvergenzen in Ost und West, wenn sich auch neue Formensprache und Ausstattungselemente in der DDR in vielen Fällen erst mit einigem zeitlichen Abstand zur Bundesrepublik durchsetzten.

Die übergreifenden Fragen der gesamtstädtischen Planung und Entwicklung wurden am Beispiel von zwei sehr unterschiedlichen Stadttypen analysiert. *Katja Zimmermann* (Berlin) stellte für Dresden Anspruch und Wirklichkeit im Baugesche-

hen der unmittelbaren Nachkriegszeit in den Mittelpunkt ihrer Betrachtung. Dabei warf sie die Frage auf, ob die zunehmende Zentralisierung der kommunalen Bauverwaltung in der sächsischen Hauptstadt nicht in erster Linie durch übergeordnete politische Stellen, sondern vielmehr unter dem Handlungsdruck der akuten Nachkriegskrise durch die lokalen Akteure vorangetrieben wurde. Am Beispiel einer für die DDR-Stadtlandschaft charakteristischen kleinen Mittelstadt verglich *Harald Engler* (IRS Erkner) die utopischen Planungen der sechziger Jahre für die uckermärkische Kreisstadt Prenzlau mit den tatsächlich realisierten Bauausführungen. Weder wurden jemals die für das Stadtzentrum geplanten zehnstöckigen Hochhäuser errichtet noch erreichte die Kreisstadt trotz eines politisch induzierten Industrialisierungs- und Urbanisierungsschubs mit knapp 25.000 Einwohnern die avisierte Zahl von bis zu 80.000 Menschen.

In der Sektion „Stadterneuerung“ beleuchteten *Sandra Keltsch* und *Konstanze Richter* (beide Leipzig) die städtebauliche Denkmalpflege in der DDR am Beispiel ausgewählter Städte im heutigen Bundesland Sachsen-Anhalt bzw. anhand des Fallbeispiels Görlitz. Zwar ist allgemein für die DDR mit der Industrialisierung des Bauwesens seit Mitte der 1950er Jahre ein fortschreitender Verfall von Altbausubstanz zu konstatieren, der nicht nur ökonomische Ursachen hatte. Die beiden Beiträge machten aber deutlich, dass der Umgang mit alter Bausubstanz auch im Kontext des zentralistisch gesteuerten ostdeutschen Staates vor Ort stark von den verantwortlichen Akteuren beim Magistrat bzw. in der Stadtverwaltung abhing, die durchaus über Handlungsspielräume verfügten. Neben diesem Willen der Akteure in der Kommunalpolitik entschieden auch die jeweiligen Eigentumsverhältnisse sowie das Engagement der häufig im örtlichen Kulturbund organisierten Bürger wesentlich mit darüber, ob auch über die schmalen Staatsgelder hinaus großflächig instand gehalten wurde, wie in Wernigerode, oder ob hier keine großen Anstrengungen unternommen wurden. Letzteres war etwa der Fall in Naumburg, dessen Bausubstanz 1989 größtenteils verfallen war. Für Görlitz hatte bereits 1962 der Dresdner Architekt Bernhard Klemm ein modellhaftes Konzept einer behutsamen und weitgehend bestandserhaltenden Erneuerung alter Städte entwickelt, das aber nur ansatzweise realisiert wurde. Dem schwierigen Umgang mit den Kirchenbauten in der DDR war eine eigene Sektion gewidmet, in der *Henriette von Preuschen* (Brandenburgische Technische Universität Cottbus) unter anderem über Phänomenen wie die Umnutzung und Umgestaltung von Kirchen in Zeiten zurückgehender Kirchlichkeit referierte. *Verena Heinemann* (Weimar) stellte mit der buchstäblichen, auch räumlichen „Randlage“ katholischer Kirchenbauten in den DDR-Städten ein weiteres, ebenfalls sehr kontrovers diskutiertes Thema vor. Auch hier zeigten sich starke örtliche bzw. regionale Unterschiede, denn mancherorts verfiel die

Bausubstanz von Sakralbauten in der DDR, während sie in anderen Städten und Gemeinden restauriert und Kirchenruinen sogar mit großem Aufwand wieder instandgesetzt wurden.

Die Kulturlandschaftsforschung am Beispiel der DDR wurde von zwei ausgewiesenen Kennern dieses Forschungsfeldes vorgestellt. *Andreas Dix* (Otto-Friedrich-Universität Bamberg) skizzierte die Bedeutung von Bodenreform und Kollektivierung für die längerfristige Entwicklung der Kulturlandschaft als „Archiv der Landschaft“ und betonte die Einmaligkeit dieser großflächigen Intervention in der DDR-Zeit. *Günter Bayerl* (Brandenburgische TU Cottbus) analysierte das Erbe von Bergbau, Ressourcenplünderung, Umweltverwüstung, Devastierung und Rekultivierung für die Kulturlandschaftsentwicklung Brandenburgs. Er betonte insbesondere die Erfolgsgeschichte der Sanierung als „postindustrielle Landschaftsgestaltung“ nach der Wende. Besonders spannend gestaltete sich der Blick über den Tellerrand der Bau- und Planungsgeschichte der DDR anhand von zwei Beiträgen mit transnationaler Perspektive. *Ludger Wimmelbücker* (Hamburg) ging in seinem Referat dem Wirken von DDR-Planern wie Hubert Scholz oder Heinz Willumeit beim industriellen Wohnungsbau auf der Insel Sansibar/Tansania nach der Revolution von 1964 nach. *Nicole Münnich* (Berlin/Leipzig) nahm die Stadtplanung für die jugoslawische Hauptstadt Belgrad in den Blick. Im Falle von Belgrad überraschte die für eine sozialistische Hauptstadt ungewöhnliche Erhaltung gewachsener städtebaulicher Strukturen beim repräsentativen Ausbau der neuen Hauptstadt. In beiden Fällen stach das konflikträchtige Spannungsverhältnis sozialistischer Baupolitik mit den überlieferten Wohntraditionen der Bevölkerung ins Auge, welche sich als sehr zählebig erwiesen, obwohl zumindest in der Erbauungszeit der Siedlungen wenig Rücksicht auf sie genommen wurde.

Abschließend zog Harald Bodenschatz (Schinkelzentrum der Technischen Universität Berlin) ein Resümee der Debatten auf dem zehnten Werkstattgespräch. Zum einen sei die DDR-Geschichte in längerfristige Entwicklungsverläufe einzubetten und einer „Stunde-Null“-Fiktion entgegen zu arbeiten. Zum zweiten bestehe die Gefahr einer schleichenden Isolierung bzw. eines Rückzugs der ostdeutschen Planungsgeschichtsforschung aus größeren Diskussionszusammenhängen. Der auf den Werkstattgesprächen gepflegte Dialog zwischen verschiedenen Disziplinen sowie zwischen Forschern und „Zeitzeugen“ gelte es hingegen als bemerkenswerte Errungenschaft zu kultivieren und zu sichern.

**Dr. Harald Engler, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung,
Engler@irs-net.de**

**„Wer entwickelt die Stadt? Akteure,
Strategien, Strukturen, Partnerschaften.
Lokale Governance in historischer Perspektive“
Kassel, 7.-8. Dezember 2007.
(Tagungsbericht)**

Der 2003 begründete Arbeitskreis Planungsgeschichte der „Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung“ (GSU) lud vom 7. bis 8. Dezember 2007 in Kassel zu seiner dritten Tagung ein. Erneut fanden sich Planer, Architekten, Soziologen, Geographen und Historiker zu einem fruchtbaren interdisziplinären Dialog zusammen. Es ist bereits Tradition, dass der Arbeitskreis ein Thema aus der aktuellen Planungsdiskussion aufgreift, um es aus planungsgeschichtlicher Sicht zu beleuchten. Nach den Themen „öffentlicher Raum“ (2003) und „Schrumpfende Städte“ (2005) wurde mit „lokaler Governance“ erneut ein aktuell diskutierter Begriff mit potenzieller Relevanz für die historische Debatte identifiziert. Als Gastgeber der Tagung sorgte Uwe Altröck mit seinem Team der Fachgruppe ‚Stadterneuerung – Stadtumbau‘ an der Universität Kassel für eine reibungslose Organisation in anregendem Umfeld.

Die Governance-Diskussion leidet immer noch unter dem Problem der Abgrenzbarkeit ihres Untersuchungsbegriffes: Umfasst Governance alle Handlungen im Planungs- und Realisierungsprozess, ist Governance nur eine ganz bestimmte Form der Stadtentwicklung oder stellt Governance lediglich eine neue Sichtweise auf bekannte Phänomene dar? Wenn man den Governance-Ansatz vor allem als Methodik zur Untersuchung von Stadtentwicklungsprozessen begreift, zielt er insbesondere auf die Analyse der Kooperationen zwischen administrativen Systemen, Unternehmen und der Zivilgesellschaft. Häufig wird der Begriff Governance im engeren Sinne nur verwendet, wenn nicht mehr dominant der Staat, sondern private Akteure Steuerungswirkung entfalten. Die Beiträge der Tagung fokussierten sich dementsprechend vor allem auf zivilgesellschaftliche Teilhaben an der Stadtentwicklung.

Eingeleitet wurde die Tagung durch einen programmatischen Vortrag von *Klaus Selle* (Aachen), der die Governance-Diskussion der letzten Jahre reflektierte. Er kon-

statierte die Tendenz, dass in immer kürzeren Abständen nach fundamentalen Brüchen in der Planungspraxis gesucht würde. Die historische Betrachtung könnte dazu dienen, auch längerfristige Kontinuitäten aufzuzeigen. Seine Antwort auf die Leitfrage der Tagung war einfach: Wer entwickelt die Stadt? Alle! Markt, Politik, Private. Es stellt sich nur die Frage: Mit welcher Macht und auf welche Weise tun sie das?

Gerhard Fehl griff mit seinem Vortrag weit in vor-industrielle Zeit zurück. Im Gegensatz zur vorherrschenden Meinung war Städtebau in dieser Epoche nicht nur durch absolutistische Handlungsmacht geprägt. Am Beispiel der Ausgestaltung von Neu-Hanau konnte überzeugend der wichtige Einfluss von Glaubensflüchtlingen gegenüber einem vergleichsweise schwachen Fürsten dargelegt werden.

Im Vortrag von *Christoph Bernhardt* stand der „klassische“ Akteur der privaten Stadtproduktion des frühen 20. Jahrhunderts im Mittelpunkt: Die privaten Terrain-gesellschaften, die vor allem in Berlin ganze Stadtteile in eigener Verantwortung bzw. in variantenreichen Formen öffentlich-privater Partnerschaften entwickelten. Vertieft wurde dieser Untersuchungsansatz von *Celina Kress* am Beispiel der Berliner Unternehmer Haberland und Sommerfeld. Diese „Entwickler“ realisierten qualitativ hochwertige Quartiere, die allerdings auf privilegierte Gruppen ausgerichtet waren. Nach 1920 gelang den Unternehmern jedoch eine teilweise Integration in die neuen Governance-Strukturen des gemeinnützigen Wohnungsbaus.

Die Bewertung von Siedlungen aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wird vielfach – mangels planungsgeschichtlicher Analyse – immer noch durch hartnäckige Legenden geprägt. *Friedhelm Fischer* konnte durch eine detaillierte Untersuchung des Planungs- und Produktionsprozesses der Gartenstadt Magdeburg-Hop-fengarten mit einer solchen Legende aufräumen: Die um 1909 entstandene Gartenstadt war keinesfalls ein negatives Beispiel der Planung für eine soziale Einzelgruppe, wie sie bisher im Kontrast zum Idealtypus der gemeinnützigen „modernen“ Siedlungen dargestellt wurde. Vielmehr gelang im Rahmen des privat finanzierten und organisierten Projekts die Realisierung von qualitativollen Formen eines nicht-gewinnorientierten Wohnungsbaus.

Renate Kastoff-Viemann (Dortmund) ging in ihrem Vortrag „Die Stadt als Unternehmer“ der spezifischen Produktionsform von Wohnraum im Ruhrgebiet in der Zeit von 1840 bis 1890 nach. Der von einzelnen Unternehmern gesteuerte und nur durch wenige öffentliche Vorgaben eingeschränkte Wohnungsbau führte vielfach zu problematischen hygienischen Strukturen. *Hildegard Schröteler von Brandt* (Siegen) blieb mit ihrem Vortrag über Stadtbaupläne im Übergang vom landesfürstlichen zum privaten Städtebau geographisch ebenfalls im Rheinland. Bereits die frühen Planungen der Jahre ab 1816 zeigten differenziert organisierte Aushandlungs-

prozesse zwischen öffentlichen und privaten Akteuren, die sich deutlich von der alten landesfürstlichen Praxis unterschieden.

Einen anderen Typ des Akteurs rückte *Steffen Krämer* (München) in das Zentrum seines Vortrages über „Deutsche Unternehmer und ihre Arbeiterkolonien“. Bei der Schaffung von Werkssiedlungen folgten die „paternalistischen“ Großunternehmer eigenen ökonomischen und politischen Interessen. Die baulichen Formen dieser Siedlungen beeinflussten jedoch auch den Siedlungsbau der 1920er Jahre.

Am Beispiel von Göttingen analysierte *Jan Volker Wilhelm* (Bamberg) einen weiteren Typus privatwirtschaftlicher Beteiligung durch ortsansässige kleinere Bauunternehmer. Wilhelm konnte dabei die Strukturen lokaler Governance und die engen Interdependenzen zwischen privater Bauwirtschaft und öffentlicher Bauplanung vor 1914 plastisch darstellen.

Dieter Schott (Darmstadt) widmete sich insbesondere den Entscheidungsprozessen bei der Installation von großen Infrastruktursystemen. Als um 1910 die Infrastrukturentwicklung über die engeren Stadtgrenzen hinausgriff, wurden auch neue Governance-Strukturen notwendig. Dabei entstanden überörtliche Kooperationen städtischer, regionaler und privater Akteure im Rahmen von gemischtwirtschaftlichen Unternehmen, die teilweise bis heute von Bedeutung sind.

Am Beispiel des komplexen Prozesses der Anlage und Weiterentwicklung der Häfen in Hamburg und London konnte *Dirk Schubert* (Hamburg) die Etablierung von Governance-Strukturen nachverfolgen, die früh irreversible Entwicklungspfade – mit Wirkung teilweise bis in die heutige Zeit – etablierten.

Otto Kastorff (Bad Schwartau) stellte am Beispiel des Planers Peter Rehder die Bedeutung einer einzelnen Person für die Entwicklung von Lübeck nach 1875 in den Mittelpunkt seiner Betrachtung. Die auf der Tagung kaum thematisierte Rolle von Motivationen und Leitbildern für die inhaltliche Ausgestaltung von Konzepten wurde hier eindeutig nachgewiesen. Dass selbst ein „starker“ Planer nicht autonom agierte, sondern in komplexe Akteurs- und Entscheidungsstrukturen eingebunden blieb, wurde auf Nachfrage hin auch hier deutlich.

Den wichtigen Beitrag, den gemeinnützige zivilgesellschaftliche Akteure leisten konnten, zeigte *Ulla Terlinden* (Kassel) in ihrem Vortrag über „Wohnreform und Frauenbewegung“. Die bürgerlichen Gruppen konnten – anstelle des Staates – wichtige soziale Akzente in den Städten setzen.

In ihrem Vortrag über den „Regional Plan of New York and Its Environments“ thematisierte *Barbara Schöning* (TU Berlin) ebenfalls die große Rolle von zivilgesellschaftlichen Akteuren – hier allerdings von planerisch engagierten Unternehmern. Bereits im New York der 1920er Jahre ging von ihnen die Initiative für einen umfassenden Stadtentwicklungsplan aus. Barbara Schöning konnte Möglichkeiten wie

Grenzen des Governance-Konzepts überzeugend darstellen. So positiv sich private Initiative auch auswirken kann, wird die Stadt dadurch dennoch von ihrer Verpflichtung zum Ausgleich von sozialen Ungleichheiten nicht entlastet.

Alexander Jachnow (Berlin) verfolgte in seinem Vortrag die Entwicklung der zivilgesellschaftlichen Beteiligung in der lateinamerikanischen Stadtteilentwicklung über mehrere Jahrzehnte. Vor dem Hintergrund der Entwicklung vom „korporatistischen zum kooperativen Staat“ kam es dabei auf Stadtteilebene mehrfach zu Neuverteilungen der politischen Macht zwischen Stadt, Staat und Zivilgesellschaft.

Ingrid Lübke (Kassel) konnte am Beispiel des Projektgruppen-Modells in Rotterdam die erfolgreiche Integration von Bewohnern in den Prozess des behutsamen Stadtumbaus während der 1970er und 80er Jahre aufzeigen. Dieses positive Beispiel war jedoch an eine bestimmte Konstellation gebunden und löste sich in den 1990er Jahren wieder auf.

In seinem Fazit betonte *Clemens Zimmermann*, wie „überraschend sinnvoll“ sich der Governance-Ansatz in planungsgeschichtliche Überlegungen integrieren ließe. In der anschließenden Podiumsdiskussion wurde mehrfach die Problematik der Abgrenzung der einzelnen Akteursgruppen aufgeworfen, insbesondere für den Begriff der Zivilgesellschaft wurde eine stärkere Operationalisierung eingefordert.

Als ein Ergebnis der Tagung war zu konstatieren, dass zwischen historischer und aktueller sozialwissenschaftlicher Forschung keine unüberwindliche Diskrepanz mehr festzustellen war und beide Richtungen – insbesondere in der Frage der Governance – erheblich voneinander profitieren konnten. Dabei bleiben die erprobten Methoden der Planungsgeschichte ebenso berechtigt wie die notwendigerweise einem schnellerem Wechsel unterzogenen Paradigmen der Planungstheorie.

Die Ergebnisse der von Uwe Altrock und Friedhelm Fischer federführend organisierten Tagung sollen veröffentlicht werden.

Carsten Benke, Stadtplaner und Historiker, Berlin, carsten.benke@gmx.de

Master-Studiengänge zur Stadtgeschichte

TU Berlin: Historische Urbanistik / Historical Urban Studies

Ins dritte Jahr geht im Wintersemester 2008/2009 der 4-semestrige Master-Studiengang Historische Urbanistik / Historical Urban Studies an der TU Berlin.

Die Stadt der Zukunft, betrachtet aus einer historischen Perspektive – das ist es, was dieser Master-Studiengang am Center for Metropolitan Studies der Technischen Universität Berlin Studierenden mit Bachelor oder Diplom anbietet. Der Studiengang zielt unter Nutzung des internationalen Vergleichs auf eine vertiefte Einsicht in die spezifischen Gestaltungs- und Lebensformen des europäischen Städtewesens. Er konzentriert sich auf die Einübung von historisch-raumwissenschaftlich fundiertem „Möglichkeitssinn“ (Robert Musil) und vermittelt Grundlagen für den kompetenten Umgang mit Problemen gegenwärtiger wie zukünftiger Stadtentwicklung. Er schult die Fähigkeit und die Fertigkeiten, gestaltend auf die gebaute Stadt, die städtische Gesellschaft und ihre Kulturdynamik einzuwirken. Es werden Generalisten ausgebildet, die historisch informiert mit internationalen Prozessen der Stadtentwicklung vertraut sind.

Die Studierenden setzen sich mit unterschiedlichen Praxisfeldern und Problemzusammenhängen der Stadtentwicklung auseinander und werden befähigt, in einem breiten Spektrum stadtbezogener Handlungsfelder die heute erforderliche innovative Arbeit zu leisten. Die Prozesse und Strukturen der Herstellung, Gestaltung und Verwandlung städtischer Lebensräume werden durch die diachronen Perspektiven des Studienganges nicht nur in ihrer Gegenwartslogik, sondern auch in ihren historischen Voraussetzungen, Alternativen und Folgen verstehbar. In der Auseinandersetzung mit den aktuellen Forschungsdiskursen und -ergebnissen über Entwicklungslinien städtischer Wachstums- und Wandlungsprozesse und ihrer Ressourcen sowie Antriebskräfte und Akteure arbeiten die Studierenden daran, städtische Leitbilder und Handlungsmuster zu erschließen, kritisch zu reflektieren und zu vermitteln. Dies bildet die Basis sowohl für eine eigenständige Grundlagenforschung als auch für eine auf konkrete Stadtprobleme angewandte Forschung in den Fachdisziplinen Geschichtswissenschaft, Stadtplanung, Architektur, Denkmalpflege, Soziologie und Politologie.

Der interdisziplinäre Ansatz wird durch die Kooperation unterschiedlicher Fachrichtungen und Institute der TU Berlin sowie durch die Zusammenarbeit mit außeruniversitären Einrichtungen theoretisch reflektiert und praktisch erprobt: Durch Co-Seminare mit jeweils zwei Vertretern unterschiedlicher Fachdisziplinen, durch

Exkursionen, Projekte und Praktika werden die Studierenden mit verschiedenen Institutionen der Stadtplanung und Stadtentwicklung, des Stadtmarketings, der städtischen Kulturarbeit und Sozialarbeit, des Tourismus sowie des Wissenschaftsbereichs bekannt gemacht und entwickeln ein sicheres Verständnis für unterschiedliche Kooperationsformen der Akteure in Stadtplanungs- und Stadtentwicklungsprozessen.

Der Studiengang wendet sich an Historiker/innen, Kunsthistoriker/innen, Architekt/inn/en, Stadtplaner/innen, Denkmalpfleger/innen, Angehörige der Bau- und Wohnungswirtschaft, Wirtschaftswissenschaftler/innen, Geograf/inn/en, Politolog/inn/en, Stadtsoziolog/inn/en, Medien-, Kultur- und Literaturwissenschaftler/innen und an alle Studierenden mit besonderem Interesse an der Entschlüsselung komplexer Zusammenhänge der Stadtentwicklung.

Für den Studiengang werden keine Studiengebühren erhoben. Bewerbungsfrist für den neuen Jahrgang im Wintersemester 08/09 ist der 15. Juli 2008.

Wer diesen Termin versäumt oder bis dahin die Unterlagen noch nicht vollständig beisammen hat, kann sich bis zum 1. Oktober über das Losverfahren um einen Studienplatz bewerben! Für nähere Informationen: <http://www.metropolitanstudies.de/>, Dagmar.Thorau@TU-Berlin.de

TU Darmstadt: Geschichte – Umwelt - Stadt/ Environment, History and the City

Seit Wintersemester 2005/06 wird der Master-Studiengang „Geschichte – Umwelt – Stadt“, federführend vom Institut für Geschichte, FB 02 der TU Darmstadt angeboten. Die Ziele des Studiengangs sind der Homepage entnommen.

Der MA-Studiengang "Geschichte - Umwelt - Stadt" an der TU Darmstadt bietet die in der deutschen Hochschullandschaft einzigartige Chance, die aktuellen Zusammenhänge und Probleme unseres urbanen Lebens sowie seiner ökologischen Bedingungen in ihrer historischen Genese zu behandeln. Aus dieser Langzeitperspektive vermittelt er ein besseres Verständnis für aktuelle und zukünftige Umweltprobleme und soll dazu beitragen, die städtische Lebensweise als zentrale Existenzform unserer Gesellschaft in ihren Umweltwirkungen zu reformieren. In den stadt- und umweltbezogenen Forschungsgebieten der Ingenieur- wie der Geistes- und Sozialwissenschaften versammelt die TU Darmstadt ein hohes Maß an Forschungs- und Lehrkompetenz, das sich auch im von der TU geförderten Forschungsschwerpunkt ‚Stadtforschung‘ bündelt. Der Studiengang "Geschichte - Umwelt - Stadt" nutzt dieses besondere Potential der TU Darmstadt. Der Studiengang erstreckt sich

über vier Semester und wird mit dem international anerkannten Hochschulgrad "Master of Arts" (M.A.) abgeschlossen.

Die fachübergreifenden Erfahrungen sollen die Studierenden in die Lage versetzen, Brücken zwischen den Geistes- und Gesellschaftswissenschaften auf der einen und der Architektur und den Ingenieurwissenschaften auf der anderen Seite zu schlagen. Solche Interdisziplinarität, die auf einer soliden Kenntnis der fachlichen Voraussetzungen, Methoden und Erkenntnisinteressen der verschiedenen Disziplinen beruht, diese jedoch auch kritisch hinterfragt, soll im Rahmen des Studiengangs systematisch entwickelt werden. Der Studiengang richtet sich, neben BewerberInnen mit einem ersten Abschluß in Geschichte, auch an AbsolventInnen ingenieurwissenschaftlicher oder sozialwissenschaftlicher Fächer mit einem besonderen Interesse an Stadt und Umwelt.

Für nähere Informationen:

<http://www.geschichte.tu-darmstadt.de/index.php?id=ma>

E-Mail: sallinger@pg.tu-darmstadt.de; Tel. +49-(0)6151-16 49 09, Fax. -16 39 92

URBAN-grad: Eine neue Graduiertenschule zur Stadtforschung an der TU Darmstadt

Im Sommersemester 2008 nimmt eine neue Graduiertenschule zur interdisziplinären Stadtforschung an der TU Darmstadt den Betrieb auf. Die Initiative dazu kam aus dem seit 2005 an der TU Darmstadt etablierten Forschungsschwerpunkt „Stadtforschung“.

Die Graduiertenschule „Graduate School for Urban Studies“ (URBAN-grad) ist eine fachbereichsübergreifende zentrale wissenschaftliche Einrichtung der Technischen Universität Darmstadt. Ziel der Graduiertenschule ist eine breite und dauerhafte Qualitätssicherung, die Bereitstellung zusätzlicher Qualifikationsprogramme, die Verkürzung der Promotionszeit, die Internationalisierung der Promotionsphase, die Förderung der wissenschaftlichen Selbständigkeit sowie die Betreuung unter verbindlichen und verlässlichen Bedingungen. Durch die Einbettung der Promotion in den Forschungsschwerpunkt „Stadtforschung“ sollen den Promovierenden der URBAN-grad optimale, im internationalen Maßstab konkurrenzfähige Forschungsbedingungen geboten werden. Die Graduiertenschule bringt interdisziplinär Doktoranden/Doktorandinnen der Stadtforschung an der TU Darmstadt, d.h. Wissenschaftliche Mitarbeiter/-innen und über externe Mittel Promovierende, zu einem „think tank“ zusammen.

URBAN-grad ist in derzeit drei Arbeitsgruppen gegliedert:

1. Institution und Wissen (Proff. Petra Gehring - Philosophie/ Hubert Heinelt - Politikwissenschaft/ Michele Knodt – Politikwissenschaft)
2. Natur – Energie – nachhaltige Stadtentwicklung (Proff. Jörg Dettmar - Architektur/ Andreas Hoppe - Geologie/ Rolf Katzenbach - Bauingenieurwesen/ Tran Quoc Khanh - Elektrotechnik/ Dieter Schott - Geschichte/ Wilhelm Urban - Bauingenieurwesen)
3. Zwischen Materialität und Bild: Prozesse der Raumkonstitution (Proff. Helmut Berking - Soziologie/ Franz Bockrath - Sportwissenschaft/ Werner Durth - Architektur/ Petra Gehring - Philosophie/Julika Griem - Anglistik/ Martina Löw - Soziologie/ Annette Rudolph-Cleff - Architektur)

Jede Arbeitsgruppe besteht aus Promovierenden sowie mindestens zwei Hochschullehrerinnen und Hochschullehrern des Forschungsschwerpunktes „Stadtforschung“. Die Themen der Arbeitsgruppen stehen auch in engem Zusammenhang mit den Schwerpunkten des Projektantrags „Eigenlogik der Städte“ im LOEWE-Pro-

gramm des Landes Hessen. Bei Erfolg dieses Antrags werden auch Stipendien zur Bearbeitung von Dissertationen in diesen drei Themenfeldern ausgeschrieben.

Die Graduiertenschule ist auch für historische Perspektiven und Fragestellungen offen, insbesondere in Arbeitsgruppe 2, und fordert interessierte Stadthistorikerinnen und Stadthistoriker auf, sich für Aufnahme in die Graduiertenschule zu bewerben.

Für nähere Informationen:

Zum Forschungsschwerpunkt ‚Stadtforschung‘:

<http://www.ifs.tu-darmstadt.de/index.php?id=stadtforschung>

Zur Graduiertenschule ‚URBAN-grad‘:

<http://www.ifs.tu-darmstadt.de/index.php?id=2518>

Für Anfragen und nähere Information:

Dr. Peter Noller (Geschäftsführer FSP Stadtforschung), Tel: 06151-163839

noller@ifs.tu-darmstadt.de

Prof. Dr. Dieter Schott, Institut für Geschichte, FB 2, TU Darmstadt,

schott@pg.tu-darmstadt.de

M I T T E I L U N G E N

Reisestipendien der GSU für die Teilnahme an der IXth International Conference on Urban History ,*Comparative History of European Cities* , Lyon

Die GSU hat im Zuge Ihrer Nachwuchsförderung im Winter drei Reisestipendien zur Teilnahme von Nachwuchswissenschaftlern an der Internationalen Stadtgeschichtskonferenz in Lyon im August 2008 ausgeschrieben. Die Stipendien sind mit maximal 250 Euro dotiert und sollen zur Abdeckung der Kosten von Teilnahme, Reise und Unterkunft dienen. Für die Bewerbung gefordert war eine einseitige Skizze des Forschungsprojekts, ein Kurz-Lebenslauf sowie ein Motivations schreiben.

Aus den eingegangenen Bewerbungen wurden folgende ausgewählt und mit einem Reisestipendium ausgezeichnet:

Michael Aumüller, Mannheim:

Projekt: The functional élites of Sopron and Freiburg im Breisgau in the 15th -16th centuries.

Sylvia Necker, Hamburg:

Projekt: "Das Büro Gutschow". Das Selbstverständnis deutscher Architekten im 20. Jahrhundert am Beispiel der Hamburger Architekturbüros von Konstanty Gutschow.

Carl Philipp Schuck, Münster:

Projekt: Entwicklung und Verbreitung stadtplanerischer Ideen im Europa der Urbanisierung.

Zum Dissertationsprojekt von Sylvia Necker:

Das Dissertationsprojekt „Das Büro Gutschow – eine Professionsgeschichte. Zum Selbstverständnis deutscher Architekten im 20. Jahrhundert am Beispiel des Hamburger Architekturbüros von Konstanty Gutschow“ ist eine von der ZEIT-Stiftung Ebelin und Gerd Bucerius geförderte und an der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg angesiedelte Arbeit. Im Folgenden werden zusammenführende Überlegungen zum Dissertationsprojekt angestellt:

Das Projekt sieht sich in der modernen Stadtforschung verortet und operiert zwischen den klassischen Disziplinen wie Architekturgeschichte, Kunstgeschichte und Zeitgeschichte. Eine Architekten-Biographie zu Konstanty Gutschow wird nicht angestrebt. Diese würde dem breit angelegten Konzept des Projekts widersprechen. Deshalb soll in Form einer Professionsgeschichte eine möglichst umfassende

Untersuchung des Büros, des „Denkkollektivs“ Gutschows erfolgen, in der biographische Eckdaten der Büromitarbeiter analysiert werden und in den Zusammenhang von zeitgeschichtlich übergeordneten Themen wie dem Projekt der Moderne, den Ordnungskonzepten, dem Verhältnis von Stadt und Natur und der Geschichte der Terrorregime im 20. Jahrhundert gebracht werden.

Das Projekt möchte bewusst über die ausschließliche Betrachtung des Nationalsozialismus hinausgehen, obwohl Konstanty Gutschow gerade während der Zeit des Nationalsozialismus auf dem Höhepunkt seiner Karriere angelangt war. Deshalb halte ich es für sinnvoll, neue Zäsuren zu setzen, die sich sowohl an der Entwicklung des Städtebaus in Europa als auch an biographischen Eckdaten Gutschows orientieren. Der zeitliche Rahmen des Projekts umfasst die Jahre 1920 bis 1975.

Die Geschichte des Städtebaus in Hamburg und die Geschichte des Büros von Konstanty Gutschow bieten eine Folie, auf der die Entwicklung des Selbstverständnisses deutscher und europäischer Architekten nachgezeichnet werden kann. Deshalb ist das Projekt mit transnationaler Perspektive angelegt und geht über die Hamburger Stadt- und Regionalforschung weit hinaus. Gleichwohl wird die spezifische Situation Hamburgs in besonderer Weise untersucht und in den Zusammenhang einer deutschen bzw. europäischen Perspektive gestellt.

**Sylvia Necker, Forschungsstelle für Zeitgeschichte,
necker@zeitgeschichte-hamburg.de**

Zum Magisterarbeitsprojekt von Carl Philipp Schuck:

Die Magisterarbeit mit dem Arbeitstitel ‚Wandel der städtischen Raender und Dispersion städtebaulicher Leitideen aus planungshistorischer Perspektive‘ wird in der zweiten Jahreshälfte 2008 bei Prof. Dr. Werner Freitag (Lehrstuhl für Westfälische und Vergleichende Landesgeschichte am Historischen Seminar (WWU Münster) und Leiter des Instituts für vergleichende Städtegeschichte) angefertigt.

Grundidee ist es, die Veränderung von Stadt in materiell-räumlicher wie perzipierter Hinsicht nachzuverfolgen und dabei die räumlichen und gesellschaftlichen Zusammenhänge der Planung, die zur „Stadt um 1900“ führten, zu hinterfragen. Um die Verbreitung stadtplanerischer „Bewältigungsstrategien“ in der Epoche der Hochurbanisierung nicht einzelfallspezifisch einzugrenzen, soll die interkommunale Kommunikation als Quellengrundlage der Arbeit herangezogen werden. Von besonderem Interesse sind dafür die Reisen kommunaler Vertreter einzelner Städte zu anderen Gemeinden mit Modellcharakter oder Leitfunktion. Diese Planungsdelega-

tionen entwickelten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine rege Tätigkeit. So zog etwa der großzügige Umbau von Paris durch Haussmann das Interesse aller größeren Städte Europas auf sich und wurde entsprechend vor Ort begutachtet. Das Bereisen von Städten als Muster städtischer Planung und die Uebertragung stadtplanerischer Konzepte auf andere Orte ist ein dynamischer Kommunikationsprozess, der in der Urbanisierungsforschung noch nicht letztgültig untersucht worden ist. Dabei ist für mich besonders reizvoll, den kommunalen Erfahrungsaustausch über die Bewältigungsstrategien im Urbanisierungsprozess in internationaler Perspektive zu verfolgen, und zwar in Gegenüberstellung zu den Grenzen der sich verfestigenden Nationalstaaten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Am Delegationswesen kommunaler Vertreter lassen sich - so meine These - die Entwicklung und Dispersion stadtplanerischer Ideen im Europa der Urbanisierung, aber auch die Unbefangenheit, von den Staedten anderer Staaten zu lernen, zeigen. So lässt sich bei ausreichender Quellenlage etwa fragen, inwieweit deutsche Städte von britischen Erfahrungen lernten und umgekehrt britische Kommunalvertreter sich an deutschen Vorbildern orientierten. Ein Praktikum am Deutschen Historischen Insitut in London wird die Möglichkeit geben, institutseigene Ressourcen wie auch Londoner Archive zu nutzen, bei denen sich ggf. Quellen kommunaler Stadtplanungdelegationen der Metropole London erschließen lassen. Neben diesem Delegationswesen gilt ein weiteres Augenmerk den frühen Ausstellungen und Kongressen, die sich am Ausgang des 19. Jahrhunderts mit Urbanisierung im weitesten Sinne befassen. Als Beispiel sei hier nur die Dresdener Städtebauausstellung von 1903 genannt. Stadtopographisch stehen die Stadterweiterungsgebiete im Vordergrund. Der Austausch von planerischen Erfahrungen über Stadt- und gegebenenfalls auch Staatsgrenzen hinweg bildet den reizvollen „Anker“, von dem aus neue Fragen nach Entwicklung, Dispersion und Wirkung kommunaler Planung zu städtischem Wachstum aufgeworfen werden können.

Carl Philipp Schuck, Stud. der Geschichte, WWU Münster, cps_hermes@web.de

Termine

1. Halbjahr 2008

20. Juni Regionale Nachwuchstagung der GSU
Center for Metropolitan Studies der TU Berlin
http://www.gsu.uni-saarland.de/aktuell_0112.htm
20. - 22. Juni *UTOPOLIS. Wunschfabrik Stadt*
Technische Universität Chemnitz
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=8020>
25. - 29. Juni *Global Cities and The Sea: Highway of Change*
Seventeenth Annual WHA Conference
London, Großbritannien
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=7911>

2. Halbjahr 2008

3. - 6. Juli *The Place of the City in Environmental History*
5th International Roundtable on Urban
Environmental History
Berlin, Deutschland
<http://www.irs-net.de/index.php>
7. - 11. Juli *Stadt und Urbanität im 21. Jahrhundert.*
Eine Sommerakademie der ZEIT-Stiftung Ebelin
und Gerd Bucerius, Hamburg
http://www.gsu.uni-saarland.de/aktuell_0117.htm
10. - 13. Juli *Public Versus Private Planning: Themes, Trends
and Tensions*
13th Biennial Conference of the International
Planning History Society
Chicago, USA
<http://www.planninghistory.org/>

27. - 30. August *Comparative History of European Cities*
IXth International Conference on Urban History
Lyon, Frankreich
<http://eauh.ish-lyon.cnrs.fr>
11. - 13. September *Common ground, converging gazes: Integration the social and environmental in History*
International Conference organised by the Centre de Recherches Historiques École des Hautes Études en Sciences Sociales Paris
Paris, Frankreich
<http://eseh.org/social>
19. - 20. September *Cities in Print: Historiography and representation in urban history*
University of Liverpool, UK
<http://www.le.ac.uk/urbanhist/news/conferences.html>
25. - 27. September *In Search of the Postfordist City: Concepts and the Meaning of Urban Space and Society*
4. Jahreskonferenz des Transatlantischen Studienkollegs
New York City
<http://www.metropolitanstudies.de/>
30. Sep. - 3. Okt. *Deutscher Historikertag*
(dabei auch Sektion und MV der GSU)
Dresden, Deutschland
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=7131>
11. - 14. Oktober *The Ideal City: Amsterdam Conference*
www.hollandnow.org
14. - 17. Oktober *Europäische Städte im Mittelalter*
Tagung im Wiener Stadt- und Landesarchiv
<http://www.stgf.at/tagungen.html>

16. - 17. Oktober *The City and the Elderly. Urban living spaces of the elderly population, between social needs and the built environment from the Middle Ages to the Contemporary World*
 Institute for the Contemporary Urban Project,
 Università della Svizzera Italiana, Mendrisio, Schweiz
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=8430>
6. - 8. November *Inside and outside: How is the City shaped by the Square?*
 Kunsthistorisches Institut, Florenz (Max-Planck-Institut)
<http://www.urbansciences.eu/agenda.aspx?id=53>
14. - 15. November *Urbane Räume in der Vormoderne*
 Forum Mittelalter, Universität Regensburg
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=8585>
21. - 23. November *Stadt und Verderben*
 Südwestdeutscher Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung und Stadtarchiv Würzburg
<http://www.stadtgeschichtsforschung.de/tagungen.htm>

1. Halbjahr 2009

2. - 3. April *Urban History Group Annual Conference*
 Warwick, UK
<http://www.le.ac.uk/urbanhist/news/conferences.html>



Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung – Band 6

2008. 376 Seiten mit 71 s/w- und 17 farbigen Abbildungen. Geb.

€ 62,-

ISBN 978-3-515-08952-4



Franz Steiner Verlag

Postfach 101061, D-70009 Stuttgart • www.steiner-verlag.de • service@steiner-verlag.de

Thomas Biskup / Marc Schalenberg (Hg.)

Selling Berlin

Imagebildung und Stadtmarketing von der preussischen Residenz bis zur Bundeshauptstadt

„Stadtmarketing“ ist keine Erfindung des ausgehenden 20. Jahrhunderts. Am Beispiel Berlins zeigt der Band, daß „city branding“ seit der Frühen Neuzeit betrieben wurde – von ganz unterschiedlichen Institutionen, Gruppen und Personen. Wer waren die Akteure, welche die zum Teil bis heute präsenten Berlin-Images und -Topoi generierten, und unter welchen (politischen, sozialen, medialen) Rahmenbedingungen geschah dies? Der Band möchte einerseits den heute so offensichtlichen Bemühungen um „Stadtmarketing“ historische Tiefenschärfe verleihen und sie andererseits für die Analyse von Stadtbildern nutzbar machen.

■ **Weitere Titel der Reihe**

„Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung

8. Ueli Haefeli

Verkehrspolitik und urbane Mobilität

Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990

2008. 380 Seiten, 54 Abbildungen, 12 Farbkarten. Geb. € 66,-. ISBN 978-3-515-09133-0

7. Thomas Höpel

Von der Kunst- zur Kulturpolitik

Städtische Kulturpolitik in Deutschland und Frankreich 1918–1939

2007. 516 Seiten, 47 Schaubildern, 11 Tabellen. Geb. € 82,-. ISBN 978-3-515-09106-0

5. Christoph Bernhardt / Heinz Reif (Hg.)

Die sozialistische Stadt – Städte im Sozialismus

Kommunale Stadtplanung in der DDR und nach der Wende (1945–1994)

2008. Ca. 350 Seiten, 70 Abbildungen. Geb., ca. € 68,-. ISBN 978-3-515-08763-6

4. Clemens Zimmermann (Hg.)

Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert

2006. 174 Seiten, 35 Abbildungen. Geb. € 34,-. ISBN 978-3-515-08898-5

3. Frank Betker

„Einsicht in die Notwendigkeit“

Kommunale Stadtplanung in der DDR und nach der Wende (1945–1994)

2005. 412 Seiten, 38 s/w-Fotos, 10 Abbildungen, 20 Graphiken und Schemata.

Geb. € 48,-. ISBN 978-3-515-08734-6

2. Adelheid von Saldern (Hg.)

Inszenierter Stolz

Stadtrepräsentationen in drei deutschen Gesellschaften (1935–1975)

2005. 498 Seiten, 30 Abbildungen. Geb. € 80,-. ISBN 978-3-515-08300-3

1. Adelheid von Saldern (Hg.)

Inszenierte Einigkeit

Herrschaftsrepräsentation in DRR-Städten

2003. 420 Seiten, 14 Abbildungen. Geb. € 68,-. ISBN 978-3-515-08301-0