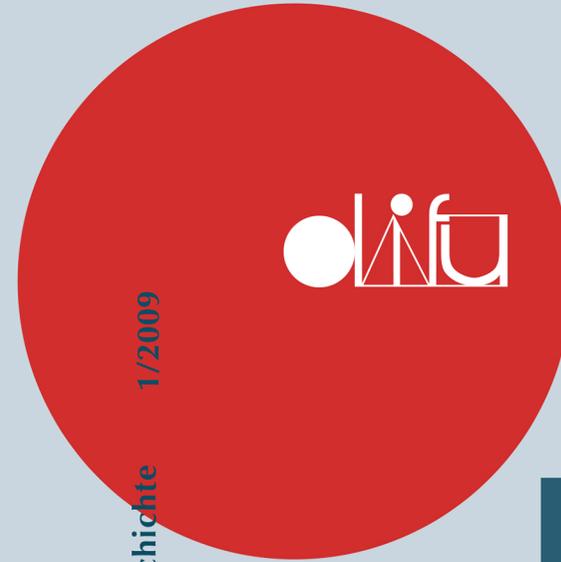




Informationen zur modernen Stadtgeschichte

Themenschwerpunkt

Städte in Südeuropa



1/2009

1/2009

Informationen zur modernen Stadtgeschichte

IMU

Informationen zur modernen Stadtgeschichte

2009
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

Städte in Südeuropa

Verantwortlicher Herausgeber:
Martin Baumeister / Rainer Liedtke

LEITARTIKEL

Martin Baumeister / Rainer Liedtke

Probleme mit der „europäischen Stadt“: Städte in Südeuropa..... 5

BERICHTE UND AUFSÄTZE ZUM THEMA

Orhan Esen

Logiken der Stadtproduktion. Istanbul im 19. und 20. Jahrhundert..... 15

Rainer Liedtke

Migration, Nachbarschaften, Netzwerke: Athen im 20. Jahrhundert..... 24

<i>Bruno Bonomo</i>	
From 'Eternal City' to Unfinished Metropolis. The Development of Rome's Urban Space and its Appropriation by City Dwellers from 1945 to the Present.....	34

<i>Martin Baumeister</i>	
Die Hydra der Moderne. Masseneinwanderung und Wohnungspolitik in Madrid unter der Franco-Diktatur.....	47

<i>Brigitte le Normand</i>	
Urban development in Belgrade, 1945-1972.....	60

LEITREZENSION

<i>Britta Voss</i>	
Mark Mazower: Salonica. City of Ghosts. Christians, Muslims and Jews 1430 – 1950, London 2004, 528 S.....	70

FORUM

<i>Ralf Roth</i>	
Über den Zusammenhang von Verkehr, Kommunikation und europäischer Städtelandschaft im 19. und 20. Jahrhundert	78

ALLGEMEINE BERICHTE

<i>Jan C. Behrends / Martin Kohlrausch</i>	
Bericht: Nation and Modernity. The East European Metropolis (1890-1940). Zwei internationale Workshops am Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) und am Deutschen Historischen Institut Warschau, Oktober 2008 und Mai 2009.....	88

<i>Hans-Peter Baum</i>	
Bericht über die 47. Tagung des südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung, Würzburg, 21.-23.11.2008.....	93

Kristina Thies

Tagungsbericht: Stadt und Öffentlichkeit (15. – 19. Jahrhundert)
39. Kolloquium des Instituts für Vergleichende Städtegeschichte
und des Kuratoriums für vergleichende Städtegeschichte e.V.,
23.03.–24.03.2009, Münster..... 95

Adelheid von Saldern

Tagungsbericht: Cities as a stage for reform: Britain and Germany
1890 - 1914, London, Deutsches Historisches Institut
26.-28.3.2009 (Tagung der GSU)..... 101

Sebastian Haumann

Tagungsbericht: Mittelstadt - Urbanes Leben jenseits der Metropole,
Göttingen (2.4.-3.4.2009)..... 107

Ronald Kaduk

Tagungsbericht: Die Stadt und ihr Gedächtnis. Zur Zukunft der
Stadtmuseen, Fachtagung des Stadtmuseums Berlin,
Berlin, 23.03.–24.03.2009..... 110

MITTEILUNGEN 114

Probleme mit der „europäischen Stadt“: Städte in Südeuropa

Kaum ein Typisierungsversuch hat in der deutschen historischen und sozialwissenschaftlichen Stadtforschung der letzten Jahre solche Verbreitung gefunden wie derjenige der „europäischen Stadt“.¹ Mit diesem Idealtypus kommt man einerseits einem allgemeinen Bedürfnis nach einer transnationalen Öffnung der Geschichtswissenschaft entgegen. Andererseits lässt sich das Konzept unmittelbar als normatives Modell in aktuellen urbanistischen Debatten einsetzen. Mit der „europäischen Stadt“ wird eine bereits früh im 20. Jahrhundert begonnene, auf Max Webers Konzept der „okzidentalischen Stadt“ basierende und bis in die 1960er Jahre dauernde Diskussion neu belebt², die ursprünglich von der lang andauernden Krise des europäischen Selbstverständnisses zwischen dem Ersten Weltkrieg und dem Zusammenbruch der europäischen Kolonialimperien bestimmt war. Die „europäische Stadt“ war dabei Teil einer breiteren Debatte über die Modernisierung der europäischen Gesellschaft. Sie wurde zum Symbol für eben diese Modernisierung, zu einer Art Keimzelle der „europäischen Moderne“ und zur Bewahrerin „europäischer Indivi-

¹ Siehe u.a. Friedrich Lenger und Dieter Schott (Hrsg.), *Die europäische und die amerikanische Stadt*. Themenheft: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1 (2007); *Integration und Fragmentierung in der europäischen Stadt*. Rahmenthema von: *Archiv für Sozialgeschichte* 46 (2006); Friedrich Lenger und Klaus Tenfelde (Hrsg.), *Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung - Entwicklung - Erosion*, Köln 2006; Walter Siebel, (Hrsg.), *Die europäische Stadt*, Frankfurt am Main 2004; Dieter Hasenpflug, *Die europäische Stadt - Mythos und Wirklichkeit*, Münster 2002; Hartmut Häußermann, *Die europäische Stadt*, in: *Leviathan* 29 (2001), S. 237-255; Hartmut Kaelble, *Die Besonderheiten der europäischen Stadt im 20. Jahrhundert*, ebda., S. 256-274 (Nachdruck in: Lenger und Tenfelde (Hrsg.), *Die europäische Stadt*, S. 25-44); Dirk Schubert, *Mythos „europäische Stadt“*. Zur erforderlichen Kontextualisierung eines umstrittenen Begriffs, in: *Die alte Stadt* 28 (2001), S. 270-290.

² Max Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, Teilband 5: *Die Stadt*, hrsg. von Wilfried Nippel, Studienausgabe der Max-Weber-Gesamtausgabe, Bd. I/22-5, Tübingen 2000 [Erstveröffentlichung posthum 1921]. Die Webersche Typologie entstand vor allem in der Auseinandersetzung mit Sombarts „Aufgaben einer Städtetheorie“, entwickelt in Werner Sombart, *Der moderne Kapitalismus*, Bd. 2, Leipzig 1902, S. 187-224. Vgl. dazu: Winfried Nippel, *Einleitung*, in: Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, S. 1-43, hier: S. 12-13.

dualität“ in Opposition zu „amerikanischem Konformismus“, der sich vorgeblich in der dortigen Urbanisierung widerspiegelte.³ Wie im Weberschen Vergleich zwischen Okzident und Orient in Antike und Mittelalter geht es in der modernen Diskussion darum, die Einzigartigkeit der okzidental-europäischen Stadtgemeinde nachzuweisen. Mit dieser Kennzeichnung verbindet die Stadtsoziologie die Forderung, Europa müsse sich historisch informierte Leitbilder für die strategische Orientierung der zivilgesellschaftlichen Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert schaffen.⁴

In der Sicht von Europahistorikern und Stadtsoziologen erscheint die „europäische Stadt“ allerdings weniger als Entwicklungsperspektive denn vielmehr als recht statischer Katalog von Merkmalen, die diese nicht nur von den – mitunter sehr stereotyp betrachteten – nordamerikanischen Städten, sondern nunmehr auch von den rapide wachsenden Metropolen der Entwicklungsländer unterscheidet. Dazu gehören unter anderem: der starke Einfluss mächtiger, von einer selbstbewussten Bürgergesellschaft getragener Stadtverwaltungen auf die urbane Entwicklung; eine bereits seit dem späten 19. Jahrhundert maßgeblich durch eine professionelle Elite aus Politikern, Architekten und Stadtplanern gestaltete Stadtentwicklung; die Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur und von Institutionen der Daseinsvorsorge für die Stadtbewohner, oft mit dem Schlagwort „Munizipalsozialismus“ bezeichnet; die weitgehende Vermeidung von Elendsquartieren durch sozialstaatliche Maßnahmen; die intensive Nutzung des Stadtkerns im städtischen Raum; ein begrenztes Wachstum, vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg; ein spezifisch europäisches, identitätsstiftendes Erscheinungsbild durch mittelalterliche oder frühneuzeitliche Stadtzentren, Ringstraßen, Plätze und eingemeindete Dörfer; schließlich ein scharfer Stadt-Land-Gegensatz, der sich in einer besonderen urbanen Lebensweise niederschlägt. Diesem Konzept von Stadt wird die in allen Belangen marktförmig gesteuerte, wuchernde, gesichtslose nordamerikanische und die „wilde“, zur massenhaften Verelendung führende Stadtentwicklung in Drittweltländern gegenübergestellt.⁵ Die „europäische Stadt“ gilt in der Stadtforschung hierzulande als der Ort, an dem die bürgerliche Gesellschaft entstand. Diese habe es vermocht, das urbane Wachstum dank bewusster Planung der öffentlichen Hand in kontrollierbare Bahnen zu lenken und die Folgen ökonomischer Umbrüche sozial abzufedern und

³ Kaelble, Besonderheiten der europäischen Stadt, S. 257-263.

⁴ Dieter Hassenpflug, Die europäische Stadt als Erinnerung, Leitbild und Fiktion, in: ders. (Hrsg.), Die europäische Stadt, S. 11-48, hier: S. 13-14.

⁵ Nur wenige Wissenschaftler bemühen sich um eine differenzierte Betrachtung der nordamerikanischen Stadtentwicklung. Vgl. Thomas Krämer-Badoni, Die europäische Stadt und die alteuropäische Soziologie: Kommunalen Sozialstaat oder civil society?, in: Siebel, Die europäische Stadt, S. 433-444; André Corboz, „Non-city“ revisited, in: ders., Die Kunst, Stadt und Land zum Sprechen zu bringen, Basel, Boston und Berlin, 2001, S. 123-139, vor allem: S. 123-125.

auszugleichen. Die „europäische Stadt“ steht mit anderen Worten für eine „moderate“ Moderne, deren Exzesse und Kosten aufgefangen und niedrig gehalten werden können und die in den Städten den ihr angemessenen Raum findet.⁶

Bei näherem Hinsehen erweist sich allerdings, dass die „europäische Stadt“ als Typus und Leitbild nur dann über ein Mindestmaß an Kohärenz und Plausibilität verfügt, wenn man einen sehr reduzierten Europabegriff voraussetzt, in dem der Kontinent weitgehend mit bestimmten Teilen West- und Nordeuropas, mithin den Kernzonen der „westlichen Moderne“ in Europa, gleichgesetzt wird.⁷ Urbanisierungsforschung und moderne Stadtgeschichte werden im europäischen Rahmen allzu oft auf Großbritannien, Frankreich und Deutschland fokussiert. Einige wenige west- und zentraleuropäische Metropolen wie London, Paris, Berlin und Wien bilden in Überblicksstudien eine wohl vertraute Achse, die in Sammelbänden gegebenenfalls um die „sozialdemokratische Musterstadt“ Stockholm oder die „Megastadt des Sozialismus“ Moskau erweitert wird. Weitere Städte Osteuropas und vor allem des europäischen Mittelmeerraums werden jedoch nahezu immer ausgeklammert.⁸

⁶ Siebel, Einleitung: Die europäische Stadt, in: ders. (Hg.), Die europäische Stadt, S. 11-50; Häußermann, Die europäische Stadt.

⁷ Diese Verengung wird nur in wenigen Studien ansatzweise konzediert. Vgl. Kaelble, Besonderheiten der europäischen Stadt, S. 264, der zumindest auf die „faszinierende Vielfalt“ zwischen verschiedenen schnell industrialisierten europäischen Ländern oder zwischen dem früh verstädterten West- und Mitteleuropa und später verstädterten Osteuropa hinweist, diese Beobachtung jedoch nicht weiter vertieft.

⁸ Der führende Stadthistoriker Peter Hall hat in seinem eintausendseitigen Standardwerk „Cities in Civilization“ (London 1998), das die Geschichte der Stadt von der Antike bis zur Gegenwart darstellt, abgesehen vom antiken Athen und Rom sowie dem frühneuzeitlichen Florenz keine europäische Stadt südlich von Wien einbezogen. Das moderne Rom und Athen sowie Madrid, Istanbul oder Lissabon sind in dieser Studie nicht einmal am Rande erwähnt. In einer neueren, über 20.000 englischsprachige Werke zur Stadtgeschichte verzeichnenden Bibliografie tauchen unter den am meisten genannten 50 Städten lediglich Athen, Florenz und Venedig als südeuropäische Repräsentanten auf, wiederum nahezu ausschließlich aufgrund von Studien, die ihre Bedeutung vor dem 18. Jahrhundert untersuchen. Vgl. Richard Rodger (Hrsg.), A Consolidated Bibliography of Urban History, Aldershot 1996, S. xvi. Bezüglich Spaniens wird dieser Zustand beklagt in Deborah L. Parsons, A Cultural History of Madrid. Modernism and the Urban Spectacle, Oxford 2003. Zu Italien siehe Paola Viganò, Urbanisme et territoire de 1945 à aujourd'hui: le cas italien, in: DISP. Dokumente und Informationen zur schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung 132 (1998), S. 10-16. Selbst ein im Vorfeld des Vertrags von Maastricht erstelltes Grünes Buch der (damaligen) Europäischen Gemeinschaft, das eine gemeinsame europäische Urbanisierungsstrategie zwecks Förderung der europäischen Integration postuliert, zeichnet ein ganz auf nordwesteuropäische Traditionen und Entwicklungen bezogenes Stadtbild. Vgl. Commission of the European Community (Hrsg.), Green Book on the Urban Environment, Brüssel 1990. In ihrer Geschichte der europäischen Stadtplanung und -entwicklung weitet Helen Meller immerhin den Blick aus bis nach Mittelost- und Südosteuropa und wirft auch anhand der Beispiele Nizza und Marseille einen Blick auf die mediterrane Welt: European cities: history, culture and the built environment, Chichester und New York 2001.

„Konkret ist über die Städte Europas südlich einer Linie von Madrid über Rom bis Bukarest wohl noch sehr viel weniger bekannt als über die Regionen östlich einer Linie von Triest nach Danzig.“⁹ Wenn Urbanisierung in Südeuropa Erwähnung findet, dann meist nur als „divergente“ oder „verspätete“ Entwicklung¹⁰, wobei sich diese Aussagen nicht auf konkrete historische Forschungen, sondern lediglich auf Gegenwartsbeobachtungen stützen.

Die Probleme, die sich für eine wissenschaftliche Verwendung des Konzepts der „europäischen Stadt“ ergeben, lassen sich im Wesentlichen auf seine normativen Implikationen zurückführen. Diese schlagen sich sowohl in der relativen Statik des Begriffs als auch in seinem eingeschränkten europäischen Horizont nieder. In jüngster Zeit hat gerade auch die deutschsprachige Forschung damit begonnen, Spezifika der Stadtentwicklung und Urbanisierung in Ost- und Südosteuropa, die sich im westeuropäischen Vergleich verspätet und im politischen Rahmen sozialistischer Regime durchsetzte, insbesondere in Bezugnahme auf das Paradigma der „europäischen Stadt“ zu untersuchen. Dabei ergeben sich neue Perspektiven für die Diskussion des Typus der „sozialistischen Stadt“, in dem sich städtebauliche Konzeptionen und gesellschaftspolitische Visionen miteinander vermischen.¹¹ Für die Städte Südeuropas fehlt es bislang an solchen Versuchen. Der europäische Süden wird, etwa im Unterschied zu Ost- und Südosteuropa, nicht als eigene Geschichtsregion, der überdies ein eigenes institutionalisiertes Teilfach zugeordnet wäre, verstanden.¹² Ebenso spielen vergleichende Studien in der neuesten Geschichte von

⁹ Friedrich Lenger, Stand und Perspektiven der europäischen Urbanisierungsforschung zum 20. Jahrhundert, in: Thomas M. Bohn (Hrsg.), Von der „europäischen Stadt“ zur „sozialistischen Stadt“ und zurück? Urbane Transformationen im östlichen Europa des 20. Jahrhunderts, München 2009, S. 21-33, hier: S. 21.

¹⁰ Aus Sicht der Stadtplaner wird dies beklagt in: Maria Mantouvalou und Maria Mavridou, Processes of Social Integration and Urban Development in Greece. Southern Challenges to European Unification, in: European Planning Studies 3 (1995), S. 189-205.

¹¹ Vgl. die aktuellen Beiträge zu Mittelost- und Osteuropa im 20. Jahrhundert: Thomas Bohn (Hrsg.), Von der „europäischen Stadt“ sowie insbes. die Einleitung von Thomas Bohn, ebda., S. 1-20.

¹² Zum Konzept der Geschichtsregion siehe die exemplarische Debatte zwischen dem Vertreter eines strukturgeschichtlichen „Realismus“ und der Verfechterin eines diskursanalytischen Konstruktivismus am Beispiel des Raumbegriffs „Südosteuropa“: Holm Sundhaussen, Europa balcanica. Der Balkan als historischer Raum Europas, in: Geschichte und Gesellschaft 25 (1999), S. 626–653, sowie Maria Todoro-va, Der Balkan als Analyse-kategorie: Grenzen, Raum, Zeit, in: Geschichte und Gesellschaft 28 (2002), S. 470–492. Siehe auch Stefan Troebst, Region und Epoche statt Raum und Zeit - „Ostmitteleuropa“ als prototypische geschichtsregionale Konzeption, in: H-Soz-u-Kult vom 29.05.2006, <<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/forum/2006-05-001>> (aufgerufen am 10.6.2009). Zum „Süden“ siehe die Beiträge in: Frithjof Benjamin Schenk und Martina Winkler (Hrsg.), Der Süden. Neue Perspektiven auf eine europäische Geschichtsregion, Frankfurt am Main 2008.

Städten im europäischen Süden kaum eine Rolle.¹³ „Südeuropa“ stellt in wissenschaftlichen Studien meist eine vage Raumkategorie dar, die in ihrer geographischen Ausdehnung, die Teile Südosteuropas genauso wie die Türkei umfassen kann, unscharf definiert und in ihrem analytischen Status nur wenig reflektiert wird.¹⁴ Insbesondere seit der Süderweiterung der Europäischen Gemeinschaft in den Jahren 1981/86 hat sich „Südeuropa“ in der Politik-, Wirtschafts- und Sozialwissenschaft als ein Untersuchungsraum unter vergleichenden Perspektiven etabliert, die ihrerseits wieder - meist implizit - mit strukturellen und kulturräumlichen Gemeinsamkeiten des „alten“ Südens und „neuen“, d.h. EG- bzw. EU-Südens argumentieren.¹⁵ Hier spielen besonders Vorstellungen vom Mittelmeerraum als Geschichtsregion und kulturellem Ursprungsort, die im Bereich der Geschichtswissenschaft im Werk des Frühneuzeithistorikers Fernand Braudel ihren bekanntesten Ausdruck gefunden, sich aber auch in der Etablierung einer eigenen kultur- und sozialwissenschaftlichen Disziplin, der Anthropologie des Mittelmeerraums, niedergeschlagen haben.¹⁶ Im Raumkonzept des „Mittelmeers“ wird die Mischung aus Faszination und Abwehr, mit der der Süden auf den mentalen Landkarten Europas spätestens seit dem Zeitalter der Aufklärung, in vielerlei Hinsicht analog zur Logik des Orientalis-

¹³ Die historische Stadtforschung zum 19. und 20. Jahrhundert ist für Länder wie Portugal, Spanien und Griechenland bislang nur wenig entwickelt. Vgl. dagegen die Hinweise zu Italien, das hier im Vergleich zum restlichen Südeuropa eine Ausnahme darstellt, in: Martin Baumeister, Von den *cento città* zur postindustriellen urbanen Landschaft: Bemerkungen zur Rolle der Stadt in der Geschichte Italiens seit der nationalen Einigung, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2 (2006), S. 97-110.

¹⁴ Zu unterschiedlichen Vorstellungen des europäischen Südens siehe Martin Baumeister, Diesseits von Afrika? Konzepte des europäischen Südens, in: Schenk und Winkler (Hrsg.), Der Süden, S. 23-47.

¹⁵ Besonderes Interesse finden hier Themen wie politisches System und politische Kultur, Migration sowie Implementierung und Wandel sozialstaatlicher Strukturen: vgl. z.B. P. Nikiforos Diamandouros und Richard Gunther (Hrsg.), Parties, politics, and democracy in the new Southern Europe, Baltimore 2001; Martin Baldwin-Edwards und Joaquín Arango (Hrsg.), Immigrants and the informal economy in Southern Europe, London 1999; Floya Anthias und Gabriella Lazaridis (Hrsg.), Gender and migration in Southern Europe, London 1999; Alessandra Venturini, Postwar migration in Southern Europe, 1950-2000: an economic analysis, Cambridge 2005; Maurizio Ferrera, Welfare state reform in Southern Europe: fighting poverty and social exclusion in Italy, Spain, Portugal and Greece, London and New York 2005. Einer der wenigen strukturanalytischen Konzeptionalisierungsversuche stammt von Giulio Sapelli, Southern Europe since 1945: transition and modernity in Portugal, Spain, Italy, Greece and Turkey, London und New York 1995.

¹⁶ Zu Einordnung und Wirkung des Werks von Braudel siehe die Beiträge von Baumeister, Troebst und Kaser in: Schenk und Winkler (Hrsg.), Der Süden, S. 23-100. Eine kritische Bilanz und Aufarbeitung der Disziplinengeschichte der Mittelmeeranthropologie findet sich bei: Dionigi Albera, Anton Blok und Christian Bromberger (Hrsg.), L'anthropologie de la Méditerranée. The anthropology of the Mediterranean, Paris 2001; Dionigi Albera und Mohamed Tozy (Hrsg.), La Méditerranée des anthropologues: fractures, filiations, contiguités, Paris 2005. Als aktuelles Beispiel, den Mittelmeerraum als Geschichtsregion in der Moderne zu fassen, siehe die Beiträge in: L'Europe méditerranéenne, Brüssel 2008.

mus, wahrgenommen wird, besonders deutlich.¹⁷ So erscheint das Mittelmeer seit dem 19. Jahrhundert emphatisch als Ursprung der westlichen Zivilisation und quasi irdisches Paradies von berückender natürlicher Schönheit, zugleich aber auch als Peripherie, als eine breite Zone der Rückständigkeit und Unterentwicklung. Mittelmeeranthropologen haben sie lange Zeit mit Fragestellungen und Methoden, die im Kontext der Auseinandersetzung mit tribalen Gesellschaften entwickelt wurden, untersucht. Sie interessierten sich für quasi archaische Wertvorstellungen, „primitive“ Volksreligiosität und „Primärbeziehungen“ in Familie und Klientelverbänden, die in ihrer Sicht die mediterranen Gesellschaften von Spanien über Italien und Griechenland bis in den Libanon und den Maghreb auch im 20. Jahrhundert durch und durch prägten. Dennoch stellt das Konzept des „Mittelmeerraums“ bis heute eine im Wesentlichen „integrative“ Vorstellung des Südens dar, die Europa über seine Grenzen hinaus erweitert, Verflechtungen, Austausch und Verbindungen hervorhebt und positive Dimensionen von Multikulturalität und kultureller Hybridisierung betont.¹⁸ Ein Gegenstück dazu bildet das negativ akzentuierte Bild des Südens in Gestalt des *Mezzogiorno*, seit der Gründung des italienischen Nationalstaates in den 1860er Jahren die hässliche Seite der Nation. Auf sie ließen sich alle Übel der Gesellschaft, von der Rückständigkeit über mangelnden Bürgersinn und „amoral familism“ bis hin zur organisierten Kriminalität, projizieren, und um sie entstand ein eigener breiter akademischer, publizistischer und politischer Problemdiskurs, der sogenannte *meridionalismo*, in dem Missstände diagnostiziert, Vorschläge zu ihrer Überwindung diskutiert und konkrete politische Strategien zu einer Modernisierung des Südens entwickelt wurden.¹⁹

Die historische Stadtforschung gerät, sobald sie sich dem europäischen Süden als Kulturraum annähert, unweigerlich in den Bann dieser verschiedenen Konzepte des Südens mit ihren expliziten wie impliziten Annahmen von Partikularität, Entwicklungsdynamiken und politisch-kulturellen Hierarchien. Bislang liegen nur vereinzelte Angebote vor, den europäischen Süden als „cityscape“ eigenen Zuschnitts in der Moderne zu untersuchen. Die Mittelmeeranthropologie hat lange Zeit die mediterranen Gesellschaften primär als Agrargesellschaften verstanden und so die Untersuchung von ländlich geprägten Gemeinden oder Agrostädten gegenüber stadt-

¹⁷ Baumeister, Diesseits von Afrika.

¹⁸ Vgl. z.B. Jean-Claude Izzo und Thierry Fabre (Hrsg.), *Les représentations de la Méditerranée*, 10 Bde., Paris 2000.

¹⁹ Vgl. aus der Fülle der Literatur nur: Robert Lumley und Jonathan Morris (Hrsg.), *The new history of the Italian south: the mezzogiorno revisited*, Exeter 1997 sowie Jane Schneider (Hrsg.), *Italy's southern question. Orientalism in one country*, Oxford 1998. Das Konzept des „amoral familism“ geht zurück auf den amerikanischen Politikwissenschaftler Edward C. Banfield, *The moral basis of a backward society*, New York 1958.

anthropologischen Studien im engeren Sinn privilegiert.²⁰ Ähnlich galt der italienische Süden auch der neuesten Zeit trotz seines reichen urbanen Erbes im Bann des *meridionalismo* in erster Linie als Agrarregion, die urbanen Zentren des *Mezzogiorno* erschienen im Sinn Gramscis als „Passivräume“, als „Städte des Schweigens“.²¹ Erst seit Ende der 1960er Jahre begann man den italienischen Süden im Zuge einer beschleunigten Urbanisierung als städtische Region wahrzunehmen. Freilich geschah dies bis weit in die 1980er Jahre hinein in Kategorien des *meridionalismo*, die die Abweichung vom „normalen“ Norden, das Mangelhafte und Pathologische der städtischen Entwicklung im Süden konstatierten und monierten. In diesem Sinn wurden die Städte nun zum Inbegriff der ökonomischen und sozialen Probleme des Südens.²² Weiter greifen Versuche aus, die an Braudels Verständnis des Mittelmeerraums als einer spezifisch urbanen Zivilisation anknüpfen, ihr Interesse dementsprechend vornehmlich auf die Vor- und Frühmoderne richten.²³ Differenzen, zu meist im Sinne der Verspätung und des Defizitären im Vergleich zur Stadtentwicklung im „kerneuropäischen“ Bereich, werden allerdings auch in Studien, die einen scheinbar neutralen geographischen Südeuropabegriff verwenden, etwa zu Aspekten von Stadtentwicklung und -planung markiert.²⁴

Von Untersuchungsansätzen, die einem normativ aufgeladenen Konzept des Südens und damit relativ eindimensionalen Modernisierungsparadigmen anhängen, heben sich phänomenologisch bzw. strukturanalytisch orientierte Studien ab, die ihr Augenmerk auf bestimmte Dimensionen der Stadtentwicklung im Süden, insbesondere auf die rapide Urbanisierung der 1950er bis 1970er Jahre richten und dabei versuchen, die Logiken des Stadtwachstums und der Produktion städtischen Raums nicht durch die Kontrastierung mit einem europäischen „Normalweg“ zu disqualifi-

²⁰ Vgl. hier nur Michael Kenny und David I. Kertzer (Hrsg.), *Urban life in Mediterranean Europe. Anthropological perspectives*, Urbana, Ill. 1983.

²¹ Antonio Gramsci, *Quaderni del carcere*. Bd. 3: *Quaderni 12-29 (1932-1935)*, Turin 1975, S. 2036 (quaderno 19, § 26).

²² Vgl. Giuseppe Barone, *Mezzogiorno ed egemonie urbane*, in: *Meridiana* 5 (1989), S. 13-47; Lida Viganoni (Hrsg.), *Città e metropoli nell'evoluzione del Mezzogiorno*, Mailand 1991, dort insbesondere S. 59-88 der Forschungsbericht von Rosario Sommella und Luigi Stanzione, *Per leggere il Mezzogiorno urbano. Una guida bibliografica. Zur Entwicklung der Stadtforschung zum Mezzogiorno seit den 1990er Jahren*, die sich nunmehr kritisch von den Paradigmen des *meridionalismo* absetzt, siehe Lida Viganoni (Hrsg.), *Il Mezzogiorno delle città. Tra Europa e Mediterraneo*, Mailand 2007, hier vor allem S. 29-62 der Forschungsbericht von Ugo Rossi, *Verso il Mezzogiorno delle città: un saggio bibliografico*.

²³ Franco Salvatori (Hrsg.), *Il Mediterraneo delle città: scambi, confronti, culture, rappresentazioni*, Rom 2008. Der Mittelmeerraum taucht in neueren Studien auch als Erweiterung des durch die EG-Süderweiterung beförderten eher politisch-ökonomisch akzentuierten Südeuropabegriffs auf - vgl. z.B. Aurelio Angelini (Hrsg.), *Mediterraneo: città, culture ambiente, governance, migranti*, Mailand 2007.

²⁴ Martin Wynn (Hrsg.), *Planning and urban growth in Southern Europe*, London and New York 1984.

zieren, sondern vielmehr aus ihren spezifischen Traditionen und Kontexten heraus zu verstehen. Im Mittelpunkt des Interesses stehen Prozesse informeller Stadtproduktion, das Zusammenwirken von mittellosen Zuwanderern, kleinen Grundbesitzern sowie offiziellen Stellen, „Patronen“ und Mittelleuten.²⁵ Mittels „self promotion“²⁶ kleiner privater Akteure wachsen große Siedlungen an der städtischen Peripherie, die zum Kennzeichen der rapiden Expansion von Metropolen und damit zu Brennpunkten der gesamtgesellschaftlichen Transformation in Portugal, Spanien, Italien und Griechenland, aber auch in Jugoslawien und der Türkei werden. Ländliche Traditionen der Selbstversorgung und des Selbst-Bauens werden von Zuwanderermassen in die Stadt gebracht, in einem Umfeld, in dem es nicht nur an Wohnraum, sondern auch an Kreditmöglichkeiten und vor allem an staatlicher Intervention, Koordination und Kontrolle mangelt.

Die Beiträge dieses Heftes setzen sich mit Aspekten dieser Form städtischer Entwicklung am Beispiel südeuropäischer Hauptstädte - bzw. im Fall Istanbuls ehemalige - Hauptstädte auseinander, die als politisch privilegierte und markierte Orte sowie als Motoren und Knotenpunkte der Urbanisierung eine exponierte Position einnehmen. Die Grenzen des europäischen Südens werden hier weit gefasst und erstrecken sich bis Belgrad und Istanbul, um die Reichweite der analysierten Entwicklungen in einer Vielfalt unterschiedlicher Kontexte, insbesondere auch unterschiedlicher politischer Systeme und Regime, in den Blick nehmen können. Orhan Esen zeigt in der Langzeitperspektive die mehrfache radikale Neukonfigurierung Istanbuls von der Durchsetzung des Privateigentums noch zur Zeit des Osmanischen Reichs über die Bemühungen um den Aufbau einer republikanischen Metropole nach dem Verlust des Hauptstadtstatus' bis hin zum explosionsartigen Anwachsen zur Megalopolis nach dem Zweiten Weltkrieg. Rainer Liedtke zeigt, wie das von offizieller Seite geduldete oder gar unterstützte Zusammenwirken kleiner Grundeigentümer und Bauunternehmer im „antparochi“-System, analog zu dem von Esen für Istanbul geschilderten „yapsat“-System, zeitweise eine vergleichsweise „sanfte“ Integration vieler Tausender Neuankömmlinge in das urbane Leben ermöglichte, während etwa in dem von Bruno Bonomo geschilderten Fall Roms, dem von Martin Baumeister dargestellten Beispiel Madrid der Franco-Zeit und dem von Brigitte Le Normand behandelten Belgrad unter sozialistischer Herrschaft informelles Bauen offiziell als illegal angeprangert, als „spontan“ und „wild“ abgewertet und immer

²⁵ Siehe Lida Leontidou, *The Mediterranean city in transition. Social change and urban development*, Cambridge 1990 (zu Athen); Volker Kreibich u.a. (Hrsg.), *Rom - Madrid - Athen. Die neue Rolle der städtischen Peripherien*, Dortmund 1993; Judith Allen u.a., *Housing and welfare in Southern Europe*, Oxford und Malden, MA 2004; Orhan Esen und Stephan Lanz (Hrsg.), *Self Service City: Istanbul*, Berlin 2005.

²⁶ Allen u.a., *Housing*, S. 7 u. passim.

wieder aktiv verfolgt, wenn auch oft in Ermangelung anderer Formen der Wohnungsbeschaffung für die wachsende mittellose Bevölkerung geduldet wurde. Informelle und „offizielle“ Stadtentwicklung, dies zeigen die unterschiedlichen Fallbeispiele, waren eng miteinander verschränkt, etwa über verwandtschaftlich, landsmannschaftlich oder politisch bestimmte Klientelnetzwerke wie in Athen oder Rom. In den informellen Zonen erwachsen den „kleinen Akteuren“, der Masse der Zuwanderer, beachtliche Handlungsspielräume bei der Gestaltung ihrer alltäglichen Wohn- und Lebenswelten, mit denen sie ein Stück vertraute Lebensformen in die Stadt bringen konnten. Die Kapitalisierung und Konzentration der Bautätigkeit in den Händen staatlich subventionierter Großunternehmer wie in Madrid seit den 1960er Jahren bedeutete somit auch eine Entmachtung der „kleinen Leute“ und hatte ihre zwangsläufige Unterbringung in standardisierten Hochhausblocks ohne Urbanität zur Folge. Das aus der Kontrolle der Behörden geratende urbane Wachstum wurde zu einer zentralen politischen Herausforderung, die die Legitimität der Franco-Diktatur genauso betraf wie diejenige der Herrschaft Titos in Jugoslawien oder die der italienischen Nachkriegsdemokratie. In Belgrad entstand infolge der staatlichen Unfähigkeit, die Folgen des städtischen Wachstums zu bewältigen, eine Zwei-Klassen-Gesellschaft, in Istanbul erwuchs in der Phase des „Postgecekondu“ seit Mitte der 1980er Jahre eine Spaltung zwischen den mittlerweile nicht zuletzt dank „yapsat“ sozial arrivierten Migranten der ersten Generation und einer neuen Generation mittelloser Zuwanderer.

Zwar kann „Südeuropa“ nicht als homogene Einheit betrachtet werden, jedoch weisen die südeuropäischen Metropolen des 20. Jahrhunderts - dies zeigen die abgedruckten Beiträge - eine Reihe gemeinsamer, vom Idealtypus der „europäischen Stadt“ abweichende Entwicklungscharakteristika auf. Dazu gehören eine meist schwache, unprofessionelle Stadtverwaltung, oftmals eingesetzt aufgrund klientelistischer Beziehungen und legitimiert durch zentralstaatliche Gewalt, die nicht nur aufgrund ökonomischer Zwänge außerstande war, eine leistungsfähige urbane Infrastruktur zu entwickeln; informelles Stadtwachstum, d.h. die teils massive illegale Errichtung von Wohngebäuden außerhalb des Bebauungsplans, konträr zu einer ohnehin wenig machtvollen und rechtlich unzureichend abgesicherten Stadtplanung; ein im Vergleich zu West- und Zentraleuropa kaum vorhandener Wohlfahrtsstaat; eine sozial wesentlich weniger scharf segregierte Wohnkultur, unter anderem bedingt durch eine Wirtschafts- und Berufsstruktur mit einem sehr hohen Anteil an Kleinstfirmen, Familienbetrieben und Freiberuflern, die Arbeiten und Wohnen kaum trennen; eine urbane Sozialformation, in der Familienstrukturen und persönliche Beziehungen die Position des Individuums maßgeblich bestimmen und in der die Trennung zwischen öffentlichem und privatem Raum im Alltagsle-

ben wesentlich weniger scharf ausgeprägt ist als im Norden des Kontinents. Darüber hinaus kann die von Stadtsoziologen gern gebrauchte Terminologie des Übergangs von der fordistischen zur postfordistischen Stadt auf viele südeuropäische Städte nicht zutreffen, da diese aufgrund ihrer spezifischen Industrialisierung, sieht man von einem Fall wie Madrid ab, nie fordistischen Charakter besaßen und daher nicht über die diesem zugeschriebenen Gesellschaftsformationen verfügten.²⁷

Das in der Leitrezension vorgestellte Buch von Mark Mazower zur Geschichte Salonikis stellt schließlich eine andere entscheidende Dimension der Geschichte südeuropäischer Stadtlandschaften, die sie mit Ost- und Südosteuropa teilen, in den Mittelpunkt: die im Mittelmeerbuch Braudels besonders hervorgehobene Bedeutung imperialer Vergangenheiten sowie multiethnischer und -religiöser Gemengelungen und Konkurrenzen. Eines sollte jedenfalls aus den Beiträgen dieses Heftes deutlich werden: Eine Beschäftigung mit der „europäischen Stadt“ kann nur sinnvoll und erfolgreich sein, wenn man von wohl vertrauten „Normalwegen“ abweicht und die historische Entwicklung jenseits „Kerneuropas“ hinreichend berücksichtigt.

**Prof. Dr. Martin Baumeister,
Historisches Seminar der Ludwig Maximilians-Universität München,
martin.baumeister@lmu.de,**

**PD Dr. Rainer Liedtke,
Institut für Geschichte, Technische Universität Darmstadt,
liedtke@pg.tu-darmstadt.de**

²⁷ Vgl. Renate Banik-Schweitzer und Eve Blau (Hrsg.), Urban Form. Städtebau in der postfordistischen Gesellschaft, Wien 2003; Michael J. Dear, The Postmodern Urban Condition, Oxford 2000; Ash Amin (Hrsg.), Post-Fordism. A Reader, Oxford 1997, Teil IV; Stefan Krätke, Strukturwandel der Städte. Städte-system und Grundstücksmarkt in der „post-fordistischen“ Ära, Frankfurt am Main 1991.

Logiken der Stadtproduktion. Istanbul im 19. und 20. Jahrhundert

Die Urbanität der Bosphorusmetropole Byzantion / Konstantinopel / Istanbul wurde seit ihrer Gründung im 7. vorchristlichen Jahrhundert durch und um den Hafen, das Goldene Horn, definiert. Der Wasserweg zwischen den unterschiedlich beschaffenen und entwickelten Human- und Ökoräumen des Schwarzen und des Mittelmeeres bildet nicht nur die älteste Fernhandelsstrasse der Weltgeschichte, sondern auch eine der wichtigsten Lebensadern der Zivilisationswiege des „östlichen Mittelmeerraums“. In ihrer Jahrtausende umspannenden Geschichte behauptete sich die Stadt am Bosphorus fast ununterbrochen als eine globale Metropole bzw. nach den nachhaltigen Änderungen der Welthandelsrouten zwischen dem 16. und 19. Jahrhundert mindestens als die bedeutendste regionale Metropole. Im Jahr 330 kam die politisch-administrative Funktion als Hauptstadt eines Weltreiches hinzu, was ebenfalls starke Spuren im zentralen Stadtraum hinterließ, der seit der Spätantike bis zur ersten Modernisierung im 19. Jahrhundert in seinen Ausmaßen und seiner funktionalen Teilung große Kontinuität bewahrte.

Die Modernisierung zwischen 1820 und 1920

Im langen 19. Jahrhundert erlebte Istanbul ein deutliches Bevölkerungswachstum und Gebietserweiterungen sowie eine Nachverdichtung, die die Stadt beinahe restlos überschrieb und mit einer radikalen physischen Strukturänderung einher ging. Neue öffentliche und private Bausubstanz, eine Stadtplanung, die für moderne Straßen, Massentransportmittel und eine moderne Stadtverwaltung sorgte, glichen Istanbul bedingt an westliche Metropolen an, wobei allerdings kaum Industrialisierung stattfand. Die Stadt blieb durch Handel und Bürokratie sowie arbeitsintensive Kleingewerbe geprägt. Den Motor der Umwälzungen bildete die rechtliche Konsolidierung des Privateigentums. Dies ersetzte komplexe alte Rechts- und Eigentumsnormen sowie Eigentumsformen, die diverse Konzepte des Nutzrechts in den Vordergrund gestellt hatten. In der Folge fand vor allem eine klare Trennung des Privata-

ten und Öffentlichen im Wohnbereich statt. Zur Zeit des Ersten Weltkriegs hatte sich Istanbul, bis auf Relikte im Bereich der öffentlichen Monumentalarchitektur sowie minimale Reste der alten Stadtanlage, in eine völlig neue Stadt verwandelt. Die räumlichen, gesellschaftlichen und rechtlichen Schranken vor der Kapitalakkumulation waren weitestgehend aufgehoben, die „kontra-kapitalistische“ Stadt eines frühmodernen absolutistischen Monarchen hatte sich in eine kapitalfreundliche Stadt der aufgeklärten Bürokratie im Rahmen einer konstitutionellen Monarchie umgewandelt. Istanbul hatte nach der Jahrhundertwende rund 1,5 Millionen Einwohner und war damit zu einer regionalen Metropole angewachsen. Die Vergrößerung war auch auf die Ansiedlung einer bedeutenden ausländischen Händlergemeinde zurückzuführen, die zeitweise bis zu einem Viertel der Gesamtbevölkerung ausmachte.

Während Ihres langfristigen Booms im 19. Jahrhundert schaffte die Stadt den Sprung über den Hafen nach Norden, jenseits der Stadtmauern von Galata. In den dortigen Neubaugebieten ließen sich die sozialen Klassen geografisch getrennt nieder, ein Umstand, der ebenfalls Ausdruck in verschiedenen Bautypen fand. Die obere Mittelklasse siedelte sich buchstäblich ‚oben‘ an, also entlang der Hauptkammlinie, die das Bosphorustal westlich einrahmt, und leitete ebenfalls die Gentrifizierung der Hänge mit dem Blick aufs Wasser sowie der alten Ufersiedlungen mit Kleingewerbestruktur ein. Die Westhänge ohne Wasserblick entwickelten sich zum Domizil der unteren Mittelschichten. Oben dominierten das nach Pariser Vorbild entstandene Mehrfamilienhaus und das großzügige Townhouse, unten reiheten sich bescheidene Einfamilienhäuser mit schmalen Backsteinfassaden. Der Hauptmotor der partiellen Modernisierung im Süden war zweifellos die öffentliche Hand mit ihren Reglementierungen, Investitionen und Planungen. Im Norden dagegen hatte das private, spekulative Kapital die Oberhand und ließ eine Planung vor allem in den neuen Oberschichtvierteln kaum zu. Die Stadt wurde so in je eine bürokratisch und eine durch Investoren modernisierte Hälfte aufgespaltet. Die Teilung wurde durch den Umstand verschärft, dass weder ein Gesamtplan der Stadtentwicklung noch ein System verbindender „Grand Boulevard“ existierte. Im Wohngebiet der Halbinsel entstand ein Flickenteppichmuster von in sich modernisierten, auch mit öffentlichen Bauten, säkularen Schulen, Kommunalbehörden, Feuerwehr, Krankenhäusern, Polizei sowie öffentlichen Plätzen und Parkanlagen ausgestatteten, aber unzusammenhängenden neuen Stadtteilen.

Die schrumpfende Stadt in der Zwischenkriegszeit

Die schrittweise Entstehung eines Nationalstaates, der an die Stelle des alten Vielvölkerreiches trat, die Hauptstadtverlegung nach Ankara zur gleichen Zeit, das Ende des traditionellen Schwarzmeerhandels im Gefolge der stalinistischen Doktrin des „Sozialismus in einem Land“ sowie die Weltwirtschaftskrise der frühen 1930er Jahre hatten erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung Istanbuls. Die Stadt verlor zahlreiche Bürokraten, Lobbyisten und Angehörige der internationalen Handelselite mit den ihnen jeweils anhängenden Dienstleistungsberufen. Die Bevölkerung Istanbuls reduzierte sich in der Zwischenkriegszeit um die Hälfte, was auch große Zahlen weißrussischer Revolutionsflüchtlinge nicht ausgleichen konnten. Dieser Niedergang läutete eine beinahe totale Abkoppelung von der Weltwirtschaft und eine Periode der (Selbst-)Isolation und Provinzialisierung seit der Mitte der 1920er Jahre ein.

Allerdings wurden nunmehr Anstrengungen unternommen, den städtischen Raum zu gestalten. Als die Immobilienpreise sanken, wurde die Idee eines Masterplans, der im vergangenen Wachstumsjahrhundert nicht zustande gekommen war, wieder aufgegriffen. Der erste Generalplan Istanbuls sollte die Schrumpfung der Stadt durch eine Konzentration in der Mitte steuern, sie einfacher verwaltbar machen und den Polyzentrismus des 19. Jahrhunderts überwinden. Die türkische Republik distanzierte sich von der Repräsentationsspolitik der späten Monarchie am Wasser und zog sich zurück auf die Höhen. So wurde eine alte Kreuzung, auf der ein Wasserreservoir mit einem Verteilerbau (Taksim) gestanden hatte, schrittweise zum Taksimplatz mit einer großen Freifläche und einer Promenade ausgebaut. Gleichzeitig verschwand der Freiraum vor dem neuen, alten Dolmabahçeplatz samt Marstall und Hoftheater. An deren Stelle wurden eine mehrspurige Expressstrasse und ein Fußballstadion errichtet. Diese wurden Teil eines Ensembles von Bauten im republikanischem Sport- und Kulturpark im Mackatal, der hinter dem Palast entstand. Die Republik verschaffte sich urbane „Sichtbarkeit“ im Format eines klassisch europäischen, in der Stadtsilhouette jedoch nicht wahrnehmbaren Forums und beseitigte gleichzeitig den politisch-öffentlichen Raum aus osmanischer Zeit.

Am Reißbrett entstanden neue Musterviertel rund um den Taksimplatz für die untere Mittelklasse mit geringem Vermögen. Sie sollten genau die Mängel der investorengetriebenen Entwicklungen in den benachbarten Vierteln des vorigen Jahrhunderts nicht reproduzieren. Die Urbanisierung der republikanischen Musterbürger erfolgte auf einem großzügig angelegten Raster mit viel Licht. Die Architektursprache des nunmehr zum Standard erhobenen Appartementhauses war modernistisch. Platz, Promenade und Park dienten zur öffentlichen Selbstrepräsentation. Auf

der anderen Seite wurden die fast ins Zentrum gerückten Stadtteile der alten Eliten am Wasser ausgedünnt, entkoppelt und nahmen die Züge ländlicher Siedlungen an. Die bis zum Krieg weiträumig ausgebaute öffentliche Infrastruktur verkam mangels Kundschaft.

Die erste Welle der Metropolwerdung (1945-1985)

Nach dem Zweiten Weltkrieg kann Istanbul erstmalig als Industriestadt charakterisiert werden. Den legalen Rahmen für eine Industrialisierung, die auf primärer Kapitalakkumulation beruhte bzw. dieser diente, bildete das sogenannte Regime der Importsubstitution, das die Konditionen der Produktion für einen geschützten und schnell wachsenden nationalen Markt schuf. Die Industrieansiedlung in Istanbul zog die bäuerlichen Massen an den Bosphorus, denn die „demographische Revolution“ der 1930er und 1940er Jahre produzierte überschüssige Arbeitskräfte auf dem Lande. Istanbul erlebte so eine erneute Wachstumsperiode durch Zuwanderung. In den vier Jahrzehnten seit Kriegsende wuchs die Bevölkerung von rund 800.000 auf etwa sieben Millionen Personen an, während sich das Stadtgebiet in den Grenzen von 1920 nur verdreifachte. Im „alten“ Siedlungsbereich fand eine enorme Nachverdichtung und Strukturumwandlung statt. „Gecekondus“, „über Nacht“ entstandene informelle Siedlungen ländlicher Siedler, avancierten zum beherrschenden Merkmal dieser Epoche. Über Märkte und Moscheen schufen sie ihre eigene Öffentlichkeit außerhalb der Raumplanung, was die Spaltung des öffentlichen Raumes einleitete.

Der Bau der ersten Bosphorusbrücke im Jahr 1973, die die beiden Ausfallstraßen nach Ost und West mittels eines inneren Stadtautobahnringes verband, führte zur rasanten Verstädterung der ehemals suburbanen asiatischen Seite und sorgte für eine nachhaltige Veränderung der Bevölkerungsteile der beiden Stadthälften. Eine durch Klein- und Mittelbetriebe bestimmte Industriegeographie wurde nun zum bestimmenden Merkmal der urbanen Makrostruktur. Die Industrieenklaven am Bosphorus (Istinye, Pasabahçe) und Marmara (Zeytinburnu, Kartal) weiteten sich entlang der Täler ins Landesinnere aus. Die beiden historischen Ausfallstrassen nach Ost und West wurden in dieser Periode zu den zwei Hauptentwicklungsachsen der werdenden Metropole. Der zentrale Dienstleistungsbereich verblieb an den traditionellen Standorten Sirkeci/Karaköy an der Galatabrücke, fungierte in der weltwirtschaftlich isolierten Stadt jedoch weiterhin im nationalen Maßstab. Istanbul war eine funktional fast komplett segregierte Stadt. Das neue Boulevardsystem diente primär den Angehörigen der Mittelklassen, die über ein Automobil verfügten und nun das historische Terrain als ein Transitterritorium behandelten. So avanciert das

Automobil selbst zum wichtigsten politischen Symbol der Nachkriegszeit unter dem Vorzeichen des „Marshall“-Plans. Das neue Rathaus, die wichtigste öffentliche symbolische Baumaßnahme, entstand an einer innerstädtischen Boulevardkreuzung, die ein Autobahnkreuz simuliert.

Mehr als alle anderen Entwicklungen der vergangenen drei Jahrtausende revolutionierte das „yapsat“-System die physische Struktur des Wohnens in Istanbul. 1965 wurde ein Gesetz erlassen, welches Geschosseigentum ermöglicht, was die Ausweitung von Apartmentbauten extrem begünstigte. Das „Bau- und Verkauf“-System („yapsat“) ermöglichte die billigste Nachverdichtung kleiner städtischer Parzellen und schuf innerhalb von zwei Jahrzehnten das heute charakteristische Stadtbild. Kapitalarme kleine Bauunternehmer erhielten Baugrund von Eigentümern, die im Gegenzug einige Geschosse des fertigen Gebäudes zur privaten Nutzung oder Weitervermietung übernahmen. Dank „yapsat“ entfiel der Anteil des Landkaufs an den Baukosten, der sonst ca. 70 Prozent betragen hatte. Überdies verzichtete man gänzlich auf die Dienstleistungen eines Architekten, ersetzte Gemeindeabgaben und Steuern für Planung und Infrastruktur durch kleine informelle Abgaben und sparte rigoros an den effektiven Baukosten. Am Ende blieben lediglich rund 15 Prozent der Produktionskosten, die für den Bau eines vergleichbaren Objektes vor dem Gesetz zum Geschosseigentum angefallen wären. Dadurch verschwand das Appartementshaus als ein Wahrzeichen der Oberschichten mit Investitionspotential und wurde zum üblichen Domizil einer breiten, homogenisierten neuen Mittelklasse.

Die für das 19. Jahrhundert typischen Einfamilienhäuser aus Holz oder Backstein – über 90 Prozent des gesamten überkommenen Baubestandes – in Reihenhauses- oder Blockrandbebauung, die für die Oberschicht typischen Mehrwohnhäuser für Großfamilien, die in Pera dominierenden Investorenmietshäuser, die vielen in der Zwischenkriegszeit entstandenen Baulücken, die ehemaligen Vorortvillen sowie die kleinbäuerlichen Parzellen am Stadtrand wurden fast komplett durch „yapsat“-Bauten ersetzt. Binnen zwanzig Jahren verlor Istanbul sein gesamtes architektonisches Erbe. Dieser Umstand ging einher mit der zweiten großen Auswanderungswelle, nämlich der griechischen Bevölkerung, die unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzte. Die noch in der Stadt verbliebene jüdische Bevölkerung zog aus dem ehemaligen Zentrum in Außenbezirke um. Der historische nördliche Kern sowie Pera und die ersten zwei Erweiterungsringe wurden die Schwerpunkte der neuen ländlichen Einwanderung. So kam es zu einer Elitenabwanderung aus der traditionellen Stadtmitte des 19. Jahrhunderts.

Auch die außerstädtische Peripherie wurde in dieser Periode nach unterschiedlichen Modellen rasant „kolonisiert“. Das Siedlungsgebiet Istanbuls wuchs nach der Stagnation gewissermaßen nach Art eines Ölflecks. Dabei wurde den Bevölkerungs-

gruppen je nach ihrem sozialen bzw. regionalen Hintergrund Wohnraum in unterschiedlicher Lage und Form zur Verfügung gestellt. Das Aneignungsmodell war somit „hintergrundspezifisch“.

Allerdings reichte die Nachverdichtung der Stadt durch das „yapsat“-System innerhalb ihrer Grenzen des 19. Jahrhunderts bei weitem nicht aus, um den Wohnraumbedarf der städtischen Mittelklassen zu decken. Der Staat musste mittels einer Immobilienbank (Emlak Bankasi) aushelfen, die in der Zwischenkriegszeit lediglich in der wachsenden Hauptstadt Ankara tätig gewesen war. Sie errichtete eine modernistische Megasiedlung westlich der Halbinsel direkt im Tiefland am Marmarameer und außerdem das „Dorf des Atatürk“ (Ataköy) als Musterheimat für die entstehende moderne Nation. Die Norderweiterung vollzog sich durch die erste Gartenstadt der werdenden Metropole, Levent. In beiden Siedlungen entstanden ausschließlich Eigentumswohnungen in vorzüglichen Lagen mit guter Verkehrserschließung durch neue Expressstrassen und subventioniert durch die öffentliche Hand, die allerdings nicht als Eigentümer oder Vermieter auftrat.

Neubauten für Arbeitsmigranten dagegen waren im Allgemeinen informell errichtete „gecekondu“ in unmittelbarer Nachbarschaft der neuen Industrieviertel und damit zu Fuß erreichbar. Sie entstehen mit wenigen Ausnahmen auf der dem Meer abgewandten Seite der nunmehr industriellen Ausfallstrassen. Die Informalität und Quasi-Illegalität dieser Siedlungen sollte nicht über den Umstand hinwegtäuschen, dass sie Produkte staatlicher Regulationsregime waren, wobei die öffentliche Subvention in Form von Landvergabe geschah. Dieses Vorgehen beruhte auf einem nationalen Konsens, nach dem der Staat Urbanisierungskosten und das Kapital Arbeitskosten einsparte. Die staatliche Strategie zur Verhinderung einer Proletarisierung förderte eine Ansiedlungspolitik des „sanften“ Übergangs. Demnach sollten Bauern den Wechsel vom Land nicht als traumatische Zäsur erfahren. So schuf man ihnen wie in ihren Herkunftsregionen den Zugang zu Land zur selbständigen Errichtung ihrer Unterkünfte. Gecekondu etablierten sich als Grauzone zwischen Stadt und Land, deren Bewohner „Schon-Arbeiter-und-doch-noch-Bauern“ waren. Sie produzierten eigenen Wohnraum, bauten eigene Lebensmittel an, schufen neue Formen gemeinschaftlicher Urbanität und entfalteten vor allem zahlreiche politische Aktivitäten, um ihre Etablierung zu forcieren und weiteren Zugang zu urbanen Dienstleistungen zu erhalten. Frauen waren in allen diesen Bereichen stark präsent. Das gesellschaftlich als legitim empfundene und in der Regel auch über kurz oder lang erreichte Ziel war die Urkunde („tapu“), die die Eintragung ins Grundbuch bestätigte.

Genossenschaftssiedlungen bildeten das zweite Modell der Arbeiterbehausungen. In der Regel wurden sie durch bereits länger urbanisierte Arbeiterschichten,

Aussiedler aus dem Balkan und Einwanderer aus der unmittelbaren Region nachgefragt und nahmen eine Übergangsposition zwischen den Grossiedlungen der urbanen Mittelklasse und den informellen Siedlungen der ländlichen Arbeitsmigranten ein. Der Begriff „Genossenschaft“ weist hierbei nicht auf ein Eigentums- oder gar ein Betriebsmodell hin. Diese Organisationsform war lediglich die rechtliche Voraussetzung für den Zugang zu staatlichen Finanzmitteln zum Bauen. Sobald die Neubausiedlungen auf staatlichem Territorium zum Nulltarif errichtet waren, löste sich die Kooperative in Eigentumswohnungen auf. Diese Periode des enormen mehrschienigen Wachstums des Stadtgebietes in die alte Peripherie produzierte zugleich eine neue Peripherie weiter draußen, denn der demografische Druck hielt an. Es entstand ein Spekulationsgürtel mit auf die Erschließung wartendem Land.

Die zweite Welle metropolitaner Raumerweiterung (1985-1999)

In den 1980er Jahren wuchs das Bewusstsein, dass Istanbul aufgrund mangelnder öffentlicher Investitionen erhebliche strukturelle Defizite aufwies und zunehmend unregierbar wurde. Spannungen konnten nicht mehr konfliktfrei abgebaut werden. Die Stadt sollte sich zu einer globalen Metropole entwickeln. Dies setzte die Umgestaltung der zentralen Bezirke voraus. Allerdings hielt der demographische Druck einer wenig qualifizierten Arbeiterschaft aus der ländlichen Peripherie und bald auch aus Übersee, die die Modalitäten einer kleinteiligen Aneignung des Urbanen bevorzugte, an.

1989 veränderte ein neuer Außenring, der im Norden parallel zu den alten Autobahnen gebaut wurde, die urbane Makroform Istanbuls grundlegend. Die Nordverlagerung wichtiger wirtschaftlicher Funktionen eröffnete eine Epoche heftiger Debatten um ökologische Nachhaltigkeit. Großflächige urbane Umgestaltungsversuche wurden nicht mehr ohne Widerstand hingenommen. Oppositionen unterschiedlicher Couleur entwickelten sich zu einem bestimmenden Faktor der Raumentwicklung. Die regionale Vernetzung erreichte einen neuen Grad: Es entstand die Metropolenregion östlicher Marmarameerraum mit interner Arbeitsteilung. Das neudefinierte, in sich umorganisierte und expandierte Zentral-Istanbul verwandelte sich in einen Knotenpunkt der globalen Wirtschaft. Die Stadt wuchs dramatisch weiter, zugleich änderten sich ihre Strukturen. Die Zeiten der friedlichen Vergabe öffentlicher Landressourcen an die kleinen Akteure der Stadtproduktion waren vorbei. Ein neoliberaler Kompromiss mit den Alteingewanderten schuf eine bis heute dominante Struktur, das „Postgecekondü“. Neue Einwanderungswellen wurden nicht mehr durch eine sanfte Integration in die urbane Gesellschaft aufgefangen, sondern die Migration wurde, auch vor dem Hintergrund der kriegerischen Ausein-

andersetzungen im Südosten der Türkei, zunehmend als Traumatisierung betrachtet.

Die alten Gecekondu-Gebiete lagen mit anhaltendem urbanem Wachstum nicht mehr an der Land-Stadt-Schwelle, sondern direkt im neuen, erweiterten Zentrum. Die Legalisierung der Besetzer, die Vergabe von „tapus“, die Einrichtung neuer Bezirke in diesen Stadtteilen mit eigenen Bebauungsplänen, die radikale Nachverdichtung auf teils alten, teils zusammengelegten Grundstücken waren säkulare Trends. Das alte Gecekondu der Produzenten verwandelte sich in das Postgecekondu von Konsumenten. Der Kahlschlag der angrenzenden Industriestandorte eröffnete Möglichkeiten der Anpassung an die Verhältnisse der post-fordistischen, flexiblen Produktion. Sogenannte „sweat shops“ dominierten den nunmehr nachverdichteten Raum. In jedem Neubau war wirtschaftlich nutzbarer Raum zu finden, sei es zur Produktion, als Lager, als Ausstellungsfläche oder Laden. Die Grenzen zwischen Wohnraum und Arbeitsraum verwischten sich umso mehr, je mehr arbeitsintensive bzw. unqualifizierte Arbeitskräfte fordernde Produktionszweige sich in diesen Stadtteilen niederließen. Durch die Möglichkeiten der Bauwirtschaft sowie aufgrund der flexiblen arbeitsintensiven Produktion stiegen die Migranten der älteren Generation zur neuen Mittelklasse mit Migrationshintergrund auf. Die Neuankömmlinge, nunmehr ihre Mieter und Arbeiter, rückten in die Position der neuen Armen nach. Diese wiederum hoffen, dass sich das Glücksrad weiter dreht, also die Zuwanderung von Geringqualifizierten anhält, und sie auf deren Kosten auf der sozialen Leiter weiter hochklettern können.

Das Postgecekondu wurde zum dominanten Stadtbild Istanbuls. Die Angehörigen der neuen Migrantenmittelklasse stiegen zu Stadtvätern auf, deren Werte die Stadtentwicklung und das politische Geschehen immer stärker bestimmten. Die „Apartmans“ des Zentrums, die ab 1965 entstanden waren, waren mittlerweile zwanzig bis dreißig Jahre alt und von schlechter Qualität. Das „yapsat“-System kann nur durch Nachverdichtung oder Hinzufügung von Geschossen funktionieren, nicht auf kleinen Parzellen mit bestehendem Bebauungsrecht. Es trieb folglich die Bezirksräte dazu an, immer höhere Bebauungsdichten zu genehmigen oder solche durch Korruption zu dulden, was die Lebensqualität in diesen Vierteln zunehmend beeinträchtigte. Die Bewohner, die es sich leisten konnten, wurden dadurch in die Peripherie getrieben. Gleichzeitig entstanden in einigen inneren Stadtteilen die ersten Slums der Metropole.

Deren Bewohner waren die Verlierer im Prozess der Schattenglobalisierung: traumatisierte Kriegsvertriebene sowie Wirtschaftsflüchtlinge aus dem Südosten der Türkei, dem Irak und dem afro-asiatischen Raum.

Die urbane Krise an der Wende zum dritten Jahrtausend

Das ausgehende 20. Jahrhundert war in Istanbul hauptsächlich gekennzeichnet durch den erbarmungs- und skrupellosen Kampf unterschiedlicher Akteure, sich bebaubare Landressourcen anzueignen und eigentlich unbebaubare Flächen, darunter Wasserreservoir und Wälder, zu bebauen und so Fakten zu schaffen. Das katastrophale, für alle urbanen Akteure äußerst traumatische Marmara-Erdbeben am 17. August 1999 mit offiziell 17.000, inoffiziell bis zu 35.000 Toten, beendete die Periode der Raumerweiterung abrupt. Die Stadt geriet in eine erneute Phase der Stagnation bzw. Schrumpfung. Bereits wenige Wochen nach dem Erdbeben hatte eine Million Menschen die Stadt verlassen. Die Wirtschaftskrise 2001/2002 verzögerte die Rückkehr vieler in die Stadt um bis zu vier Jahre. Diese urbane Krise Istanbul kann als das Ende des durch kleine Akteure bestimmten Stadtentwicklungsmodells angesehen werden. Erst 2003 begann eine erneute Wachstumsperiode, allerdings unter veränderten Vorzeichen und mit einem neuen Akkumulationsregime. Die Produktion des Urbanen durch Planung, auch durch Stararchitekten, wird seither zum wichtigsten Mittel der Kapitalakkumulation. Gleichzeitig wurde zwischen 2004 und 2009 eine groß angelegte Gemeindereform durchgeführt, die ganz Istanbul in 39 vereinheitlichte Bezirke unter einer Planungsinstitution komplett neu ordnete und die Autonomie der ehemaligen Dörfer sowie zahlreicher kleiner Gemeinden abschaffte. Es bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen die derzeitige globale Krise auf die urbane Gestalt Istanbul haben wird.

Auswahlbibliografie für den Artikel von Orhan Esen zu Istanbul

Cem Behar, *A Neighbourhood in Istanbul. Fruit Vendors and Civil Servants in the Kasap Ilyas Mahalle*, New York 2003.

Noyan Dinckal, *Istanbul und das Wasser*, München 2004.

Alan Duben und Cem Behar, *Istanbul Households. Marriage, Family and Fertility, 1880-1940*, Cambridge 2002.

Orhan Esen und Stephan Lanz (Hrsg.), *Self Service City*. Istanbul, Berlin 2005.

Yavuz Köse (Hrsg.), *Istanbul. Vom imperialen Herrschersitz zur Megapolis*, München 2006.

Dogan Kuban, *Istanbul. An Urban History*. Byzantion, Constantinopolis, Istanbul, Istanbul 1996.

**Orhan Esen, selbständiger Stadtforscher, Berlin / Istanbul,
orhanes@superonline.com**

Migration, Nachbarschaften, Netzwerke: Athen im 20. Jahrhundert

Im Gründungsjahr des modernen griechischen Staates 1830 war Athen ein regionaler Marktort von untergeordneter Bedeutung mit weniger als 5.000 Einwohnern, der im Befreiungskrieg erheblich zerstört worden war. Das Stadtbild wurde durch die Monumente der klassischen Antike, byzantinische Gotteshäuser und Moscheen bestimmt. Erst durch die Hauptstadtfunktion und vor allem durch eine starke Landflucht seit den 1860er Jahren entwickelte sich die Stadt langsam aber stetig zum unumstrittenen urbanen Zentrum des noch ganz agrarisch geprägten Landes, blieb aber im Vergleich zu den west- und mitteleuropäischen Metropolen lange drittrangig. Um 1900 betrug die Einwohnerzahl etwa eine Viertelmillion.¹ Erst zwischen den 1920er und 1970er Jahren, erlebte Athen jene enorme Vergrößerung, die den Charakter der Stadt nachhaltig veränderte. Der Beginn der modernen Großstadtwerdung ergab sich aus der vernichtenden Niederlage im Krieg gegen die Türkei 1922 und dem sich anschließenden Bevölkerungsaustausch zwischen beiden Ländern. Durch die Ansiedlung von Flüchtlingen verdoppelte sich die Bevölkerung innerhalb weniger Jahre. Die zu Beginn des 20. Jahrhunderts einsetzende Industrialisierung Griechenlands, die sich sehr stark auf den Athener Raum konzentrierte, trug in den folgenden Jahrzehnten ebenfalls zu einem Anwachsen der Stadtbevölkerung bei, das, durch Weltkrieg und Bürgerkrieg nur noch verstärkt, bis in die 1970er Jahre unvermindert anhielt und sich erst in jüngster Vergangenheit aufgrund von regionalen Förderprogrammen für Provinzstädte abgeschwächt hat. Zwischen 1920 und 1980 verzehnfachte sich die Einwohnerzahl Athens, die heute, je nach Definition, zwischen 3,8 und 4,5 Millionen liegt.

¹ Thessaloniki, bis dahin die bedeutendste „griechische“, tatsächlich jedoch ethnisch stark gemischte Metropole der Neuzeit, wurde erst im Zuge von Gebiets Erweiterungen am Ende der Balkankriege 1913 Teil des griechischen Staates. Das Stadtzentrum von Thessaloniki, seit Jahrhunderten ein wichtiges regionales Handels- und Verwaltungszentrum des Osmanischen Reiches, wurde 1917 durch einen Brand fast völlig zerstört. Zur Geschichte dieser Stadt siehe auch das in diesem Heft rezensierte Werk: Mark Mazower, *Salonica. City of Ghosts*, London 2004.

Forschungsstand

Die Forschungslage zur Urbanisierung des modernen Athens ist aus sozial- und kulturgeschichtlicher Perspektive unbefriedigend. Die wenigen existenten fremdsprachigen Studien befassen sich nahezu ausschließlich mit der Entwicklung des Städtebaus und der Stadtplanung mit Schwerpunkt auf dem 19. Jahrhundert.² Dazu betrachten eine Reihe anthropologischer Mikrostudien vorrangig einzelne Athener Nachbarschaften.³ Einige soziologische oder sozialgeografische Studien gehen zwar interessanten historischen Fragestellungen nach, basieren jedoch, abgesehen von Statistiken, selten auf der Auswertung von Primärquellen. Ein Schwerpunkt dieser Literatur liegt auf den komplexen Bodenbesitzverhältnissen in Athen.⁴ Die erste fremdsprachige, nicht rein politikgeschichtlich orientierte Gesamtgeschichte der modernen Griechenlands, die auch auf soziale und kulturelle Aspekte der Athener Stadtentwicklung eingeht, wurde erst 2001 vorgelegt.⁵

Die griechischsprachige Forschung zur Entwicklung Athens ist zwar ungleich umfangreicher, jedoch stehen auch hier einerseits städtebaulich-architektonische, andererseits soziologische Themen im Vordergrund.⁶ Sozial- und kulturhistorische

² Adrian von Buttlar, Die Entwürfe Schinkels, Klenzes und Gärtners für das Athener Schloss 1833/1836, in: Alexander Papageorgiou-Venetas (Hrsg.), Das ottonische Griechenland. Aspekte der Staatswerdung, Athen 2002 (Publikation des Goethe-Instituts Athen), S. 261-76; Eleni Bastea, The Creation of Modern Athens. Planning the Myth, Cambridge 2000; Alexander Papageorgiou-Venetas, Hauptstadt Athen. Ein Stadtgedanke des Klassizismus, München 1994; George Prevelakis, Center-Periphery and the Urban Crisis of Athens, in: *Ekistics* 340/341 (Januar/April 1990), S. 35-43; Jannis Tsiomis, Athènes à soi-même étrangère: éléments de formation et de réception du modèle néoclassique urbain en Europe et en Grèce au XIX^e siècle, unveröffentlichte Dissertation, Paris 1983.

³ Peter S. Allen, Female Inheritance, Housing and Urbanization in Greece, in: *Anthropology*, 10 (1986), S. 1-18; Renée Hirschon, Under One Roof. Marriage, Dowry, and Family Relations in Piraeus, in: Michael Kenny und David I. Kertzer (Hrsg.), *Urban Life in Mediterranean Europe. Anthropological Perspectives*, Urbana 1983, S. 299-323; Jill Dubisch, The City as Resource. Migration from a Greek Island Village, in: *Urban Anthropology*, 6 (1977), S. 65-81; Mary C. Gutenschwager, Nea Aelolia. Persistence of Tradition in a Greek Urban Community, unveröffentlichte Dissertation, University of North Carolina, 1971; John Andromedas, The Enduring Urban Ties of Modern Greek Folk Subculture, in: John G. Peristiany (Hrsg.), *Contributions to Mediterranean Sociology*, Paris 1963, S. 269-273; Margaret Kenna, Greek Urban Migrants and Their Rural Patron Saint, in: *Ethnic Studies*, 1 (1977), S. 14-23.

⁴ Lila Leontidou, *The Mediterranean City in Transition. Social Change and Urban Development*, Cambridge 1989, Sotiris Chtouris, Elisabeth Heidenreich, Detlev Ipsen, *Von der Wildnis zum urbanen Raum. Zur Logik der peripheren Verstädterung am Beispiel Athen*, Frankfurt 1993.

⁵ Thomas W. Gallant, *Modern Greece*, London 2001.

⁶ Stellvertretend für diverse Studien: Roxani Kaftandzoglou, *Im Schatten der Akropolis. Raum und Erinnerung in Anafiotika (GRIECHISCH)*, Athen 2001; Dimitris Philippidis, *Über die griechische Stadt. Städtebauliche Entwicklungen und zukünftige Perspektiven (GRIECHISCH)*, Athen 1990, Lila Leontidou, *Städte der Stille. Die Arbeiterklasse und der urbane Raum in Athen und Piraeus, 1909-1940, (GRIE-*

Untersuchungen zur Geschichte Athens, sofern sie sich nicht mit Folklore befassen, fehlen nahezu völlig.⁷ Dies hängt auch damit zusammen, dass die neuere griechische Historiografie sich erst in jüngster Vergangenheit von einer vornehmlich politikgeschichtlichen Orientierung zu lösen begann. Neuzeithistoriker betätigten sich, festgefügt politischen Lagern zugeordnet, in dogmatisch geführten Debatten um die Megáli Idéa, (panhellenistische Ideologie eines Großgriechenlands), die Weltkriege, den Bürgerkrieg, die Monarchie und die beiden Militärdiktaturen des 20. Jahrhunderts. Abweichend davon existieren wirtschaftsgeschichtliche Untersuchungen, die jedoch eher wirtschaftswissenschaftlichen als historischen Charakter haben. Insofern kann es nicht überraschen, dass eine an Stadtplanung und traditioneller Stadtentwicklung orientierte Erforschung des neuzeitlichen Athens keine wesentlichen Ergebnisse gebracht hat, abgesehen von der Abwesenheit einer nach westeuropäischen Maßstäben erfolgten, geplanten Entwicklung Athens. Interessanter erscheint es, alternative Mechanismen der Großstadtwerdung in den Blick zu nehmen, die vor allem die komplexe soziale Ordnung der athenischen Gesellschaft in den Vordergrund stellen. Zunächst einmal gilt es allerdings, einen groben Überblick über das Wachsen der Stadt im 20. Jahrhundert zu geben.

Bevölkerungswachstum

Die griechische Hauptstadt war zunächst eine Verwaltungs- und Handelsstadt, die sich „unproduktiv“ urbanisierte und die der großen Mehrheit der Berufstätigen entweder in der staatlichen Bürokratie oder in direkt von dieser abhängigen Dienstleistungen Beschäftigung gab. Erst im frühen 20. Jahrhundert begann sich zaghaft Industrie anzusiedeln, die zwar die Hauptstadt mittelfristig auch zum industriellen Zentrum des Landes machte, allerdings auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Ein urbanes Proletariat konnte sich so nur in Ansätzen entwickeln, vor allem in Piräus – das bereits vor dem Zweiten Weltkrieg mit Athen einen urbanen Großraum bildete – und in einigen westlichen Vororten.⁸ Zudem wurden die industriell-

CHISCH) Athen 1990; dies., Erinnerung an die Arbeitergeschichte. Die griechische Stadtsoziologie nach dem Zweiten Weltkrieg (GRIECHISCH), in: The Greek Review of Social Research, 60 (1986), S. 72-109; Vika D. Gizeli, Entstehung und Transformation des sozialen Wohnungsbaus in Griechenland (1920-1930) (GRIECHISCH), Athen 1984; Kostas Biris, Athen vom 19. zum 20. Jahrhundert (GRIECHISCH), Athen 1995 (Erstauflage 1966).

⁷ Erst in der letzten Dekade sind einige Fortschritte auf diesem Gebiet gemacht worden. Vgl. Dimitris Ferrous, Auf der Straße nach Pireaus. „Wanderung“ in Mythologie und Geschichte (GRIECHISCH), Athen 2002; Eleftherios Skiadhas, Das Findelhaus von Athen, 1859-1999 (GRIECHISCH), Athen 1999.

⁸ Thomas W. Gallant, Collective Action and Atomistic Actors: Labor Unions, Strikes, and Crime in Greece in the Post-War Era, in: Theofanis Stavrou und Dimitris Conostas (Hrsg.), Greece toward the 21st Century, Baltimore 1995, S. 149-190.

len Strukturen von Anfang an durch eine extreme Kleinteiligkeit bestimmt, die bis in die Gegenwart anhält. 1930 hatten 93 Prozent aller Industriebetriebe in Athen weniger als fünf Beschäftigte, 1963 lag diese Zahl immer noch bei 88 Prozent. Es waren also ganz überwiegend Klein- und Familienbetriebe der Leichtindustrie, die den sekundären Sektor ausmachten. So lässt sich auch leicht verstehen, warum Industriegewerkschaften in Griechenland wenig Bedeutung erlangen konnten, ganz im Gegensatz zu Interessenverbänden von Angestellten.⁹

Zwischen dem Ersten Weltkrieg und dem späten 20. Jahrhundert wuchs die Einwohnerzahl Athens stetig an, wobei sich grob fünf Wachstumsphasen unterscheiden lassen. 1923 vereinbarten Griechenland und die Türkei im Vertrag von Lausanne den bis dato größten Bevölkerungsaustausch der europäischen Geschichte. Vorgegangen war die Niederlage der Griechen gegen die Truppen Atatürks bei dem Versuch, sich größere Teile Kleinasiens anzueignen. Nach der „Katastrophe“, wie dieser Vorgang in Griechenland noch heute genannt wird, gelangten mindestens 350.000 Muslime – nur die Religionszugehörigkeit determinierte den Status – von Griechenland in die Türkei, und über 1,2 Millionen Orthodoxe gingen den umgekehrten Weg. Athen zog 300.000 Neuankömmlinge an, wodurch sich seine Einwohnerzahl innerhalb kürzester Zeit verdoppelte.¹⁰

Es folgte eine zweite Phase der Bevölkerungskonsolidierung bis zum Zweiten Weltkrieg, die die Stadt durch Zuwanderung aus ländlichen Gebieten stetig, aber weniger dramatisch weiter wachsen ließ. In der dritten Phase, die durch den Krieg und den anschließenden Bürgerkrieg bestimmt wurde, gelangten zunehmend weitere Land- und Kleinstadtbewohner in die Hauptstadt, weil diese teilweise besser versorgt wurde als andere Landesteile und außerdem sicherer war. Zwischen den 1950er Jahren und 1970/80er Jahre wurde Athen in einer vierten Phase endgültig zur Megastadt und wuchs rapide durch wiederum ökonomisch bedingte Landflucht. Bis dahin basierte das Wachstum fast ausschließlich auf Binnenmigration. Erst seit dem Fall des Eisernen Vorhangs lässt sich ein signifikanter, allerdings dann auch massiver Zuzug von Ausländern feststellen, vor allem aus dem Balkan mit Schwerpunkt Albanien und den ehemaligen Sowjetrepubliken, aber auch aus Asien, was die fünfte und bislang letzte Wachstumsphase ausmacht. Diese wurde allerdings dadurch abgeschwächt, dass gleichzeitig griechische Athener erstmals in nennenswerter Zahl die Stadt verließen, nicht zuletzt, da die Regierung die Schaffung von Arbeitsplätzen außerhalb der Hauptstadt begünstigte. Auch die erhebliche Aus-

⁹ M. A. Gevetsis, Die Entwicklung der griechischen Industrie. Statistische Forschungen (GRIECHISCH), Athen 1975. Leontidou, Städte der Stille.

¹⁰ Vgl. dazu diverse maßgebliche Studien in Renée Hirschon (Hrsg.), Crossing the Aegean. An Appraisal of the 1923 compulsory Population Exchange between Greece and Turkey, New York und Oxford 2003.

wanderung zahlreicher Griechen nach Westeuropa, in die USA und nach Australien in den drei Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg änderte nichts an Athens enormem Wachstum innerhalb kurzer Zeit, welches die Stadt nachhaltig geprägt hat. Mechanismen der Stadtplanung nach westeuropäischem Verständnis haben dabei nur sehr begrenzt Einfluss auf die Entwicklung der Stadt nehmen können.¹¹

Parameter der Wohnraumbeschaffung

Wer die Stadt heute in Augenschein nimmt, sieht vor allem ein Meer von Häusern mit komplett uneinheitlichen Traufhöhen, die auch sonst kaum zueinander passen, sehr wenige Grünflächen, enge Straßen und nur einige, meist vom Verkehr verstopfte Magistralen. In der wissenschaftlichen Literatur wird vor allem den Strukturen des Haus- und Grundbesitzes eine zentrale Rolle bei der Stadtentwicklung zugewiesen. Der Prozentsatz an Haus- bzw. Wohnungsbesitzern liegt in Athen nicht nur heute, sondern auch in den vergangenen Jahrzehnten bei rund 80 Prozent, wofür es eine Reihe von Gründen gibt. Sehr viele Athener hatten vor ihrer Migration in die Stadt Grundbesitz in ihren Heimatdörfern, was auch auf die ungeheure Zersplitterung des Grundbesitzes in Griechenland zurückzuführen ist. Neben dem Staat und der Kirche existieren keine größeren Grundbesitzer, da es nie ein Feudalsystem gegeben hat. Die Osmanen trieben Steuern ein, legten aber keinen Wert auf den Besitz des bewirtschafteten Landes, so dass sich extrem viele kleine Landbesitzer entwickeln konnten. Wer sich im Raum Athen ansiedeln wollte und dort, teilweise über weit verzweigte familiäre Strukturen, nicht ohnehin ein Grundstück besaß, konnte dies häufig im Tausch gegen Land anderswo erwerben. Dies machte die Errichtung von einfachem Wohnraum in der wachsenden Metropolregion für viele Neusiedler erschwinglich.

Der Erwerb von Wohneigentum wurde weiterhin ganz erheblich, dadurch erleichtert, dass sehr viele Gebäude ohne Genehmigung auf nicht eindeutig zugeordnetem Grund errichtet wurden. Zum einen sparte man dadurch Gebühren, zum anderen waren die verwendeten Grundstücke meist auch „kostenlos“. Die Abwesenheit eines einheitlichen Katasters und teilweise kaum nachvollziehbare Bodenbesitzverhältnisse begünstigten dies. Zudem wurden – und werden bis in die jüngste Gegenwart – viele Gebäude nur zum Teil errichtet. Einem bewohnbaren Geschoss folgten erst weitere, wenn finanzielle Liquidität vorhanden ist. Schließlich prägte vor allem das System der *Antiparochi* (Geschäfte auf Gegenseitigkeit) die Gestalt Athens stark. Es erlaubte vielen Grundbesitzern den Erwerb einer Immobilie auch

¹¹ Louis Wassenhoven, Greece, in: Martin Wynn (Hrsg.), *Planning and Urban Growth in Southern Europe*, London 1984, S. 5-36.

ohne Eigenkapital. Sie übereigneten ihr Grundstück einem Bauunternehmer zur Errichtung eines Mehrfamilienhauses und erhielten im Gegenzug in der Regel 30-40 Prozent der fertig gestellten Wohnungen, die sie weiterverkaufen, vermieten oder selbst bewohnen konnten. Dieses System hatte gravierende Folgen für die Stadtentwicklung, da es einerseits dazu führte, dass zwecks Profitmaximierung kleinster Raum dicht besiedelt wurde und andererseits – in Abwesenheit genereller Bebauungspläne – völlig uneinheitliche, nur von privaten Interessen gesteuerte Straßenschnitte entstanden. Denn entschieden sich beispielsweise zwei von zehn nebeneinander liegenden Grundbesitzern nicht für eine Überlassung, so konnten Jahrzehnte lang Baulücken oder ältere Einfamilienhäuser zwischen ohnehin ganz unterschiedlich hohen und breiten Mehrfamilienhäusern bestehen bleiben.¹²

Illegale, oder besser „informelle“ Landnahmen und das systematische Missachten von Bauvorschriften haben Athen im 20. Jahrhundert stark geprägt. Wichtig ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass es sich dabei nicht um alternativlose Verzweiflungstaten verarmter Neusiedler handelte, sondern um ein klassenübergreifendes Phänomen. Diese Verhaltensweisen bei der Wohnraumbeschaffung erwiesen sich im 20. Jahrhundert nicht als Ausnahme, sondern als Regel auch für Angehörige der Mittel- und Oberschicht. Dies lag auf der einen Seite an der sehr schwachen regulierenden Rolle des Staates bzw. der Kommune, die nicht konsequent mittels Sanktionen dagegen einschritten. Gleichzeitig gab und gibt es in Griechenland kaum eine nennenswerte Wohnungsbaupolitik, geschweige denn einen sozialen Wohnungsbau.¹³ Der Staat schuf auch zu keinem Zeitpunkt finanzielle Anreize für den Erwerb von Wohneigentum, etwa durch preiswerte Kredite. Insofern wurde die Stadtentwicklung Athens nicht nur kaum von Stadtplanung beeinflusst, sondern auch nicht in anderer Weise von der öffentlichen Hand gesteuert und blieb so nahezu völlig den Gesetzen des Marktes unterworfen.¹⁴

Klientelismus und Migration

Jedoch wurde die Entwicklung der Stadt durch andere Kräfte maßgeblich beeinflusst, die nach westeuropäischen Maßstäben nur eine untergeordnete Rolle spiel-

¹² Dimitris Emmanuel, *The Growth of Speculative Building in Greece. Models of Housing Production and Socio-Economic Change, 1950-1974*, unveröffentlichte Dissertation, University of London, 1981; Emanuel Marmaras, *Das städtische Mehrfamilienhaus in Athen der Zwischenkriegszeit* (GRIECHISCH), unveröffentlichte Dissertation, National Technical University of Athens 1985.

¹³ Dimitris Ekonomou, *Wohnungspolitik im Nachkriegsgriechenland* (GRIECHISCH), in: *The Greek Review of Social Research*, 64 (1987), S. 56-129.

¹⁴ Carl V. Patton and Costas M. Sophoulis, *Unauthorized Suburban Housing Production in Greece*, in: *Urban Geography*, 10 (1989), S. 139-56.

ten. Eine ganz entscheidende Rolle spielte hier das die griechische Gesellschaft auf allen Ebenen gestaltende Element des Klientelismus. Es wäre ebenso einfach wie falsch, illegales Bauen als Ergebnis korrupter Praktiken hinzustellen, allein schon deshalb, weil „nur“ die Stadt selbst durch Zersiedelung, nicht aber Menschen unmittelbar und materiell dadurch geschädigt wurden. *Afttaerita*, die griechische Bezeichnung für das Errichten eines Gebäudes ohne Baugenehmigung, kann als „Selbsthilfe“ übersetzt werden und war und ist kein anrühiger Begriff. Sie funktionierte durch ein Zusammenwirken von verschiedenen Netzwerken, deren Grundlage eine klientelistisch strukturierte Gesellschaft war und größtenteils bis in die jüngste Gegenwart ist. Ein relativ mächtiger, reicher und / oder einflussreicher Patron verschaffte einem wenig mächtigen Klienten in irgendeiner Form materielle oder ideelle Vorteile (ein Baugrundstück, eine Baugenehmigung, aber auch einen Arbeits- oder Studienplatz, etc.) und versichert sich dadurch dessen Loyalität z.B. bei Wahlen oder erhielt Kompensation u.a. im Form von Arbeitsleistungen. In der klassischen Definition des Klientelismus, die sich auf Entwicklungsländer bezieht, wurde diese Patron-Klient-Beziehung häufig durch starken Druck, teilweise sogar durch Gewaltanwendung aufrechterhalten, was in Griechenland nicht der Fall ist.¹⁵ Das oft kritisierte, aber grundlegend nicht infrage gestellte System war ein zentraler Mechanismus der sozialen Integration. Klientelismus führte nicht zur Klassenbildung, sondern blieb klassenübergreifend, was auf der Stadtentwicklungsebene erheblich dazu beigetragen hat, dass es in Athen bis heute keine Armenghettos, sondern nur wohlhabende und weniger wohlhabende Gegenden gibt. Patron und Klient wohnten häufig relativ nahe beieinander, was für das Funktionieren des Systems Vorteile hat.

Wichtige institutionelle Basen fand der Klientelismus in Verbänden und Vereinen der athenischen Stadtgesellschaft, die ihrerseits entscheidend für die Gestaltung der Hauptstadt waren. Besonders wichtig waren hier landsmannschaftliche, auf geografischer Herkunft der zahlreichen Zuwanderer basierende Assoziationen, die den expliziten Zweck hatten, die Herkunftsgegend und speziell dort zurückgebliebene Familienmitglieder zu unterstützen.¹⁶ Gleichzeitig wurden sie Treffpunkte für Patrone und Klienten, Diskussionsbörsen und damit wichtige Elemente für die Stadtentwicklung. Dies geschah nicht nur über die Beschaffung von Baugenehmi-

¹⁵ Apostolis Papakostas, Why is there no Clientelism in Scandinavia? A Comparison of the Swedish and Greek Sequences of Development, in: Simona Piatonni (Hrsg.), Clientelism, Interests and Democratic Representation. The European Experience in Historical and Comparative Perspective, Cambridge 2001, S. 31-53.; Georgos Manousakis, Entstehung und Wandlung des Klientelsystems in Griechenland, Südosteuropa Mitteilungen, 33 (1993), S. 61-71.

¹⁶ Gabriella Aspraki, Karagatsiot Voluntary Associations "Out of love for our village", in: Journal of Modern Greek Studies, 22 (2004), S. 137-172.

gungen, sondern auch in Initiativen für die Gestaltung der Nachbarschaft, sei es der Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr oder die Einrichtung eines Spiel- oder Sportplatzes. Solche Organisationen waren häufig auch eine wichtige Machtbasis für ambitionierte Lokalpolitiker. Gleichzeitig waren sie instrumental in der Steuerung der zunehmenden Verstädterung, denn durch solche Netzwerke wurde der weitere Zuzug von Land- oder Kleinstadtbewohnern in die Metropole gelenkt und deren Versorgung mit den beschränkt zur Verfügung stehenden Ressourcen arrangiert. So ergänzten sich familiäre und Patronagenetzwerke, die Nachbarschaften oder kleinere Stadtteile stark mit formierten. Diese Kräfte waren auch deshalb so wirkungsmächtig, weil es zu keiner Zeit eine konzertierte Wohnungsbaupolitik, geschweige denn einen adäquaten sozialen Wohnungsbau in Athen gegeben hat. Familiäre Finanzressourcen waren so wichtig bei der Wohnraumbeschaffung, weil zudem keine staatlich subventionierte Förderung des Immobilienerwerbs oder gar Bausparkassen existierte. Die öffentliche Hand hielt sich in dieser Beziehung sehr zurück und überließ den Wohnungsbau völlig den Gesetzen des Marktes.

Athen ist vor allem durch Migration zur Megastadt geworden, und die Einwanderer verschiedener Phasen haben die Stadt entscheidend geprägt und geformt. Am Beispiel der Masseneinwanderung kleinasiatischer Flüchtlinge soll hier abschließend deutlich gemacht werden, welchen Einfluss die Migration auf die Großstadtwerdung hatte. Dabei muss zunächst festgehalten werden, dass Athen zwar in absoluten Zahlen die meisten Flüchtlinge aufnahm, dass aber zahlreiche kleine Städte oder Landgemeinden im Norden Griechenlands prozentual wesentlich stärker von dieser Einwanderung betroffen waren. Dort bildeten sich ganze neue Flüchtlingsstädte, die die autochthone Bevölkerung komplett marginalisierten. In Athen kam es dagegen zur Bildung von Flüchtlingsstadtteilen, der größte von ihnen „Nea Smyrni“ also „Neu-Izmir“.

Häufig wird übersehen, dass nicht nur das Erscheinen der Flüchtlinge selbst einen Einfluss auf die Urbanisierung Athens hatte, sondern auch der nahezu komplette und sehr plötzliche Wegfall der kleinasiatischen Diaspora. Mit dieser hatte die Stadt nämlich hervorragende Wirtschaftskontakte gepflegt, und zwischen Athen und Istanbul (Konstantinopel) bestand ein reger Bevölkerungsaustausch, auch von Fachkräften. Kurzfristig erwies sich dies als Problem, langfristig jedoch als Segen für Athen. Denn die Mehrheit der Flüchtlinge hatte bereits in Kleinasien in Städten gelebt und war für den urbanen Arbeitsmarkt besser qualifiziert als viele Zugewanderte vom Land aus dem griechischen Kernstaat. Es waren also viele Handwerker, Kaufleute, Gewerbetreibende oder auch Intellektuelle, und weniger Bauern, die in die Hauptstadt gelangten und dort ihre Talente in den Arbeitsmarkt einbringen konnten. Außerdem kam durch die Flüchtlinge Geld nach Athen, allerdings nicht

deshalb, weil diese Kapital mitbrachten, denn viel konnten die meisten bei der überstürzten Umsiedlung nicht mitnehmen. Stattdessen zahlten eine ganze Reihe internationaler Organisationen, gelenkt vom Völkerbund, Gelder an die Flüchtlinge, damit diese sich eine Existenz aufbauen konnten. Spenden vermögender Auslandsgriechen taten ein Übriges, um Kapital ins Land zu bringen, um diese ungeheure Aufgabe zu bewältigen.¹⁷

Bei all dem blieb die Ansiedlung derartig vieler Menschen eine Herausforderung. Aber gerade die bereits geschilderten, etablierten Strukturen der städtischen Gestaltung erwiesen sich als sehr anpassungsfähig für die Aufnahme von vielen Neuankömmlingen – nicht nur der Zwangsumsiedler, sondern aller Migranten des 20. und natürlich auch des 19. Jahrhunderts. Hätte es in Athen eine rigide Stadtplanung nach westeuropäischem Muster gegeben, wäre dieses enorme Wachstum sicherlich nicht so „einfach“ und vor allem so relativ frei von Friktionen und Spannungen zu bewältigen gewesen. Allerdings wirkte nicht eine amorphe „Selbstregulierung“ des städtischen Raumes, sondern eine Reihe von deutlich hervortretenden, miteinander verbundenen sozialen Regulationsmechanismen, die in der Summe die „Planung“ und „Entwicklung“ Athens bestimmten und die auf der stark klientelistisch orientierten Gesellschaftsordnung basierten.

Die Migranten zerteilten die Stadt in viele kleine, allerdings ganz ähnlich funktionierenden Einheiten. So definierten sie Raumgrenzen und machten selbst Grenzerfahrungen, auch die der Abgrenzung gegenüber und Ablehnung durch andere Gruppen. Aber dies hing nicht eigentlich mit ihrer Zwangsmigration zusammen, sondern vielmehr damit, dass sie – wie viele andere Gruppen von Neuankömmlingen vor und nach ihnen – sich in die Produktionsmuster der athenischen Stadtgesellschaft einpassten, und zwar nicht als statistische passive Objekte, sondern als gestaltende Subjekte.

Es kam dabei durchaus zu erheblichen Problemen, ganz offenem Rassismus und Ablehnung von Flüchtlingen und auch Migranten der folgenden Dekaden durch die länger etablierte Wohnbevölkerung Athens. Im Athen der Zwischenkriegszeit entwickelten sich Subgesellschaften, die sich kaum mischten, die ihre eigenen Institutionen gründeten und die auch nicht zusammen wohnten. In den Flüchtlingsstadtvierteln pflegten die Bewohner ihre eigene Kultur durch eine Vielzahl eigener Vereine für alle Lebensbereiche. Die eingeborenen Athener kreideten dabei den Neuankömmlingen genau jene Techniken der Wohnraumgewinnung an, die sie selbst sehr aktiv betrieben hatten, wie etwa illegale Landnahme und über Nacht hastig errichtete Bauten. Dennoch verlief die enorme Vergrößerung der Stadt, ohne

¹⁷ Alexandra Yerolympos, *Inter-war Town Planning and the Refugee Problem in Greece. Temporary Solutions“ and Long-Term Dysfunctions*, in: Hirschon, *Crossing the Aegean*, S. 133-144.

dass ihre Ressourcen wesentlich ausgeweitet wurden, ohne harte, gewalttätige Verteilungskämpfe. Es gab keine organisierte Gewalt gegen Flüchtlinge oder von Flüchtlingen ausgehende gewalttätige Aktionen, nicht einmal Massenproteste. Die Neuankömmlinge fügten sich stattdessen recht friedlich in bestehende Strukturen ein, die von ihnen weitgehend unverändert übernommen wurden. Die Flüchtlinge bildeten eine ausreichend große Masse, um ein geschlossenes System zu entwickeln, das die ihnen zur Verfügung stehenden Ressourcen so verteilte, dass größere Konflikte vermieden wurden.¹⁸ Dabei hat sicherlich auch der Umstand eine Rolle gespielt, dass die kleinasiatischen Flüchtlinge und die nachfolgenden Einwanderergruppen allesamt ethnisch griechisch, orthodox und natürlich auch griechischsprachig waren. Griechenland war bis zum Zerfall der Sowjetunion und der Öffnung seiner nördlichen Grenzen ein ethnisch äußerst homogenes Land mit einem sehr niedrigen Ausländeranteil. Dies hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten rapide geändert, als Griechenland immer multikultureller wurde. Es bleibt abzuwarten, ob auch die Eingliederung der erheblichen Anzahl ausländischer Zuwanderer und Flüchtlinge in der Hauptstadt und den übrigen Landesteilen weiterhin friedlich bewältigt werden kann. Die gewaltsamen Ausschreitungen überwiegend jugendlicher Demonstranten im Herbst 2008, die in Athens Innenstadt für einige Tage für bürgerkriegsähnliche Zustände sorgten, hatten allerdings nichts mit dieser Zuwanderung zu tun. Die jungen Leute protestierten gegen eine Gesellschaftsordnung, die vor allem aufgrund ihrer klientelistischen Strukturen der unter einer sehr hohen Arbeitslosigkeit leidenden nachwachsenden Generation keine Leistungs- und Ausbildungsgerechtigkeit bietet. Jene Ordnungsmechanismen, die der Stadt trotz aller Widrigkeiten bislang sozialen Frieden gesichert haben, scheinen damit an ihre Grenzen zu stoßen.

**PD Dr. Rainer Liedtke, Institut für Geschichte, TU Darmstadt,
liedtke@pg.tu-darmstadt.de**

¹⁸ Eftihia Voutira, When Greeks Meet Other Greeks. Settlement Policy Issues in the Contemporary Greek Context, in: Hirschon (Hg.), Crossing the Aegean, S. 145-162.

From 'Eternal City' to Unfinished Metropolis. The Development of Rome's Urban Space and its Appropriation by City Dwellers from 1945 to the Present.*

1. Rome's urban space

When speaking of Rome, it is particularly difficult to find an exhaustive criterion on the basis of which to define its urban space. However, one thing can be taken for granted: Rome's urban space certainly does not coincide with the area delimited by the city's administrative boundaries. On the one hand, in fact, the *comune* (municipality) of Rome covers a vast area (129,000 hectares, that is, approximately the size of Milan, Turin, Naples, Genoa, Bologna, Florence, Bari, Catania and Palermo together)¹, but over the period with which this article is concerned a large portion of this territory remained un-urbanized, consisting above all of agricultural land. Yet, as we shall see, in recent times the Roman urban space has spread beyond the city's administrative borders in various directions, merging with neighbouring urban centres. Irrespective of this, however, the built-up portion of the *comune* grew considerably in the second half of the 20th century, passing from around 7,000 hectares in the early 1950s to little less than 40,000 in the early 1990s.²

This massive urban expansion has to be linked to the exceptional demographic growth that Rome experienced, which was largely due to immigration and was especially intense in the twenty-year period 1951-1971, when the population rose from around 1,650,000 to 2,780,000 (+ 68%). In contrast, in the following decade the demographic growth slowed down considerably – a peak of around 2,840,000

* The author wishes to thank Francesco Bartolini, Elisabetta Bini, Simon Gunn and Vittorio Vidotto for their helpful comments on an earlier draft of this article.

¹ Fabiola Fratini, Rome and the Urban Archipelago Model, in: Victor Goldsmith, Eugenio Sonnino (eds.), Rome and New York City. Comparative Urban Problems at the End of the 20th Century, Rome 2006, pp. 69-97, here: p. 72. Before the detachment of Fiumicino, which became an autonomous *comune* in 1992, Rome's territory was even vaster: 151,000 hectares.

² Mario Sanfilippo, La costruzione di una capitale. Roma 1945-1991, Milan 1994, p. 9.

residents was reached in 1981 – and then the population of Rome started to decrease, down to 2,545,000 inhabitants in 2001.³ However, following a trend common to most large Western cities, this decrease has been compensated by the growth of several towns in the hinterland, which offer more affordable accommodation and/or better living conditions than the urban core, so that nowadays many people working in Rome live in neighbouring urban centres and commute to the city.⁴

This point leads us to consider the relationship of the city with the surrounding area, a relationship that underwent considerable changes in the period from 1945 to the present. Up to the early 20th century, one of the most striking features of Rome was its isolation within the *campagna romana*, a countryside that the urban historian Lando Bortolotti described as a “malarial desert” where “no dwellings, no inhabitants and even no trees” could be found.⁵ In this context, the border between the ‘eternal city’ and the *campagna* was absolutely clear and – as noted over the centuries by countless visitors – the passage from the one to the other was abrupt. By contrast, in the course of the 20th century, and especially from 1945 onwards, the borders of Rome have shifted progressively outwards and have then become less distinct, as the *campagna* has been filled with urban sprawl and the Roman built-up area has eventually merged with that of various adjacent towns.⁶ Thus, thanks to its physical expansion into the surrounding area as well as its functional integration with neighbouring urban centres, nowadays Rome has evolved “from the quintessential isolated city into a major metropolis”.⁷ In regard to this, data from the UN show that in 2005 Rome’s urban agglomeration had 3,348,000 inhabitants and was the most populous in Italy (followed by Milan and Naples, with respectively 2,953,000 and 2,245,000). Within the Mediterranean area, on the other hand, Rome was comparable with the urban agglomerations of Algiers, Athens and Ankara (which all had between 3,200,000 and 3,600,000 inhabitants), but was much smaller than those of Cairo (11,128,000), Paris (9,820,000), Istanbul (9,712,000), Madrid (5,608,000) and Barcelona (4,795,000).⁸

³ These data (which are relative to the *comune* of Rome alone, and not its urban agglomeration) are taken from the volumes of the censuses published by the Italian national statistical institute (ISTAT).

⁴ Antonio Golini, *La popolazione*, in: Luigi De Rosa (ed.), *Roma del Duemila*, Rome and Bari 2000, pp. 119-157.

⁵ Lando Bortolotti, *Roma fuori le mura. L’Agro romano da palude a metropoli*, Rome and Bari 1988, pp. 58 and 148 (this and all the following quotations from Italian sources have been translated into English by the author).

⁶ Lidia Piccioni, *I ‘confini’ di Roma contemporanea*, in: *Storia urbana*, 102, 2003, pp. 95-111.

⁷ John Agnew, *Rome*, Chichester 1995, p. 134.

⁸ Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat, *World Urbanization Prospects: The 2005 Revision*, <http://esa.un.org/unup> (accessed 28th December 2007).

The massive urban growth that Rome experienced since 1945 considerably altered the relationship between its centre and its periphery. The latter, besides growing in extension at the expense of the surrounding countryside, housed an increasingly large share of the urban population. In fact, between 1951 and 1997 the inhabitants of the outer areas (*suburbi* and *zone dell'Agro*) grew from 138,000 to 989,000, while the central *rioni* (urban districts) lost two thirds of their residents (from 424,000 to 142,000).⁹ These figures reflect two major demographic processes. The first is connected to the huge internal migration that Italy experienced especially between the 1950s and 1970s, when millions of people left their places of origin in rural areas or small towns and moved to medium and large cities in search of work in the booming industrial and service sectors.¹⁰ In relation to this, Volker Kreibich pointed out the sharp difference between the internal immigrants to Rome, the vast majority of whom tended to make their home on the city's outskirts, and the Italians who in the same period moved to West German cities and settled predominantly in their central districts.¹¹ The second process consists of the relocation of population within the *comune*, with people moving from the centre to the periphery. In fact, in the *rioni* (and subsequently in the inner *quartieri* as well) residences were increasingly converted into offices, at the same time as these central areas lost a large portion of their working-class population and underwent substantial gentrification.

On the whole, the centre remained the symbolic heart of the city, as well as the core of tourism, leisure, government and business activities. In contrast, many peripheral areas were inhabited by the working classes, and lacked workplaces and services. A certain degree of separation undoubtedly existed between the centre and this periphery, as witnessed, for instance, by the way in which the inhabitants of the latter used to refer to the former. In the 1950s as in the 1980s, it was common for those living on the outskirts to say 'go to Rome' when referring to the city centre.¹² However, it would be misleading to interpret Rome's social geography in terms of a stark contrast between a dominant affluent centre and a lower-class mar-

⁹ The population of the *quartieri* (the areas between the centre and the outskirts) grew from 1,068,000 to 1,681,000. Golini, *La popolazione*, p. 134.

¹⁰ Paul Ginsborg, *A History of Contemporary Italy. Society and Politics: 1943-1988*, London 1990, pp. 210 ff. For an introduction to the Italian internal migration over the long period, see Angiolina Arru and Franco Ramella (eds.), *L'Italia delle migrazioni interne. Donne, uomini, mobilità in età moderna e contemporanea*, Rome 2003.

¹¹ Volker Kreibich, *Aspekte der Modernisierung in der römischen Peripherie*, in: Kreibich, Bernhard Krella, Ursula von Petz and Petra Potz (eds.), *Rom – Madrid – Athen. Die neue Rolle der städtischen Peripherie*, Dortmund 1993, pp. 35-52, here: p. 37.

¹² See, for instance, Volker Kreibich, *Tor Bella Monaca – Marginalisierung in der geplanten Peripherie*, in: Kreibich, Krella, von Petz and Potz, pp. 66-80, here: pp. 73-75.

ginal periphery (as various scholars have done), this dualistic pattern being an oversimplification of a much more complex urban reality.¹³

In relation to this, it must be stressed that geographical distance did not always coincide with social distance:¹⁴ various districts lying far from the centre were middle- or upper-class, while others, albeit working-class, were fully integrated in the city. In addition, new 'centres' established themselves on the outskirts: for instance, the districts of EUR (Esposizione Universale di Roma), where several ministries and headquarters of public bodies and private companies were transferred in the 1950s and 1960s¹⁵, and Centocelle, which in recent decades has become a point of reference in terms of services, shopping and social life for much of the eastern periphery.¹⁶ Finally, from the late 1970s onwards a tendency towards an increased integration between centre and periphery developed that was marked by 'milestones' such as the *Estate Romana* ('The Roman Summer': a series of cultural initiatives organized by the local government that was first launched in 1977) and the opening of the underground line A, which since 1980 connects the working- and lower-middle-class south-eastern outskirts with central iconic places such as piazza di Spagna.¹⁷

2. Urban expansion and its management

Both in the 1950s and between the 1970s and early 1980s, massive public housing programmes – respectively the INA-Casa and the PEEP (Piano per l'Edilizia Economica e Popolare)¹⁸ – played an important role in Rome's urban growth. Nevertheless, if one considers the period 1945 to the present as a whole, it is fair to argue that the expansion and evolution of Rome, rather than being effectively planned

¹³ For a detailed analysis of this issue, see Agnew, Rome, pp. 103-130.

¹⁴ Ursula von Petz, Zur Entwicklung der römischen Peripherie, in: Kreibich, Krella, von Petz and Potz, pp. 21-34, here: pp. 32-33.

¹⁵ Luigi Di Majo, Italo Insolera, L'Eur e Roma dagli anni Trenta al Duemila, Roma and Bari 1986. On the relationship between EUR and the neighbouring Torrino Sud district, see Petra Potz, Torrino Sud – die über den städtebaulichen Vertrag entstandene Peripherie, in: Kreibich, Krella, von Petz and Potz, pp. 81-92, here: pp. 89-90.

¹⁶ Alessandro Portelli, Bruno Bonomo, Alice Sotgia, Ulrike Viccaro, Città di parole. Storia orale da una periferia romana, Rome 2006, pp. 138-143.

¹⁷ Vittorio Vidotto, Roma contemporanea, Rome and Bari 2006 (first edition 2001), pp. 339-340 and p. 375.

¹⁸ Paola Di Biagi (ed.), La grande ricostruzione. Il piano Ina-Casa e l'Italia degli anni '50, Rome 2001; Margherita Guccione, Maria Margarita Segarra Lagunes and Rosalia Vittorini (eds.), Guida ai quartieri romani INA Casa, Rome 2002; Piero Ostilio Rossi, Roma. Guida all'architettura moderna 1909-2000, Rome and Bari 2000 (first edition 1984), pp. 258-261.

and managed by the municipal government and other public bodies, tended to be driven by private actors such as landowners, property developers and builders. With regard to this, it is important to highlight that in a predominantly tertiary city with a relatively underdeveloped industrial sector, land speculation and construction represented crucial economic activities, and the individuals and businesses involved constituted an extremely powerful interest group. Especially in the first post-war decades, landownership was concentrated in a few hands. In 1953, for instance, the seven biggest owners possessed together no less than 5,000 hectares¹⁹, but equally three and a half decades later more than 50% of the land parcels were in the possession of less than 3% of the owners.²⁰ As for developers and builders, two different phases can be identified. Initially, a multitude of small and even individual businesses, as a rule technically backward (the so-called *palazzinari*), co-existed with a very limited number of more innovative companies operating on a large scale, such as the SGI (Società Generale Immobiliare).²¹ From the 1960s onwards, on the other hand, larger firms with superior financial means and technical expertise started to proliferate.

With the partial exceptions of the period 1976-1985, when left-wing administrations (*giunte rosse*) were in power, and of the last fifteen years, landowners, developers and builders, both large and small, benefited from the city government's ineffective planning policies, loose control over urban expansion and a tendency to favour their interests. Especially in some periods, such as the 1950s, town planning was particularly central to the political debate, but in practical terms – that is to say, in relation to the actual development of the city – its impact was far less substantial. In this respect, it is important to look at the case of Rome in the light of the wider national context. As pointed out by Leonardo Benevolo, Italy is one of the European countries that in the second half of the 20th century failed to implement adequate town planning, with the result that most cities expanded haphazardly through the development of peripheral districts that were often dreary and lacking in public services and transport connections.²²

In the period from 1945 to the present, Rome has had three comprehensive development plans (*piani regolatori generali*). The first one was approved under Fascism in 1931 and remained in force until the first half of the 1960s, when it was re-

¹⁹ Italo Insolera, *Roma moderna. Un secolo di storia urbanistica, 1870-1970*, Turin 1993 (first edition 1962), p. 181.

²⁰ Peter Kammerer, *Einführung – Zum ptolemäischen Bild der Peripherie*, in: Kreibich, Krella, von Petz and Potz, pp. 11-18, here: p. 17.

²¹ Bruno Bonomo, *Grande impresa e sviluppo urbano: l'attività della Società generale immobiliare a Roma nel secondo dopoguerra*, in: *Storia urbana* 112 (2006), pp. 167-195.

²² Leonardo Benevolo, *The European City*, Oxford 1993, p. 210.

placed by one adopted by the municipality in 1962 and approved by the national government in 1965. This plan, in turn, has recently been replaced by one adopted in March 2006 and approved in February 2008.²³ While it is too early to assess the effectiveness of this last plan, it must be stressed that both the 1931 and 1962 plans were largely disregarded in practice. The former was meant to be implemented through subsequent executive plans (*piani particolareggiati*) regarding specific areas of the city. However, these plans often considerably altered the original regulations of the *piano regolatore generale*, usually converting green spaces into building areas or allowing higher-density complexes to be constructed.²⁴ As for the 1962 plan, it is sufficient to say that its very core provision – the SDO (Sistema Direzionale Orientale), a series of office and business districts connected through an urban highway to be created in the eastern periphery, in order to relieve the city centre of a significant portion of the management functions located there – was never implemented and, after decade-long debates, was eventually abandoned.

At any rate, the clearest evidence of the failure to effectively plan and control the expansion and evolution of the city lies in the exceptional extent of *abusivismo*, that is to say, unauthorized building.²⁵ From a quantitative point of view, it has been estimated that between the early 1950s and early 1980s – that is, the period that saw the widest spread of this phenomenon – the ‘unauthorized city’ grew from around 1,300 to 8,500 hectares and from 150,000 to 800,000 inhabitants.²⁶ Over the period considered, however, the qualitative profile of the illegally built areas greatly changed. Initially, these areas mainly housed poor immigrants who could not afford a proper home and constructed their own dwellings as best they could.²⁷ From the 1960s onwards, besides this *abusivismo di necessità* (‘unauthorized building out of necessity’), there thrived an *abusivismo di convenienza* (‘unauthorized building for expediency and profit’).²⁸ In other words, individuals and firms bought illegally subdivided tracts and constructed on them unauthorized

²³ On the 1931 and 1962 plans, see Insolera, pp. 114-126, 220-277. On the new plan – which is also illustrated on the municipality’s web site: www.urbanistica.comune.roma.it (accessed 4 January 2008) – see Maurizio Marcelloni, *Pensare la città contemporanea. Il nuovo piano regolatore generale*, Rome and Bari 2003.

²⁴ For a case study, see Bruno Bonomo, *Il quartiere delle Valli. Costruire Roma nel secondo dopoguerra*, Milan 2007, p. 58.

²⁵ Alberto Clementi, Francesco Perego (eds.), *La metropoli ‘spontanea’. Il caso di Roma*, Bari 1983.

²⁶ Piero Della Seta and Roberto Della Seta, *I suoli di Roma: uso e abuso del territorio nei cento anni della capitale*, Rome 1988, p. 241.

²⁷ Volker Kreibich, *Self-help planning of migrants in Rome and Madrid*, in: *Habitat International*, 24/2, 2000, pp. 201-211.

²⁸ Margaretha Breil, *Thesen zum Wohnungsmarkt der römischen Peripherie*, in: Kreibich, Krella, von Petz and Potz, pp. 93-104, here: p. 98.

buildings of various quality, even luxury villas, in order to either live in them or sell them on the large black market. This was an extremely profitable operation, given that an illegally constructed home could cost approximately between half and two thirds of a legally built one.²⁹

Both kinds of unauthorized settlement testify to the importance of cultural differences within the urban population in relation to the appropriation of urban space. In fact, poor immigrants from the countryside tended to build small houses with vegetable gardens, at the same time as more affluent people also tied to rural culture and lifestyles aimed at possessing a single-family house, possibly with a private garden, in an at least partially rural-looking environment. Thus, as Vittorio Vidotto has observed, “the old Italian peasant society, which was dying in the countryside, moved part of its world into the city”.³⁰ Even where multi-storey blocks of flats were the rule, as in the *borgata* Torre Angela along the via Casilina, unauthorized settlements resembled the Italian southern small towns rather than the suburbs of a modern metropolis, while the architectural differences among the buildings reflected the regional provenance of their inhabitants.³¹ On the other hand, at length most unauthorized settlements were legalized through various administrative and legislative acts, and provided with basic services such as water supply, sewage systems and paved roads.³² Thus, the “unauthorized metropolis” was eventually transformed into an “amnestied metropolis”.³³

As pointed out by Paul Hohenberg and Lynn Lees, unauthorized building on a large scale was a common feature of post-war Mediterranean cities.³⁴ As for Rome, the extensive and multifaceted phenomenon of *abusivismo* represents an extremely disorderly, though only to a certain degree ‘spontaneous’, mode in which the citizens appropriated urban space. At the same time, this phenomenon reveals some important traits of the political culture that was dominant both in the ‘eternal city’ and in many other areas of Italy, and that exerted a strong influence on the development of the capital’s urban space. In fact, major aspects of this political culture were the widespread acceptance of only a partial enforcement of the law and indulgence towards irregularities and abuses. Furthermore, this political culture involved privileging the satisfaction of particularistic interests, both large and small, to the

²⁹ Agnew, Rome, p. 148.

³⁰ Vidotto, Roma contemporanea, p. 336.

³¹ Bernhard Krella, Torre Angela – die informelle Peripherie auf dem Weg zur Integration, in: Kreibich, Krella, von Petz and Potz, pp. 53-65.

³² Breil, Thesen zum Wohnungsmarkt, pp. 102-103.

³³ Insolera, Roma moderna, pp. 309-331.

³⁴ Paul M. Hohenberg and Lynn Hollen Lees, The Making of Urban Europe, 1000-1994, Cambridge (MA) and London 1995 (first edition 1985), p. 352.

detriment of the defence of the common good. Patronage and the distribution of privileges by politicians and bureaucrats (a custom known as *clientelismo*) were viewed by many as the ordinary way of regulating the relationships between government and the citizens. At the local level, this system generated ineffective administration and corruption, resulting in the failure to adequately plan and control the city's growth, while at the national level these tendencies eventually produced a deep crisis of the whole political system in the early 1990s, when a number of serious scandals broke out within the context of the so-called *Tangentopoli* ('Bribesville': an expression originally referred to Milan and then used in a wider sense to indicate pervasive government corruption).³⁵

3. *City dwellers and urban space*

Over the period with which this article is concerned, considerable social distinctions manifested themselves in the development of urban space. Both in terms of built environment and social composition, in fact, the city was internally highly differentiated. In the years following the end of World War Two, the Roman middle and upper classes were especially concentrated in an area that included part of the central *rioni* plus the districts of the first peripheral belt north of them. In the following decades, this area of bourgeois settlement consolidated and expanded, while another one developed south of the centre. As a result, the districts with the highest social composition were apportioned to two clusters lying along an arch that connected the north-western and south-western peripheries passing through the centre. These districts were also part of a wider oval-shaped middle-class area that surrounded the city centre on all sides, except for the east. In contrast, the districts on the eastern side of the city and those located on the western outskirts constituted predominantly working-class areas.³⁶

As I emphasized earlier, therefore, Rome's social geography cannot be understood in terms of a sharp contrast between an affluent centre and a marginal periphery. Furthermore, especially in the first post-war decades, areas of upper- and

³⁵ Vidotto, *Roma contemporanea*, pp. 347-349. On *Tangentopoli*, see Paul Ginsborg, *Italy and Its Discontents 1980-2001. Family, Civil Society, State*, London 2003 (first edition 2001), pp. 179-190, 254-284, 294-299.

³⁶ Franco Martinelli, *Ricerche sulla struttura sociale della popolazione di Roma (1871-1961)*, Pisa 1964, pp. 131-158; Anna Maria Birindelli, *Omogeneità e differenziazioni demografiche e socio-professionali nella popolazione di Roma tra il 1951 e il 1981*, in: Enrica Aureli Cutillo and Fiammetta Mignella Calvosa (eds.), *Abitare a Roma. Urbanizzazione e crescita urbana*, Milan 1989, pp. 69-111; Anne-Marie Seronde Babonaux, *Roma. Dalla città alla metropoli*, Roma 1983 (first edition Paris 1980), pp. 480-497.

lower-class settlement could be very close to one another. This was the case, for instance, of the district that long epitomized the Roman bourgeoisie, Parioli, which was bounded on the northwest by a large shantytown called Campo Parioli. According to a survey on poor quality housing carried out by the municipality in 1957 – which revealed that little less than 55,000 people were living in around 550 shantytowns and slums located all around the city – Campo Parioli housed 1,484 inhabitants in 358 dwellings. Its hovels were made of masonry and waste materials, roads were unpaved, and there were no basic services such as sanitation and street lighting.³⁷ Campo Parioli was demolished in the years following this survey, since the ground was needed to build important facilities for the Olympic Games that were held in Rome in 1960, such as the Villaggio Olimpico (Olympic Village) and the Palazzetto dello Sport (Sports Arena).³⁸ Its inhabitants were relocated in social housing estates, as were those of numerous other shantytowns that were cleared up to the early 1980s, when the last large one, Borghetto Prenestino, was demolished. Subsequently, such self-built and unserviced settlements diminished in both number and size, becoming a relatively marginal phenomenon regarding especially foreign immigrants and Romanies.

At the opposite end of the social scale, urban space in middle- and upper-class areas had very different features. In relation to this, it must be stressed that living in particular neighbourhoods and homes was a crucial way for these groups to express their status and distinguish themselves from those occupying lower positions in the social hierarchy. For instance, each of the major housing types that were built in post-war Rome (from the prestigious single-family *villa* to the various types of blocks of flats: *villino*, *palazzina* and *intensivo*) was associated with a different section of the middle and upper classes.³⁹ From the 1960s onwards (with a few exceptions in the previous decade), numerous residential complexes were built that were equipped with shared amenities such as gardens, children's playgrounds, swimming pools and tennis courts. Especially these last two amenities came to represent important status symbols, and the presence of these complexes became a distinguishing feature of many middle- and upper-class districts.

In addition, the proliferation of such shared amenities implied a substantial redefinition of the relationship between private and public space. In fact, they offered the inhabitants of these complexes the opportunity of spending their leisure

³⁷ Alloggi precari a Roma. Indagine disposta dalla Commissione consiliare speciale per lo studio del problema della casa sugli abitanti delle grotte, dei ruderi e delle baracche, ed. by Comune di Roma, Ufficio di Statistica e Censimento, Rome 1958.

³⁸ Rossi, Roma, pp. 206-211.

³⁹ Mario Manieri Elia, Roma capitale: strategie urbane e uso delle memorie, in: Alberto Caracciolo (ed.), Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. Il Lazio, Turin 1991, pp. 511-557, here: p. 541.

time 'at home' albeit outside their own domestic walls, thus constituting a sort of 'semi-private' sphere that attenuated the sharp separation between domestic life and the outside world that was a traditional feature of the middle- and upper-class lifestyle.⁴⁰ Subsequently, this tendency to 'internalize' leisure and social relations within a private but collective residential environment found its most radical embodiment in larger gated communities, such as Olgiate, a luxury suburb equipped with first-class amenities, including a 27-hole golf course and a horse-riding centre, which from the 1970s onwards has set a new standard in terms of exclusive accommodation for Roman high society.

In contrast, the relationship between private and public space had different features in working-class neighbourhoods, where especially in the early post-war period dwellings were often small and overcrowded. Thus, residents tended to spend a great deal of time in collective areas, above all the blocks of flats' internal yards (*cortili*), as well as on the streets, which represented essential places for social relationships. Analogously, in slums and shantytowns the dwellings' poor quality encouraged the wide use of the open spaces available both within and around these settlements.⁴¹ On the other hand, an increased integration between private and public space was pursued by planners in various social housing estates, in a series of attempts at building communities of citizens and fostering the collective aspects of urban life. Though in different forms, these efforts characterized both the 1950s, with the *quartieri* of the INA-Casa programme, and the 1970s and early 1980s, with some estates of the PEEP, such as the ambitious and 'utopian' Corviale, a massive ten-storey building with an extension of almost one kilometre.⁴²

If similar projects seldom yielded the results desired by their planners, it must be stressed more generally that in many newly built Roman districts the quality of public space tended to be markedly lower than that of private space. In fact, basic services (like street lighting and paving), as well as green areas and social and cultural facilities, such as recreation grounds and libraries, could remain inadequate for varying periods of time. This was not just the case of the numerous unauthorized

⁴⁰ For a case study, see Bruno Bonomo, 'On Holiday 365 Days a Year' on the Outskirts of Rome. Urban Form, Lifestyles and the Pursuit of Happiness in the Suburb of Casalpalocco, ca. 1955-1980, in: Arnold Bartetzky and Marc Schalenberg (eds.), *Urban Planning and the Pursuit of Happiness*, Berlin 2009 (forthcoming).

⁴¹ See, for instance, Ulrike Viccaro, *Storia di Borgata Gordiani. Dal fascismo agli anni del "boom"*, Milan 2007. Social life in these environments has been vividly portrayed by the writer and director Pier Paolo Pasolini in various novels and movies, such as *Ragazzi di vita* (1955), *Una vita violenta* (1959), *Accattone* (1961) and *Mamma Roma* (1962).

⁴² Vittorio Vidotto, *Utopie abitative negli anni Settanta*, in: *Dimensioni e problemi della ricerca storica*, 2006/1, pp. 219-224.

settlements, but also of several legally built districts. However, in some of these fields there have been improvements especially during the period of the *giunte rosse* (1976-1985) and in the last fifteen years, when Rome has been governed by centre-left administrations chaired by the mayors Francesco Rutelli and Walter Veltroni, who have also boosted the image of the city as a vibrant and inclusive modern metropolis.⁴³

One of the prominent features of this metropolis is its multiethnic and multicultural nature. Actually, in relation to its role as a religious and political capital, Rome has always been housing significant numbers of foreigners. However, it is in the last three decades that, within the context of the transformation of Italy from a land of emigration to one (also) of immigration, there has been an enormous increase in the stream of people originating from other countries.⁴⁴ To give an idea of the amplitude of this phenomenon, it is sufficient to mention that in less than ten years, between 1997 and 2005, foreign residents in Rome grew by 76%, passing from around 134,000 to 236,000 (that is, 8.4% of the total population). It must be taken into account, moreover, that these figures seriously underestimate the number of immigrants actually living in the city, since they include neither the numerous illegal ones nor those who had a *permesso di soggiorno* (stay permit) but had not yet obtained a residence permit. As for their places of origin, in recent years foreign immigrants come especially from Eastern Europe and Asia (Romanians and Filipinos together accounting for around one quarter of the total foreign residents), though Latin Americans and Africans are also present in large numbers.⁴⁵

In the previous section, I have argued that cultural differences within the urban population were important factors in the appropriation of urban space. Analogously, in recent decades ethnic differences have played a significant role in this respect. On the whole, apart from some shantytowns (as a rule much smaller than those of the post-war decades) and the camps inhabited by Romanies (many of whom, however, hold Italian citizenship), there has not been a tendency to form ethnically defined ghettos. Nevertheless, foreign immigrants have settled predominantly in some areas of the city, such as the centre and the eastern periphery, and some communities have concentrated in specific zones: for instance, the Romanians on the south-eastern outskirts and the Chinese in Esquilino, the most mul-

⁴³ Grazia Pagnotta, *Sindaci a Roma. Il governo della Capitale dal dopoguerra a oggi*, Rome 2006, pp. 77-103, 131-165. For a critical account of the Veltroni administration, see the collective volume: Bruno Amoroso et al. (eds.), *Modello Roma. L'ambigua modernità*, Rome 2007.

⁴⁴ Corrado Bonifazi, *L'immigrazione straniera in Italia*, Bologna 2007 (first edition 1998); Eugenio Sonnino (ed.), *Roma e gli immigrati. La formazione di una popolazione multiculturale*, Milan 2006.

⁴⁵ Osservatorio romano sulle migrazioni. *Terzo rapporto*, ed. by Caritas di Roma, Rome 2007, pp. 41-54 and pp. 85-99.

tiethnic district of Rome, adjacent to the Termini railway station.⁴⁶

In addition, foreign immigrants have appropriated abandoned or underused urban places, re-adapting them in accordance with their needs. For instance, between 1990 and 1991 more than 2,000 homeless immigrants of 15 nationalities occupied the former pasta factory Pantanella near Porta Maggiore for several months, before being eventually moved out by the police. In this occasion, the Romans traumatically discovered the appalling housing problems of the poorest among the immigrants who were in increasingly large numbers moving into their city.⁴⁷ Similar episodes were repeated in more recent years, as in the cases of the former Snia-Viscosa factory along the via Prenestina and the so-called Hotel Africa, a disused warehouse close to the Tiburtina railway station, which was occupied by hundreds of African immigrants and refugees between September 2003 and August 2004. On the other hand, immigrants appropriated portions of urban space also for uses other than residence, especially for commerce and leisure. For instance, the vast informal market that was held every Sunday from November 2003 to April 2004 in the large square in front of the Anagnina underground station became the main meeting place for the Romanian community. Analogously, Ecuadorians and other Latin American groups have been organizing for years a football tournament with tens of teams at the Polveriera pitch, close to the Colosseum, where matches are played every Sunday while people sit around eating Latin American food and listening to music.⁴⁸

It has been noted that, due to the marked ethnic and cultural diversities involved, the Romans' relationships with the foreign immigrants who have moved to the city during the last decades are much more complex and problematic than those with the internal immigrants of the post-war period, when Rome – unlike other major Italian cities, such as Milan and Turin – did not experience substantial tensions between native residents and southern immigrants.⁴⁹ Thus, the successful integration of foreign immigrants into the urban society undoubtedly represents one of the major challenges for today's Rome. The significance of this challenge can be adequately understood considering the fact that, as this article has shown, mass-scale immigration has been one of the main factors that over the period from 1945

⁴⁶ Ibid., pp. 93-95.

⁴⁷ Luigi Di Liegro, *Formen der Immigration: Rom als Drehpunkt zwischen Nord und Süd*, in: Kreibich, Krella, von Petz and Potz, pp. 119-122.

⁴⁸ *La città eventuale: pratiche sociali e spazio urbano dell'immigrazione a Roma*, ed. by Università degli studi Roma Tre, Dipartimento di studi urbani, Macerata 2005.

⁴⁹ Vidotto, *Roma contemporanea*, pp. 392-394. On the relationship between internal and foreign immigration, see Enrico Pugliese, *L'Italia tra migrazioni internazionali e migrazioni interne*, Bologna 2006. On immigration to Milan from the post-war period to the 1990s, see John Foot, *Milan Since the Miracle. City, Culture and Identity*, Oxford and New York 2001, pp. 37-70.

to the present have influenced the evolution of Rome's urban space and the ways in which it has been appropriated by city dwellers.

To sum up, in the last sixty years Rome has expanded and changed considerably. The borders dividing the city from its surroundings have moved outwards and have then become less distinct. Internally, urban space has proved to be highly differentiated along social, cultural and then also ethnic lines. Among other things, there have been major changes in the social geography of the city, as well as in the relationship between its centre and periphery. Though town planning has often been ineffective and urban expansion has been driven by particularistic interests rather than in accordance with the defence of the common good, the city has seen an important process of modernization and eventually managed to cope with at least some of the main issues raised by urban growth. Nevertheless, serious problems still affect Rome, above all in respect to housing, traffic and public transportation, as well as in relation to the persistent tendency to tolerate abuses and irregularities in the appropriation of urban space. In the light of this, one should conclude that since the end of the Second World War the 'eternal city' has evolved into an 'unfinished metropolis', which still has to find a sustainable balance in order to face the challenges of the third millennium.

**Dr. Bruno Bonomo,
Università La Sapienza, Roma and Università della Tuscia, Viterbo,
bonomo.bruno@gmail.com.**

Die Hydra der Moderne. Masseneinwanderung und Wohnungspolitik in Madrid unter der Franco-Diktatur

In ihrem Rückbezug auf Max Webers „okzidentale Stadt“, insbesondere aber in ihrer impliziten Abgrenzung gegen die „amerikanische Stadt“ oder gegen Verstädterungsprozesse in sogenannten Entwicklungsländern trägt die „europäische Stadt“ als Typus, als Leitbild und Ordnungsvorstellung die Ambivalenzen und Widersprüchlichkeiten des Konzepts der „Moderne“ in sich. Diese Spannungen kann man am deutlichsten an konkreten Beispielen aufzeigen, an denen sich die Gültigkeit und Reichweite der Idee der „europäischen Stadt“ überprüfen lässt. Einen solchen Fall stellt die Entwicklung von Großstädten in Spanien nach dem Bürgerkrieg dar. An ihr lässt sich nicht nur die paradoxe Stellung des Franquismus in der europäischen Nachkriegsmoderne illustrieren. Vielmehr kann man an ihr auch die Bedeutung nationaler und regionaler Bedingungen für die Entwicklung der europäischen Städte im 20. Jahrhundert erörtern, die es ermöglichen, das Bild der „europäischen Stadt“ zu reflektieren und zu differenzieren.

In der Urbanisierung Spaniens spiegeln sich die im europäischen Vergleich späte Modernisierung des Landes im 20. Jahrhundert sowie die starken regionalen Disparitäten, die diese bestimmten und durch sie weiter verschärft wurden. Mehr als in anderen Ländern vor allem West- und Mitteleuropas konzentrierte sich der Prozess der Verstädterung auf nur wenige Brennpunkte, in erster Linie auf Madrid sowie Barcelona und einige andere Zentren der Industrialisierung. Seit dem 19. Jahrhundert verzeichneten die spanische Hauptstadt und die katalanische Kapitale ein nachhaltiges Bevölkerungswachstum, das in den 1950er bis Anfang der 1970er Jahre des 20. Jahrhunderts exponentiell zunahm. Mehr als jede andere Phase ihrer langen Geschichte haben diese Jahrzehnte des explosionsartigen Anwachsens das heutige Bild der beiden Städte geprägt. Der demographische Druck, die von diesem ausgelösten tiefen soziokulturellen Erschütterungen und die Antworten von Seiten der

Franco-Administration erzeugten eine „urbane Krise“¹, in der die Engpässe und Widersprüche der Modernisierung Spaniens unter dem Vorzeichen der Diktatur exemplarisch zum Ausdruck kamen. Im Folgenden sollen einige Dimensionen dieser Krise als Krise eines politischen Modells städtischer Entwicklung² am Beispiel Madrids erörtert werden. Zunächst geht es um Hintergründe und Formen des städtischen Wachstums, dann um unterschiedliche Reaktionen und Interventionsversuche der offiziellen Instanzen des Regimes. Schließlich sollen die Entwicklungen in Spanien in einem kurzen Ausblick am Konzept der „europäischen Stadt“ gemessen werden.

Großstadtwachstum und urbane Krise

Der Bürgerkrieg stellte eine scharfe Zäsur in der politischen und soziokulturellen, nicht jedoch der demographischen Entwicklung der spanischen Hauptstadt dar, wo er lediglich als Moment einer kurzfristigen Bevölkerungsabnahme sowie einer massiven Verschärfung materieller Notlagen in der Stadt wirkte. Die Eroberung der "roten" Kapitale hatte das erklärte strategische Hauptziel der aufständischen Militärs dargestellt. Im polarisierten Denken der antirepublikanischen Koalition repräsentierte die Hauptstadt den Feind, das Böse schlechthin. Nach Kriegsende wurde die Stadt einem harten Besatzungs- und Repressionsregime unterworfen. Trotz der schweren kriegsbedingten Schäden, trotz Hunger, überfüllter Gefängnisse und einer völlig daniederliegenden Wirtschaft war die Anziehungskraft Madrids jedoch ungebrochen. Bis 1940 hatte die Hauptstadt ihre Einwohnerzahl im Vergleich zum Jahr 1900 verdoppelt. Zwischen 1940 und 1973 vermehrte sich die Einwohnerzahl um das Dreifache von 1,1 auf 3,15 Millionen. Das exorbitante Städtewachstum war Folge einer anhaltenden Zuwanderung, die in den 1950er und 1960er Jahren ihren Höhepunkt erreichte.³ Bereits unmittelbar nach Kriegsende strömten Zehntausende von Zuwanderern nach Madrid. Zwischen 1948 und 1954 steigerte sich die demographische Dynamik der Hauptstadt weiter durch die Eingemeindung von 13 Umlandkommunen, die sich über Nacht von kleinen Landgemeinden in gewaltige Industriequartiere und Auffangbecken für die Massen der Zuwanderer verwandelten und Wachstumsraten weit über denjenigen der Stadt in ihren überkommenen

¹ Manuel Castells, *Ciudad, democracia y socialismo. La experiencia de las asociaciones de vecinos en Madrid*, Madrid 1977, S. 39-71; ders., *The city and the grassroots. A crosscultural theory of urban social movements*, London 1983, S. 217-224.

² Castells, *The city*, S. 217.

³ J. García Fernández, *La atracción geográfica de Madrid*, in: *Estudios Geográficos* Nr. 62/1956, S. 87-91; Mario Gómez-Morán y Cima, *Consideraciones sobre el asentamiento de población en Madrid*, in: *Arquitectura* Nr. 176/1973, S. 25-39.

Grenzen aufwiesen.⁴ In den letzten 15 Jahren der Franco-Diktatur wuchs die Madrider Bevölkerung um mehr als eine Million Einwohner, d.h. um 50%, ein Anstieg, der zu großen Teilen der Immigration geschuldet war und sich wie in den Jahren zuvor im überproportionalen Anschwellen der Peripherie bemerkbar machte. Nach Rekordwerten gegen Mitte der 1960er Jahre, als die Zuwanderung die Grenze von 40.000 Personen pro Jahr deutlich überstieg, nahmen die Zuwanderungsströme in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre ab, die Hauptstadt verlor nun Bevölkerungsanteile an Satellitenstädte im Großraum der Metropole. Das Wachstum des Madrider Ballungsraums hielt jedoch bis in die letzten Jahre der Diktatur an.⁵

Im Anschwellen der Bevölkerungszahlen des Großraums von Madrid manifestierte sich ein grundlegender Strukturwandel der spanischen Gesellschaft, der zögerlich und punktuell bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eingesetzt hatte, allerdings erst nach der Überwindung der Nachkriegsdepression in den 1950er und vor allem in den 1960er Jahren voll zum Tragen kam. Spanien war in dieser Zeit noch mitten im Prozess der demographischen Transition begriffen. Der ansteigende Bevölkerungsdruck wurde vom Land an die Stadt weiter gegeben, Spanien verwandelte sich vom Agrar- zum Industrieland, das demographische Gewicht verschob sich in den urbanen Raum, die Relation zwischen den Erwerbstätigen in der Landwirtschaft auf der einen, im Industrie- und Dienstleistungssektor auf der anderen Seite veränderte sich, auch befördert durch eine tiefgreifende Agrarkrise, definitiv zu Ungunsten des Primärsektors.⁶ Nirgends sonst wurden die Ausmaße dieser Entwicklung deutlicher als in den wenigen Großstädten, insbesondere auch in Madrid. Mit ihrem Umzug in die Metropolen wurden Millionen von Spanierinnen und Spaniern mit einem Schlag aus den oftmals archaisch anmutenden ländlichen Gebieten in die industrielle Arbeits- und urbane Lebenswelt versetzt. Die überwältigende Mehrheit der Zuwanderer waren Landarbeiter vor allem aus den Lati-fundienregionen des Südens und Südwestens bzw. kamen aus kastilischen Kleinbauernfamilien an der Grenze zur Proletarisierung. Es handelte sich in erster Linie um junge, unverheiratete Männer und Frauen ohne berufliche Qualifikation, die in

⁴ Ángel Cabo Alonso, El valor de la inmigración madrileña, in: Estudios Geográficos Nr. 84-85/1961, S. 353-374, hier: S. 363.

⁵ Carlos Fernández Magán, Migraciones centro-periferia en la Comunidad de Madrid: un análisis, in: Alfoz Nr. 65/1989, S. 65-70, hier: S. 66 – dieser Autor führt die Zahlen des Resumen estadístico der Stadt Madrid an; damit abzugleichen wären die z.T. deutlich abweichenden Angaben bei Cabo Alonso, S. 363 und S. 365 sowie bei Aurora García Ballesteros, Dolores Brandis und Isabel del Río, Los movimientos migratorios de la población de Madrid, in: Revista Internacional de Sociología Bd. 35, Nr. 22/1977, S. 193-224, insbesondere S. 196 f.; besonders zu überprüfen wären die Zahlen bei Cabo Alonso, S. 363, der die gewaltige Zahl von 420.250 Immigranten für das Jahrzehnt 1941-45 nennt.

⁶ Enrique Moradiellos, La España de Franco (1939-1975). Política y sociedad, Madrid 2003, S. 137-148.

der Stadt einen Ausweg aus den durch die Agrarkrise drastisch verschlechterten prekären Arbeits- und Lebensbedingungen und den unter der Diktatur weiter verschärften Abhängigkeitsverhältnissen suchten und diesen Ausweg in Form einer Beschäftigung im Dienstleistungsbereich, als Putzkraft oder Haushaltshilfe, im Baugewerbe und zunehmend auch in der Fabrik fanden.⁷

Die Physiognomie der Metropole, die sich in wachsender Geschwindigkeit ins Umland ausdehnte, wurde durch die Massenzuwanderung grundlegend verändert. Zum auffälligsten Merkmal der rapiden Bevölkerungszunahme wurden breite Zonen einer „informellen Stadt“, die sich an die historische Stadt und die Unterschichtenquartiere des 19. und frühen 20. Jahrhunderts anschloss bzw. jenseits der Stadtgrenzen, oft an große Verkehrsadern, Ausfallstraßen und Bahnlinien, anlagerte. Der „menschliche Gürtel“ umwucherte Madrid, dessen Lage auf der kastilischen Hochebene dem Wachstum weiten Raum ließ, scheinbar halt- und planlos.⁸ Entscheidende Weichen für die Entwicklung des großstädtischen Ballungsraums, den Urbanisten nach dem Ende der Diktatur als Weg zur „Antistadt“ denunzierten und mit einem „Drittwelt-Modell“ verglichen⁹, wurden in der unmittelbaren Nachkriegszeit gestellt. Das sprunghafte Ansteigen der Zuwanderungszahlen in den 1940er Jahren entfaltete sich zunächst unter materiellen Voraussetzungen, die bestimmt waren durch die Kriegszerstörungen, die verheerenden Folgen der bis in die 1950er Jahre herrschenden Autarkiepolitik und die unerbittliche Repression gegen die Verlierer des Kriegs. Bereits in der Vorkriegszeit bestehende gravierende urbanistische Probleme hatten sich im Krieg und in der unmittelbaren Nachkriegszeit extrem zugespitzt. Nach offiziellen Angaben vom Ende des Jahres 1942 befanden sich mehr als zwei Drittel der Wohnsubstanz der Hauptstadt in einem schadhafte oder gesundheitsschädigenden Zustand.¹⁰ Die dramatische Wohnsituation betraf somit keineswegs nur Arbeiter und Mittellose, sondern weite Teile der Bevölkerung bis hin zu den gehobenen Mittelschichten.

Das spontane städtische Wachstum stellte eine „natürliche“ Antwort, eine Anpassung an eine extreme Not- und Mangelsituation dar.¹¹ Besondere Aufmerksam-

⁷ Miguel Siguán, *Del campo al suburbio. Sobre la migración interior en España*, Madrid 1959.

⁸ Antonio Abellán García, *El cinturón humano de Madrid*, in: *Revista Internacional de Sociología* 35:22 (1977), S. 289-293.

⁹ Antonio Fernández Alba und Carmen Gaviria, *Crónicas del espacio perdido. La destrucción de la ciudad en España 1960-1980*, Madrid 1986, S. 42 und S. 104.

¹⁰ Carlos Sambricio, *Las chabolas en Madrid*, in: ders. (Hg.), *Un siglo de vivienda social (1903/2003)*, Bd. 1, Madrid 2003, S. 246-249, hier: S. 247.

¹¹ Die Erklärung informeller Siedlungen als „Anpassung“ bei J. Montes Mieza, M. Paredes Grosso und A. Villanueva Paredes, *Los asentamientos chabolistas en Madrid*, in: *Ciudad y Territorio* 1976, Nr. 2, S. 159-172, hier: S. 170.

keit zeitgenössischer Beobachter, aber auch der Vertreter des Regimes fanden Hütensiedlungen in der Peripherie, sogenannte „chabolas“, die ihre Bewohner oft im Schutz der Nacht mit billigen Materialien wie Wellblech, Dachpappe und Brettern errichteten und die bald zu eigenen Stadtteilen heranwuchsen. Diese Form der Selbsthilfe bildete in den 1940er und 1950er Jahren für eine große Zahl der Zuwanderer neben dem „realquiler“, dem dichtgedrängten Wohnen zur Untermiete, den einzigen Ausweg angesichts der katastrophalen Unterversorgung mit Wohnraum, der der anderen Notlösung spätestens im Moment des Familiennachzugs bzw. der Familiengründung vorgezogen wurde.¹² Die Wohnsituation in den Hütten, in der Amtssprache „infraviviendas“, d.h. Unterkünfte unterhalb des Niveaus „richtiger“ Wohnungen, war ähnlich beengt wie in den überbelegten Räumen zur Untermiete.¹³ Dennoch wiesen die in Eigeninitiative errichteten Behausungen, die zunächst Minimalstandards in Bauqualität, Wasser- und Energieversorgung nicht einmal annähernd gewährleisten konnten, in den Augen ihrer Nutzer Vorteile auf, wie z.B. eine gewisse Nähe zu ländlichen Wohn- und Lebensformen mit engen nachbarschaftlichen Beziehungen, der Kleintierhaltung im eigenen kleinen Hof sowie der Möglichkeit, den Bau in einem - freilich sehr eng begrenzten Rahmen - an die individuellen Bedürfnisse anzupassen. Die „informelle Stadt“ an der städtischen Peripherie, die in dicht gedrängten Agglomerationen von Hütten Tausenden von Zuwanderern aus dem ländlichen Spanien ein Dach über dem Kopf bot, war keineswegs ein Auffangbecken marginaler Existenzen am Rand der Legalität. Ihre Bewohner lebten und wirtschafteten nicht wie in zahlreichen Slumsiedlungen der sog. Dritten Welt in einer „informellen Ökonomie“, bedroht von der Geisel der Arbeits- und Perspektivenlosigkeit, vielmehr wäre ohne ihre Arbeitskraft die Industrialisierung der Metropole nicht möglich gewesen.¹⁴ Ihren elenden Unterkünften entsprachen äußerst harte, oft gesundheitsgefährdende Arbeitsbedingungen und bis in die 1960er Jahre durch die repressive Politik des Regimes gegenüber jedem Protest abgeschirmte Löhne unterhalb der Grenzen des Existenzminimums, die zum Überleben einer Familie die restlose Selbstausbeutung bedeutete und den Einsatz eines jeden verfügbaren Angehörigen erforderte.¹⁵ Die Welt der „chabolas“ war von durchaus komplexen, dem Blick Außenstehender meist entzogenen Regeln bestimmt, die

¹² Vgl. Siguán, *Del campo*, S. 53-204 und S. 242-248.

¹³ Sambricio, *Las chabolas*, S. 249.

¹⁴ Zur Industrialisierung Madrids nach dem Bürgerkrieg: Marcello Caprarella, *Madrid durante el franquismo. Crecimiento económico, políticas de imagen y cambio social*, Madrid 1999 sowie Julio A. Fernández Gómez, *Buscando el pan del trabajo. Sobre la industrialización franquista y sus costes sociales*. Villaverde (Madrid) 1940-1965, Madrid und Buenos Aires 2004.

¹⁵ Vgl. u.a. die Darstellung der Arbeitsbedingungen in den Industriebetrieben von Villaverde bei Fernández Gómez, *Buscando*, S. 268-348.

den in der Grauzone operierenden Grundstücks- und Mietmarkt, den Handel mit Baumaterialien, den Zugang zu Ressourcen wie Wasser und Elektrizität, die Organisation informeller Kontrolle und Abhängigkeiten oder auch die Beziehungen zu Vertretern der städtischen und staatlichen Behörden betrafen.¹⁶

Der „chabolismo“ als Massenphänomen war ein Produkt der Nachkriegszeit, das sich bis in die 1970er Jahre als Dauerproblem bemerkbar machte.¹⁷ Die „infraviviendas“ stellten jedoch nur das schwerwiegendste Symptom der gravierenden Defizite in der Versorgung der städtischen Bevölkerung, insbesondere der Arbeiterschaft, mit Wohnraum dar. Auf sie richteten sich immer wieder die Diskussionen um das Großstadtwachstum, obgleich die neue städtische Peripherie eine komplexe, von unterschiedlichen Siedlungs- und Wohnformen geprägte Zone darstellte. Teile der Unter- wie der Mittelschichten fanden ein Unterkommen in öffentlich subventioniertem bzw. von Fürsorgeinstitutionen des Regimes, von Genossenschaften, Arbeitgebern oder kirchlichen Institutionen geschaffenen Wohnraum sehr unterschiedlicher Qualität. Seit den 1960er Jahren dominierten große private Bauunternehmen einen zunehmend liberalisierten Markt, der die breiten Bevölkerungsmassen mit minderwertigen Wohnungen versorgte, die Wohnungsfrage damit freilich nicht löste. Nach Berechnungen für das Jahr 1975, das Todesjahr Francos, verfügten 53%, d.h. 587.000 von 1,09 Millionen Familien der Hauptstadt über keine angemessene, d.h. minimalen Größen- und Ausstattungsstandards genügende Wohnung, während rund 8 % des Wohnungsbestands aus Gründen der Spekulation leer stand¹⁸ - ein Umstand, der einer sozialen Bankrotterklärung des seinem Ende entgegen treibenden Regimes gleichkam.

¹⁶ Vgl. Montes Mieza u.a., *Los asentamientos; grundlegend zu informellen Siedlungen in Franco-Spanien am Beispiel Barcelonas*: Joan Busquets i Grau, *La urbanización marginal*, Barcelona 1999 (überarbeitete Kurzfassung einer unveröffentlichten Dissertation von 1976).

¹⁷ Die bruchstückhaften Zahlen für Madrid weisen deutlich auf die Persistenz des Phänomens bis zum Ende der Franco-Diktatur hin. Allerdings nahm die Bedeutung der Barackensiedlungen angesichts der stark gestiegenen Bevölkerungszahl im Vergleich ab. 1956 führte eine städtische Statistik fast 28.300 Behausungen in Gestalt von Hütten und Höhlen an. 1973 erfasste eine vom spanischen Wohnungsministerium in Auftrag gegebene Studie in Madrid 30.250 „chabolas“ mit insgesamt 101.600 Bewohnern bzw. 26.800 Familien. Nach Angaben der Stadt lebten im selben Jahr 6,1 % der Bevölkerung an der Peripherie in sog. „infraviviendas“: Montes Mieza u.a., S. 161 („infraviviendas“ 1973) und S. 171 (Zahlen für 1956); Aurora García Ballesteros, *Chabolismo y viviendas marginales en el suroeste de Madrid (barrio Lucero)*, in Antonio Carreira u.a. (Hg.), *Homenaje a Julio Caro Baroja*, Madrid 1978, S. 405-421, hier: S. 405 (Erhebung des Ministerio de la Vivienda 1973); in einer Umfrage bei Sozialarbeitern und Gemeindepfarrern vor Ort wurden Ende 1965 knapp 18.400 Familien in „chabolas“ in Madrid gezählt: Fundación FOESSA/Cáritas diocesana de Madrid-Alcalá, *Informe sociológico sobre la situación social de Madrid*, Madrid 1967, S. 189.

¹⁸ Castells, *Ciudad*, S. 40; ders., *The city*, S. 217.

Diktatur und Wohnungsfrage

Die städtische Wohnungsfrage hatte sich bereits in der Frühzeit der Diktatur zu einer Grundfrage ihrer politischen Legitimation entwickelt. Die Sieger des Bürgerkriegs waren mit dem Motto „Kein Heim ohne Feuer, keine Familie ohne Brot“ angetreten¹⁹ und mussten das Wohnungsproblem als Infragestellung der offiziell propagierten Garantie sozialer Gerechtigkeit und des Schutzes der Familie betrachten, auch wenn zumeist Fragen der öffentlichen Ordnung und die Angst vor den „gefährlichen Klassen“ den Blick der Vertreter des Regimes auf die neuen urbanen Realitäten bestimmten. Die unterschiedlichen Instanzen des Regimes standen den urbanistischen Problemen und der Not der Zuwanderer trotz aller anders lautenden Deklarationen zunächst jedoch nicht nur weitgehend passiv gegenüber. Vielmehr agierten sie in einer Weise, die die Probleme des großstädtischen Wachstums weiter beförderten und dabei überdies die selbst gesetzten ökonomischen Zielsetzungen zu gefährden drohten.

Nach Manuel Castells war der antreibende Faktor der Entwicklung Madrids nach dem Bürgerkrieg nicht die Wirtschaft, sondern vielmehr der Staat.²⁰ Die Hauptstadt genoss als Regierungssitz und aufgrund ihrer exponierten politischen Bedeutung die besondere Aufmerksamkeit des Regimes und damit eine erheblich privilegierte Position. Im Vergleich zu den traditionellen Industriezentren des Landes vor allem in Katalonien und im Baskenland wies sie starke Entwicklungsdefizite auf. Unmittelbar nach Kriegsende begannen staatliche Stellen sich darum zu bemühen, sie in das wichtigste Industrie- und Handelszentrum des Landes zu verwandeln. Dabei fiel dem „Instituto Nacional de Industria“ (INI), einer staatlichen Holding, eine führende Rolle zu. Diese war 1941 im Anschluss an Erfahrungen mit der Mobilisierung der Kriegswirtschaft in den kriegführenden Staaten der Jahre 1914 bis 1918 sowie unter dem Einfluss des Vorbilds der Wirtschaftspolitik des faschistischen Italien gegründet worden und betrieb mit umfangreichen Investitionen und der Ansiedlung von Großbetrieben insbesondere der metallverarbeitenden und chemischen Industrie die Industrialisierung der Hauptstadt zunächst unter dem Primat rüstungspolitischer Gesichtspunkte.²¹ Zur gleichen Zeit, als die Industrialisierung Madrids „von oben“ entsprechend den staatsinterventionistischen Vorstellungen der Autarkiepo-

¹⁹ Zit. bei Céline Vaz, *Una década de planes: planificación y programación de la vivienda en los años cincuenta*, in: Carlos Sambricio (Hg.), *Cien años de intervención pública en la vivienda y el urbanismo*, Madrid 2008, S. 147-171, hier: S. 147.

²⁰ Castells, *The city*, S. 218.

²¹ Caprarella, *Madrid*, S. 90-93 und S. 380-384 u. passim; zu Frühgeschichte und Bedeutung des INI: Elena San Román, *Ejército e industria: el nacimiento del INI*, Barcelona 1999; Pablo Martín Aceña und Francisco Comín, *INI. 50 años de industrialización en España*, Madrid 1991.

litik initiiert wurde, träumten die Spitzen des Regimes davon, die vom Krieg gezeichnete Hauptstadt der niedergeworfenen Republik gemäß dem Vorbild des faschistischen Rom und den megalomanen Berlinplanungen Speers als repräsentative Hauptstadt eines hispanischen Großreichs neu aufzubauen.²² Die Umsetzung der mit nationalen Macht- und Reinigungsphantasien verbundenen Vision der „imperialen Stadt“ war jedoch schon in den frühen 1950er Jahren an mangelnden Ressourcen und den überbordenden materiellen und sozialen Problemen gescheitert, zu einer Zeit, als die franquistische Autarkieideologie ihren verbindlichen Einfluss einzubüßen begann. Die imperialen Träume verblassten nun völlig angesichts der Ziele kapitalistischen Wachstums und wirtschaftlicher Modernisierung.

Die von Seiten des Regimes betriebene Industrialisierung der Stadt verschärfte den ohnehin erheblichen Immigrationsdruck erheblich, dem die staatlichen Instanzen keine adäquate Antwort entgegenzusetzen wusste. Ein erster Generalplan für die Stadterweiterung, der die „Auslagerung“ des städtischen Wachstums in eine Reihe weitgehend autonomer Satellitenstädte jenseits eines die Hauptstadt umfassenden Grüngürtels vorsah, war bereits vor seiner Verabschiedung 1946 vom anarchischen Stadtwachstum überholt worden. Die Wohnungsbaumaßnahmen der ersten 15 Jahre des Regimes kamen kaum den mittellosen Immigranten, sondern den Mittelschichten zugute.²³ Gegen Mitte der 1950er Jahre machten sich jedoch Anzeichen der Entwicklung eines paternalistischen „Sozialfranquismus“ mit polykratischen Zügen bemerkbar. Die öffentlichen Organe gaben ihre fast vollständige Passivität gegenüber den sich immer mehr zuspitzenden Wohnproblemen der ständig wachsenden Zuwanderermassen auf.²⁴ In einer Reihe von Initiativen verschiedener miteinander konkurrierender Institutionen und Organe versuchte das Regime die ungesteuerte Ausdehnung der Stadt in sozial verträglichere Bahnen zu lenken und das Ärgernis des Chaos der städtischen Peripherie unter Kontrolle zu bekommen. Die institutionell wie finanziell überaus schwache Stadtgemeinde spielte hier kaum eine Rolle. In Erscheinung traten vielmehr einige Ministerien, in erster Linie das Arbeitsministerium mit seinem Nationalen Wohnungsinstitut (Instituto Nacional de

²² Carlos Sambricio, Madrid, 1941: tercer año de la victoria, in: ders., Madrid, vivienda y urbanismo, 1900-1960. De la “normalización de lo vernáculo” al Plan regional, Madrid 2004, S. 289-328.

²³ Den besten Überblick über Stadtplanung und Wohnungsbaupolitik in Madrid zur Franco-Zeit stammt von dem Geographen Manuel Valenzuela Rubio, Iniciativa oficial y crecimiento urbano en Madrid (1939-1973), in: Estudios Geográficos Nr. 134 (1974), S. 593-655; vgl. auch Ayuntamiento de Madrid. Oficina Municipal del Plan Madrid (Hg.), Cuarenta años de desarrollo urbano (1940-1980), Madrid 1981, v.a. die Beiträge von Rafael Moneo, Madrid: los últimos veinticinco años (1940-1965) (S. 79-94), ders., El desarrollo urbano de Madrid en los años sesenta (S. 101-112) sowie von Eduardo Leira, Jesús Gago und Ignacio Solana, Madrid: cuarenta años de crecimiento urbano (S. 135-62).

²⁴ Einen Überblick über die einschlägigen Planungsvorhaben im Bereich des öffentlichen Wohnungsbaus der 1950er Jahre gibt aus nationaler Perspektive Vaz, Una década.

Vivienda), das Innenministerium mit einer eigenen für die Madrider Stadtentwicklung geschaffenen Behörde, dem Kommissariat für die Stadtordnung Madrids (Comisaría para la Ordenación Urbana de Madrid), überdies die vertikale Gewerkschaftsorganisation mit einem eigenen „Heimstättenwerk“ (Obra Sindical del Hogar - OHS) sowie einige katholische Organisationen, Betriebe und Berufsgenossenschaften, die allesamt Wohnungen in eigener Trägerschaft schufen. Überdies bemühte man sich staatlicherseits mit Subventionen und steuerlichen Anreizen nun auch private Firmen zum Bau von Sozialwohnungen für Arbeiter zu motivieren.

Die zahlreichen Projekte, die billigen Mietwohnraum für die Arbeitermassen schaffen sollten, richteten sich auf eine quasi chirurgische „Ausmerzung“ der wild wuchernden „chabola“-Siedlungen und verfolgten nur in Ausnahmefällen weiter reichende Perspektiven im Bereich von Stadtentwicklung und Sozialpolitik.



Abb. 1: Vorder- und Rückseite des Wohnungsproblems: Foto einer Barackensiedlung im Süden Madrids, dem eine Abbildung von an deren Stelle errichteten Sozialwohnungen gegenübergestellt wird

Am deutlichsten kam die Fixierung auf das unkontrollierte Wachstum im „sozialen Notplan für Madrid“ (Plan de Urgencia Social de Madrid) von 1957 zum Ausdruck, der einerseits den Bau von 60.000 Billigwohnungen in Zweijahresfrist anvisierte, andererseits - erfolglos - ein Bündel von gesetzlichen Vorgaben zur Beschränkung der Zuwanderung und der Beseitigung des „chabolismo“ verabschiedete.²⁵ Einen weiteren Versuch der Liquidierung der „informellen“ Siedlungen stellte der nur wenige Jahre nach dem gescheiterten Notplan aufgelegte „Plan de Absorción de chabolas“ von 1961 dar, in dessen Rahmen innerhalb von drei Monaten 6.600 Fertigbaracken, sogenannte „Unidades Vecinales de Absorción“, aufgestellt wurden, ein Provisorium, das in den meisten Fällen zur permanenten Unterkunft für die eingewiesenen ehemaligen „chabolistas“ wurde. Sowohl die legislativen als auch die baulichen Maßnahmen blieben unkoordiniert und ließen umfassendere stadtplanerische Perspektiven vermissen. Die Arbeit einer Gruppe junger Architekten, die ihre Planungen unter dem Dach der OHS als politische Initiative im Geist des modernen Bauens verstanden, sozialen Wohnungsbau als Motor der Stadtentwicklung betrachteten und ästhetische mit urbanistischen Standards der europäischen Moderne verbanden, blieb eine von den offiziellen Stellen nur halbherzig geförderte, wenn auch bemerkenswerte Episode in der Architekturgeschichte und in der Geschichte der Sozialpolitik des Regimes. In einem kurzen Zeitraum um die Mitte der 1950er Jahre wurden in einer Reihe moderner Mustersiedlungen immerhin mehrere tausend Sozialwohnungen, z.T. mit Eigenbeteiligung der zukünftigen Bewohner, errichtet.²⁶ Insgesamt stellen die 1950er Jahre die bedeutendste Phase in der Diskussion über öffentliches Bauen und in der Einleitung entsprechender Initiativen in der Madrider Stadtentwicklung des 20. Jahrhunderts dar.²⁷ Bereits 1957 zeichnete sich jedoch mit der Einrichtung eines zentralen Wohnungsbauministeriums eine grundlegende Neuorientierung in der Politik des Regimes ab, weg von der Schaffung billigen Mietwohnraums durch die öffentliche Hand hin zur Bildung privaten Wohneigentums durch öffentlich begünstigte Privatunternehmer. Diese Entwicklung entsprach einer allgemeinen wirtschaftspolitischen Wende des Regimes unter dem Vorzeichen der ökonomischen Liberalisierung und einer propagandistisch aufgezogenen, die Kräfte des Marktes freilich kaum berührenden staatlichen Planung, die wirtschaftliche Entwicklung mit politischer Stabilisierung verbinden sollte.²⁸

²⁵ Carlos Sambricio (Hg.), *La vivienda en Madrid en la década de los años 50: el Plan de Urgencia Social*, Madrid 1999.

²⁶ Luis Fernández-Galiano, Justo F. Isasi und Antonio Lopera, *La quimera moderna. Los Poblados Dirigidos en Madrid en la arquitectura de los años 50*, Madrid 1989.

²⁷ María Teresa Benlloch, *Contrapunto: la vivienda en Madrid, 1960-1975*, in: Sambricio (Hg.), *Vivienda social*, II, S. 128-50, hier: S. 128.

²⁸ Fabián Estapé und Mercè Amado, *Realidad y propaganda de la planificación indicativa en España*, in:

Anfang der 1960er Jahre befand sich der Wohnungsbausektor bereits zu weiten Teilen in privater Trägerschaft, d.h. er lag in der Hand weniger großer Bauunternehmen, die in kurzer Zeit Zehntausende von Wohneinheiten in hoch aufragenden anonymen uniformen Blöcken, im Volksmund bald als „chabolas verticales“ bekannt, auf den Markt brachten. Der Staat nahm Einfluss auf den Wohnungsbau durch die Bereitstellung von Bauland sowie durch Steuerbegünstigungen, Kredite und Subventionen, die der Privatwirtschaft zugute kamen. Die staatlichen Stellen kontrollierten jedoch weder die baulichen Standards noch bemühten sie sich um den Aufbau einer urbanen Infrastruktur. Das öffentliche Engagement im sozialen Wohnungsbau fiel kaum noch ins Gewicht. Waren in den 1950er Jahren von öffentlicher Seite 65.000 Wohnungen in Madrid geschaffen worden, so waren es in den 1960er Jahren 20.000.²⁹ Dagegen errichteten private Bauunternehmer im Jahrzehnt 1962 bis 1972 knapp 282.000 Wohnungen mit staatlicher Förderung, davon 41,5% Sozialwohnungen. Derselbe Anteil entfiel jedoch auf lukrativere Objekte, d.h. Wohnungen mit gehobenem, z.T. sogar mit Luxusstandard.³⁰ Spekulation, die sich unter der Diktatur weitgehend ungebremst von öffentlicher Kontrolle entfalten konnte, extreme Verdichtung in standardisierten Hochhausblöcken, die Ausschaltung der Architekten im Massenwohnungsbau und das Ende einer urbanistischen Debatte, die noch unter dem Vorzeichen der öffentlichen Bautätigkeit der 50er Jahre zumindest in Ansätzen aufleben konnte - dies waren die Kennzeichen der „neuen“ Politik, die dem Marktkapitalismus freie Hand ließ und die Bereitstellung von Wohnraum endgültig zu einer Frage der Massenproduktion zu Zwecken des Profits werden ließ. Das „chaotische“ Wachstum der informellen Siedlungen, die die ersten Großfabriken in der Peripherie der Hauptstadt, die Avantgarde der Einführung tayloristischer Produktionsmethoden in Franco-Spanien³¹, umschlossen hatten, wurde nun domestiziert und uniformiert, „Urbanität“ für die Arbeitermassen endgültig reduziert auf gewaltige „Wohncontainer“ meist miserabler Qualität auf einer urbanen Brache, die, abgesehen vom Anschluss an Elektrizität und Kanalisation, zumeist auch eine elementare Infrastruktur wie geteerte Straßen, die Anbindung an den öffentli-

Josep Fontana (Hg.), *España bajo el franquismo*, Barcelona ²2000, S. 206-214; Charles W. Anderson, *The political economy in modern Spain. Policy making in an authoritarian system*, Madison (Wisconsin) 1970; Manuel Jesús González, *La economía política del franquismo (1940-1970)*. Dirigismo, mercado y planificación, Madrid 1979.

²⁹ Benlloch, *Contrapunto*, S. 129.

³⁰ Valenzuela Rubio, *Iniciativa*, S. 624 und S. 626; 1939-1971 waren in Madrid 159.700 Wohnungen mit öffentlicher Förderung, sei es von Institutionen des Regimes, sei es von gemeinnützigen Stiftungen oder Privatfirmen errichtet worden (vgl. ders., S. 620).

³¹ José Babiano Mora, *Emigrantes, cronómetros y huelgas. Un estudio sobre el trabajo y los trabajadores durante el franquismo*, Madrid 1995; Fernández Gómez, *Buscando*, S. 187-200.

chen Nahverkehr, Geschäfte, die Versorgung mit Kindergärten, Schulen und medizinischen Einrichtungen vermissen ließen.

Jenseits der „europäischen Stadt“

Der Prozess der Herausbildung großstädtischer Agglomerationen in Spanien nach dem Bürgerkrieg weicht völlig ab vom Leitbild der „europäischen Stadt“. Die gewaltigen Zuwanderungsströme, die Herausbildung einer „informellen Stadt“ in der urbanen Peripherie in Form slumartiger Quartiere der Immigranten aus dem ländlichen Raum, die schwache Intervention der städtischen und staatlichen Stellen, deren halbherzige Lenkungs- und Planungsanstrengungen das anarchische Wachstum kaum beeinflussten, schließlich der Übergang vom Wildwuchs „von unten“ zum Stadtwachstum ohne Urbanität als Massenprodukt privater kapitalistischer Interessen - all dies entspricht nicht den Vorstellungen des „europäischen“ Wegs eines urbanistisch und sozial regulierten moderaten Wachstumsprozesses unter der vorausschauenden Regie der öffentlichen Hand, insbesondere der kommunalen Planungs- und Fürsorgeinstanzen. Die Erklärungen für die spanische Entwicklung scheinen zunächst im politischen System zu liegen, in den besonderen Formen der Modernisierung des Landes unter der Franco-Diktatur. Während das Regime im gesellschaftlichen und politischen Bereich einen autoritär-repressiven Kurs hielt, setzte es bereits seit den 1940er Jahren auf ökonomische Stärkung und Modernisierung durch Industrialisierung mit Hilfe massiver staatlicher Interventionen. Dem Problemdruck, der aus den daraus folgenden fundamentalen Umstrukturierungen erwuchs, begegneten die staatlichen Stellen nach einer langen Zeit der Passivität mit schwachen sozialpolitischen Instrumenten, deren ohnehin beschränkte Wirkung durch die polykratischen Kompetenzkämpfe noch weiter eingeschränkt wurde. Die letzte Phase, die bestimmt war durch den Primat der kapitalistischen Profitorientierung, stellte schließlich nur eine weitere Konsequenz in der Entwicklung des Regimes dar, das den Kräften der Wirtschaft nun weitgehend freie Hand ließ, seinen repressiven Charakter aber bis zum Tod des Diktators aufrecht erhielt.

Eine rein politische, auf Machtstrukturen und -dynamiken der Diktatur fixierte Erklärung der großstädtischen Entwicklung, wie sie insbesondere Franco-kritische Urbanisten und Sozialwissenschaftler vertraten³², reicht allerdings nicht zur Bestimmung eines wie auch immer gearteten spanischen „Sonderwegs“ in den Urbanisierungsprozessen des 20. Jahrhunderts aus. Vielmehr gilt es, auch längerfristige Trends und Tendenzen, so etwa die demographische Entwicklung und überkommene Strukturen wie die relativ schwache Position der Kommunen bereits vor dem

³² Besonders zugespitzt bei Castells, *The city*.

Bürgerkrieg sowie nur gering entwickelte wohlfahrtsstaatliche und -städtische Traditionen in Spanien zu berücksichtigen. Auch der transnationale Vergleich ist geeignet, die Bedeutung des politischen Systemfaktors zu relativieren, wenn man andere Phänomene krisenhaften Großstadtwachstum im Nachkriegseuropa wie die dem spanischen „chabolismo“ entsprechenden Mailänder „coree“ und römischen „borgate“ oder die Bildung der „banlieu“ in französischen Ballungsräumen in Betrachtung zieht. Spanien und die spanischen Großstädte gehen den Weg in eine europäisch-westliche Moderne, die unter anderem durch den sozioökonomischen Entwicklungsstand und das politische System des Landes eine besondere Prägung erhält. Weder die „europäische Stadt“ noch der „Süden“ stellen Modelle dar, um diesen Weg angemessen zu beschreiben. Vielmehr kommt man für eine angemessene Bewertung nicht umhin, die Widersprüche und Spannungen in den Konzepten von „Moderne“ und „Modernisierung“ im transnationalen Vergleich zu bestimmen.

Abbildungsnachweis:

Abb. 1: Ecclesia. Zeitschrift der Caritas Madrid. Nr. 844. 2. Umschlagseite (Diözesanbibliothek Köln).

**Prof. Dr. Martin Baumeister,
Historisches Seminar der Ludwig Maximilians-Universität München,
martin.baumeister@lmu.de**

Urban development in Belgrade, 1945-1972

A number of influences conditioned Belgrade's development in the second half of the 20th century. In the *longue durée*, Belgrade was at the crossroads of two empires: the Austro-Hungarian and the Ottoman, whose constant skirmishes limited the city's growth. It was also the product of a certain economic context – Eastern Europe, which long served as a supplier of agricultural goods and primary resources for Western Europe and the Ottoman Empire. Whereas Central Eastern Europe (the Czech lands, Poland, and Hungary) managed to develop its industrial capacities, this was not the case in South Eastern Europe. The Kingdom of Serbia, and later the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes, of which Belgrade was the capital, remained predominantly rural states with a heavily agricultural economy. Lastly, it was the product of a certain cultural orientation in the second half of the 19th century and the first half of the 20th, when the city's cultural and political elite began to look to Paris and Vienna for its urban planning models.¹ At the beginning of the Second World War, Belgrade was thus a compact city, numbering no more than 360,000 inhabitants with a central core of multistoried buildings whose architectural references were Paris and Vienna. Outside the center, more humble traditional Balkan single-storied houses were the norm, as well as modest settlements with makeshift housing inhabited by new migrants.

In its more recent history, Belgrade's post-war development was affected by two important factors. The first were two devastating air raids during the Second World War that damaged or destroyed up to fifty per cent of the building stock. The second, much more durable and significant factor was the rise to power of a socialist regime under the Partisan leader Josip Broz Tito. Although the ideology of this regime changed over time, it maintained certain elements that shaped the growth of the city. The regime placed strict limitations on owning private property, allowing it only for personal use and not for profit.² Additionally, it sought to keep a rigid control over the spatial development of the city. As part of its larger program to modernize and industrialize the country as a whole, Tito's regime attempted to

¹ On 19th and early 20th century urban planning in Belgrade see Branko Bojovic, *Urbanizam Beograda u XIX i XX veku*, *Godišnjak grada Beograda*, 2002-2003, n. 49-50, p. 109-130.

² On property rules and their impact on housing policy, see Brigitte Le Normand, *The House that Market Socialism Built: Reform, Consumption and Inequality in Socialist Yugoslavia*, Max Weber Working Paper, Florence 2008.

bring the city up to date with contemporary needs and expectations, using the Athens Charter as a model. The state was however limited in carrying out this program by a persistent lack of financial resources and a constant influx of migrants, themselves consequences of this very modernization project.

The property situation and the financing of urban expansion

The property situation played a key role in shaping Belgrade's development after the Second World War, and all the other factors can only be understood in relation to this. The national law on the nationalization of rental buildings and building land, passed in 1958 when the city was on the cusp of rapid urbanization, set the parameters of this growth. As it mandated the nationalization of land in municipal territories, the territory of Belgrade and the surrounding rural areas that were expected to urbanize in the coming decades were nationalized. From then on, it was not possible to privately own any portion of this land. Inhabitants only had a right of use (*stanarsko pravo*). The law also limited ownership of private property to a maximum of two apartments.³ The state retained the right to expropriate families on land that it planned to develop, on condition that it provided these families with equivalent housing elsewhere.

The expansion of the city was financed chiefly through two channels. The first was the state itself, which was supposed to finance the totality of new commercial and public buildings, and the majority of new housing. When the state introduced self-management in 1952, it transferred ownership of factories, other state-owned businesses and institutions of all kinds to their employees. Theoretically, therefore, state-owned property was abolished and replaced by "social property." Starting in 1957, all "work organizations" collected a fixed percentage of their employees' incomes, depositing it into Housing Funds to finance the construction of new housing. Based on their conviction that apartment blocks surrounded by parks or gardens were the most cost-effective, sustainable and humane form of housing, urban planners intended to build new neighborhoods on the periphery, fully equipped with infrastructure and services, which would replace existing low-density housing in the city.

The second channel was private investment. Urban and economic planners considered this form of construction as wasting resources and promoting urban sprawl. However, they tolerated private construction, as they were unable to meet the housing needs of the population during the austere early post-war years, when most resources were needed for industrialization. Citizens retained the right to build their

³ Vladimir Todorovic, *Denacionalizacija između nacionalizacije i privatizacije*, Belgrade 2001, p. 15-16.

own homes using their own means. Indeed, in spite of the urban planners' conviction that the construction of apartment towers was more cost-effective, construction in the social sector was never sufficient to meet the needs of Belgrade's growing population. In practice, the state, economic and social organizations did build the quasi-total of all new commercial and public buildings, but the social sector never managed to overtake privately financed construction for detached houses. Many of the citizens, particularly those working in low-profit sectors such as construction, transportation, food processing and textiles, were unable to obtain an apartment from their employers, and increasingly turned to illegal construction as a means of solving their housing situation.⁴ Further contributing to the private construction boom, economic planners attempting to improve the efficiency of the economy decided in 1965 to encourage individuals to build their own homes with the help of loans from their employers.

Consequently, the city's expansion reflected two parallel trends – state-directed, planned growth, and popular, generally unregulated growth. Urban planners usually considered popular construction to be antagonistic to their own plans, characterizing illegal construction as “wild” (*divlja*). Illegal construction did indeed hamper the development of planned settlements. However, both types of construction were strongly interrelated. They both intensified greatly in the 1960s, fueled by the economic growth of Belgrade. Popular construction was concentrated near existing infrastructure, piggybacking on state-funded growth. Anecdotal evidence suggests that citizens may even have anticipated the construction of future infrastructure, building their homes near a projected subway line that never actually materialized.

Role of Urban and Spatial Planning

Urban and spatial planning played an important role in shaping the development of Belgrade, although it was ultimately unable to control the growth of the city. The primary document regulating the city's growth between 1950 and 1972 was the 1950 master plan, designed by the Belgrade urban planning office under the direction of Uroš Martinovic and adopted by the municipal council on the anniversary of Belgrade's liberation. The master plan divided the city into three zones: the narrow urban territory (8,150 hectares), the urban territory (37,081 hectares) and the narrow urban region (200,000 hectares).⁵ It elaborated on the economic relationship between the city of Belgrade and its narrow urban region, but anticipated

⁴ Duro Durovic, *Bespravna stambena izgradnja u Beogradu*, in: *Porodicna Stambena Izgradnja u Beogradu sa posebnim osvrtom na bespravnu stambenu izgradnju*, Belgrade 1971.

⁵ Oliver Minic, ed., *Beograd: Generalni urbanisticki plan 1950, Belgrade 1951*, p. 61, 71, 75.

that this territory would remain predominantly rural and that it would urbanize only gradually. It detailed much more precisely the spatial organization of the narrow urban territory, which was essentially land that was already developed, and of the urban territory, which encompassed land where it was expected that the city would expand. Administratively, the urban territory more or less corresponded to Belgrade's central districts (Novi Beograd, Palilula, Cukarica, Palilula, Savski Venac, Stari Grad, Voždovac, Vracar, Zemun and Zvezdara), leaving out the peripheral districts (Barajevo, Grocka, Krnjaca, Obrenovac, Rakovica, Ripanj, Surcin, and Umka).

The master plan projected for a city of one million, a threefold increase from the population at that time of about 340,000.⁶ A quarter of all the inhabitants would be housed in the new city center, New Belgrade, situated on the floodplains across the Sava river from Belgrade, connecting the city with the town of Zemun. The design for this new center, heavily influenced by Modernist architect Nikola Dobrovic, was based on the principles of the Athens Charter. Developed in 1933 by members of CIAM (Congrès international d'architecture moderne), this charter presented the Modernist architectural movement's program for revolutionizing urban planning. Its main prescriptions were the separation of the four functions of human activity (living, working, leisure and travel) and the elimination of the traditional city block in favor of freestanding apartment buildings surrounded by parkland. Loosely based on Le Corbusier's *Ville Radieuse*, New Belgrade was divided into a grid pattern. According to the master plan, it would include residential areas divided into neighborhood units (alternately called *mikrorejon* and *stambena naselja*), each comprising four to six thousand inhabitants, and each equipped with all the shops and services necessary for everyday life. In addition, New Belgrade was bisected by a cruciform zone reserved for important government, party and cultural buildings.⁷

In the existing city, the urban planning office intended to rebuild according to the Athens Charter zones containing housing that was considered insufficiently dense and of low quality. In general, it rejected further construction of single-family homes in favor of multistory housing. Aside from New Belgrade, new housing settlements were also planned on the urban periphery. The master plan included projected population densities for each area of the city, as well as plans for improving the infrastructure and extending it to the entire municipal area.⁸

The master plan was, at its core, a project for modernizing Belgrade, in the sense of introducing not only modern infrastructure, but also a modern way of life. Ur-

⁶ Ibid., p. 71.

⁷ Ibid., p. 118-134; Ljiljana Blagojevic, *Novi Beograd: osporeni modernizam*, Belgrade 2007.

⁸ Minic, 73-74, 135-136.

ban planners and architects expected that citizens living in modern apartment buildings would emancipate themselves from their patriarchal, traditional heritage and begin to think and behave as modern men and women. This organization of space was also designed to facilitate the emancipation of women from household chores, and to give spatial expression to the country's political structure. Thus, a neighborhood unit was not just a defined area in which inhabitants shared infrastructure, shops and services; it was also the first and immediate level of self-government and of political life.

In practice, the state did not seriously invest in developing New Belgrade or any of the other new settlements until the 1960s. The 1950s were a period of austerity, when most resources were channeled into industrialization, and little was available for housing or infrastructure. As a result, institutional investors starved of real estate erected buildings on every available piece of land in the center of the city, thus overburdening the existing infrastructure in the center. Blaming its inability to monitor properly urban growth on the crude scale of the master plan, the urban planning office, under the leadership of their director Aleksandar Djordjevic, devised a series of smaller scale plans with more precise norms. Such regulation plans were made for the central districts of the city and would serve as a rigid guide for all new construction there. The urban planning office did not limit its attentions to large-scale planning, but also designed the vast majority of detailed site plans. New Belgrade, because of its symbolic importance, was given particular attention: Yugoslavia-wide competitions were held to design each of its blocks.

In general, the planning office's various plans were respected by institutional investors, at least until the end of Djordjevic's tenure in the early 1970s. However, planners increasingly had to deal with illegal builders – people who built themselves a house on land set aside for other purposes – especially on the periphery of the city. The majority of these builders were migrants from the countryside, drawn by promises of a higher standard of living in the city.⁹ While some builders appear to have genuinely not realized that they were breaking the law, others were clearly trying to take advantage of legislation that required the state to compensate them for demolishing their house. Efforts to combat illegal construction were overall ineffective because of the insufficient number of inspectors, low fines, and lack of alternatives for many illegal builders.¹⁰ In response to this growing problem, the municipal government in 1964 ordered the municipal planning office to introduce

⁹ Savezni Zavod za Komunalne i Stambene Pitanje, *Bespravna Stambena Izgradnja*, Belgrade 1967, p. 46-49.

¹⁰ Belgrade Municipal Archives, *Zapisnici zasedanje Narodni Odbor Beograda*, 15 May 1964; *Zapisnici*, 4 November 1965.

new zones of single-family housing in the city, which would account for one fifth of all new construction in the following seven years. Unfortunately for the planning office, this strategy was only partly successful in reestablishing control over urban growth, as builders in these areas routinely violated restrictions on the number of apartments per land parcel, raising population densities to higher-than-anticipated levels.

Because of its inability to meet the housing needs of the population, the Yugoslav system created a lasting division between “first class” citizens who obtained accommodation through their employers, and were able to use their spare income for other things, and “second class” citizens, mostly unskilled workers, who had to use their smaller incomes to build housing in neighbourhoods of self-built homes. Slums also continued to exist both in the center of the city and on its periphery in spite of the government efforts to eliminate them and re-house their inhabitants.

Political system and culture

During the period surveyed, in spite of Tito’s claim to have created a decentralized political system, urban planning remained a highly centralized activity. Belgrade’s city council and planning office really were the main policy-makers throughout the 1950s and 60s. Urban planners were obliged to submit their proposed plans to all levels of government concerned, from the lowest – the local community (*mesna zajednica*) – to the highest, the municipal government. However, in interviews, urban planners stated that they were only willing to make minor modifications to their original designs as a result of meetings with citizens.¹¹ Moreover, the planning office neglected Belgrade’s peripheral districts, few of which had any kind of plan for regulating development. Districts also possessed very small budgets, preventing them from devising any kind of local development strategy.

The early 1970s, however, inaugurated a new phase, when urban planners and municipal elites embraced decentralization. Consultations for the second master plan of the socialist period, on which the planning office began work in 1968, aimed at garnering the widest possible participation, both by specialists and by ordinary citizens.¹² The planning office also decentralized its activities, requiring districts to build their own planning offices, the broader impact of which has yet to be evaluated. This period also witnessed parallel efforts towards a greater integration of spatial planning, as planning specialists worked on developing a spatial development plan for the whole of Serbia, an effort that only produced results in the

¹¹ Interviews by author with Borislav Stojkov, 7 June 2006; Vesna Maticcevic, 27 May 2006.

¹² Učešće javnosti u izradi nacrtu generalnog urbanističkog plana Beograda, Beograd 1971, p. 1-5.

1980s. In light of Yugoslavia's disintegration and Serbia's descent into economic crisis soon after, it is difficult to evaluate the usefulness of this endeavor.

Although, in interviews, planners vouchsafed for the incorruptibility of their office, it is possible that clientelism played a role in Belgrade's development. Illegal builders may have bribed their local district officials to turn a blind eye, and construction companies and institutional investors were often accused of pressuring the city council to increase population densities in planned settlements, thus increasing returns on their investment. Whether these are examples of ad hoc compromises, or expressions of deeper patron-client networks, however, remains to be studied.

Public vs. Private, State vs. Civil Society

It is difficult to speak of a separation between public and private spaces, as even residential zones were *de facto* designed, owned and run by the state. Thus, although planners tried to keep functional areas, such as industry and housing, separate, they envisaged residential areas as being fully integrated in the public realm.

It is important to point out that Yugoslavia's socialist urban planners did not intend to collectivize all aspects of everyday life. They affirmed the importance of the private home as a refuge from the stress of everyday life, and saw the detached, single-family house as the ideal dwelling. Nonetheless, they advocated the construction of collective housing in view of the country's poverty at the end of the war. As adherents to the Athens Charter, they believed that apartment towers would provide workers with good housing while lowering the costs of construction through mass production, and making the most efficient use of the infrastructure.

Modernist settlements built on this model contributed to the collectivization of many everyday activities. While sleeping, eating, personal hygiene and some types of leisure remained private, most other activities were relocated to common-use facilities. These activities could be as mundane as laundry – with architects and planners expecting women to wash, hang and iron their laundry in specifically assigned rooms in their apartment buildings – or as significant as leisure – with families expected to spend at least part of their free time in public parks, playgrounds and community centers, rather than in the traditional family garden. Urban planners anticipated that these common-use spaces would help the neighborhood unit to socialize and to develop a sense of community, which they deemed to be of central importance in what was a highly decentralized political system. Unfortunately, the construction of community centers lagged far behind that of housing.¹³ When rea-

¹³ Aleksandar Dordevic, *Problemi urbanistickog razvoja Beograda*, Beograd 1966, p. 24-25.

lized, they were often drastically scaled down from their original design. Common-use spaces thus never took on the central role initially imagined.

Belgrade's development was also shaped by non-state influences, and these in turn lead to communities that urban planners did not anticipate, particularly in those parts of the city that grew spontaneously. The most important non-state influence was the persisting centrality of family. Far from being weakened by the "modernization" envisioned by the Athens Charter, kinship continued to play an important role for Belgrade's inhabitants, and particularly for migrants. As Andrei Simic has demonstrated, migrants found their first, temporary home in Belgrade with family members.¹⁴ Inhabitants, who built their own homes, whether illegally or legally, often designed them to contain more than one household, witnessing the enduring importance of the extended family.

Neighborhoods of self-built homes also differed from the "modern city" in other important ways. Central neighborhoods in Belgrade and New Belgrade were multiethnic and multicultural, with 20-25 per cent of their populations belonging to non-Serb ethnic categories. In contrast, the self-built zones were overwhelmingly made up of Serbian migrants from Central and Southern Serbia, with the possible exception of Belgrade's slums, which grouped together socially marginalized Serbs and Roma.

As with the separation of public and private, it is difficult to talk about the existence of a "civil society" in urban centers, where it was not possible to organize political, cultural and social activity independently of the Party. Religious organizations, although cooperating with the regime, may be considered an element of civil society. However, they do not appear to have had an impact on Belgrade's development. Although no identifiable civil group, even loosely organized, appears to have influenced the city's development, the city's development may inadvertently have given shape to such communities. Official attempts to eliminate spontaneously formed settlements seem to have fostered a sense of solidarity within such settlements. The ethnic and cultural homogeneity of such areas, combined with preexisting traditions of neighborliness, probably assisted in the formation of cohesive communities. Djuro Djurovic, a sociologist, argued that such communities promoted delinquency and hostility to the state.¹⁵

¹⁴ Andrei Simic, *The Peasant Urbanites. A Study of Rural-urban Mobility in Serbia*, New York 1973.

¹⁵ Djuro Djurovic et al., *Porodicna stambena izgradnja u Beogradu sa posebnim osvrtom na bespravnu stambenu izgradnju*, Belgrade 1971.

Belgrade and its hinterland

Although urban planners focused their attentions on the area they defined as “the urban territory,” Belgrade’s urbanization had a significant impact on its broader region starting in the 1960s. Prior to that decade, the physical appearance of villages had not changed in spite of the numerous refugees who migrated there during and after the war, in large part due to the restrictions placed by the socialist state on new construction. Sociologist Živan Tanić adds that, because these migrants came predominantly from villages, they contributed to a further ruralization of their host villages.¹⁶

Starting in the 1960s, several new settlements were built on the edges of the existing city, filling in the interstices between Belgrade and its closest neighboring villages. The development of such smaller settlements strengthened the weak connections between the city and its surrounding villages. Village inhabitants were increasingly employed in the city, in non-agricultural activities, taking advantage of transportation routes designed to serve the new settlements. Furthermore, workers who were not able to obtain housing in the new settlements through their employer continued to be attracted to Belgrade’s nearer villages. Villages also became more interconnected with the new settlements, in spite of the urban planners’ ambition to create totally self-sufficient neighborhoods. Although the authorities had intended the new settlements to be fully equipped with an infrastructure, including schools, shops and recreational facilities, the construction of these facilities lagged far behind the construction of housing. Consequently, inhabitants of the new neighborhoods often looked to local village centers to fulfill some of their needs. Villages began to expand in size, less as a result of construction by the social sector than due to private building activities.

Belgrade’s surrounding villages thus morphed into a type of commuter suburb. This increasing integration was not without its tensions, particularly in more remote villages where established inhabitants sold their land to migrants, only to find that they were forced to compete with these newcomers for scarce jobs. Anecdotal evidence suggests that inhabitants of poorer sections bordering new settlements co-existed uneasily with their wealthier neighbours, occasionally engaging in open conflict. Villages that were absorbed into the suburban fabric did not modernize during this period, in spite of the enormous investment in neighboring new settlements. The state was simply unwilling to allocate substantial funds for the development of infrastructure, especially in peripheral areas. Thus, the villages lost their agricultural nature without losing their rural appearance and infrastructural set-up.

¹⁶ Živan Tanić, *Beogradska predgrada i prigradska naselja*, Belgrade 1989.

Other more remote villages developed a different type of relationship with the city. A few were located particularly close to an industrial area, and developed much closer relations to this area than to the city proper. This was the case of *Železnik*, which functioned as a kind of worker's colony for the Ivo Lola Ribar complex, a manufacturer of heavy machine tools and industrial equipment. Others, particularly those located on the Danube, became *vikend naselje* – that is, leisure villages where better-off citizens of Belgrade built second homes, and came to spend their weekends.

Urbanization in Belgrade after the Second World War was thus shaped by a variety of factors: the city's built inheritance, the socialist policies of the new regime in the housing economy, the urban planners' adherence to the Athens Charter model, and the pressures of rapid economic growth that are typical in the southern belt of Europe during this period. As it entered the decade of the 1970s, new factors would influence Belgrade's development – namely, the explosion of automobile usage, a direct consequence of Yugoslavia's adoption of market socialism in the 1960s, as well as urban planners' adoption of new urban planning methods, such as computer modeling, imported from the United States.

Bibliography¹⁷

Denich, Bette, *Why do Peasants Urbanize? A Yugoslavian Case Study*, in: *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1973.

Le Normand, Brigitte. "Make no little plan: Modernist projects and spontaneous growth in Belgrade, 1945-1967, in: *East Central Europe* 33:1-2 (2006).

Petrovic, Mina and Vujovic, Sreten, *Belgrade's post-socialist urban evolution: Reflections by the actors in the development process*, in: K. Stanilov (Hrsg.), *The Post-Socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*, Dordrecht Netherlands 2007, S. 361-383.

Simic, Andrei. *The peasant urbanites. A study of rural-urban mobility in Serbia*. New York 1973.

**Dr. Brigitte Le Normand,
Faculty of History, Indiana University Southeast, New Albany,
blenorma@ius.edu**

¹⁷ The brevity of this bibliography is due to the relative scarcity of work done on this area in the French, English and German languages.

**Mark Mazower: Salonica. City of Ghosts.
Christians, Muslims and Jews 1430 – 1950,
London 2004, 528 S.**

Als Mark Mazower Anfang der 1980er Jahre erstmals Saloniki (oder: Thessaloniki) bereiste, fand er eine Stadt vor, deren geographische Grenzlage zwischen konkurrierenden Weltreichen nicht nur die aktuelle Wirklichkeit, sondern auch die Traditionen, die Sprache, das nachbarschaftliche Neben- und Miteinander bestimmte und sich mit der urbanen Entwicklung untrennbar verband. Nahezu fünf Jahrhunderte lang bot Saloniki den verschiedensten Religions-, Volks- und Sprachgruppen eine Heimat in - beinahe fabelhaft - einträchtiger „cultural and religious co-existence“ (S. 10). Dieser harmonisierenden Anordnung von Geschichte setzt Mazower seine Stadtchronik entgegen, die die relative Toleranz der osmanischen Herrscher gegenüber ihren christlichen und jüdischen Untertanen nicht verschweigen muss, um sie doch auf ihre Brüche und Unzulänglichkeiten hin zu überprüfen. Ein erklärtes Ziel Mazowers ist es mithin, keine multikulturelle Erbauungsgeschichte zu verfassen, auch weil er eine nationale Perspektive - und damit die Etikettierung von Muslimen, Christen und Juden als wahlweise Einwohner oder Fremde - für Saloniki ablehnt. Sein Interesse gilt nicht den vermeintlich nahtlosen Übergängen der byzantinischen zur muslimischen und schließlich griechischen Stadt, sondern vielmehr den gewaltvollen sozialen Aufbrüchen, die hierdurch bedingt waren bzw. diesen erst vorangingen.

Denn die scheinbare Kontinuität von fünf Jahrhunderten osmanischer Herrschaft und beinahe ebenso langer jüdischer Bevölkerungsmehrheit sieht sich durch die urbane Physiognomie konterkariert: Zwar attestiert Mazower Saloniki im Vergleich zu anderen südeuropäischen Städten des ehemaligen Osmanischen Reiches, eine sehr viel engere Verbundenheit zu den Werten und Traditionen der muslimischen Vergangenheit. Und doch finden sich in der nunmehr griechischen Stadt kaum ein Dutzend muslimischer oder auch jüdischer Bauten. Wenn aber, wie Mazower argumentiert, dieser Verlust nicht mutwilliger Zerstörung bzw. Auslöschung

geschuldet ist, sondern einer nachlässigen Gleichgültigkeit, Naturkatastrophen und kurzsichtiger oder national-propagandistischer Stadtplanung, so bleibt doch die Frage, wie dieser substanzielle Verlust die (Selbst-)Wahrnehmung einer Stadt verändert.

Das Buch ist gegliedert in drei Oberkapitel, deren Struktur den sukzessiven Wandel von einer über diverse Religionen definierten Gemeinschaft zu einer national festgelegten, (zwang-)homogenisierten Stadt nachvollzieht. Der erste Teil des Buches ist den Anfängen Salonikis gewidmet, wobei Mazower die hellenistisch-römischen Jahrhunderte en passant referiert, um dann an den Anfang der ihn hier interessierenden Stadtgeschichte vorzurücken. Die beginnt nämlich im 14. Jahrhundert mit den ersten osmanischen Belagerungen, denen sich das byzantinische Reich letztlich nicht mehr gewachsen zeigt. 1430 nimmt Sultan Murad II. nach mehrmonatiger Belagerung Saloniki ein, das bis 1912 unter osmanischer Vorherrschaft verbleiben wird. Mit der muslimischen Eroberung verändern sich auch die städtebildlichen Vorzeichen, aus orthodoxen Kirchen werden Moscheen, Muezzin-Rufe lösen das Glockengeläut ab. Salonikis neue Herrscher tilgen die von ihnen vorgefundenen Zeichen einer „domain of idolatry“ und bemühen sich eine „domain of Islam“ zu errichten (S. 34). Infrastruktur, Stadtmauern und Siedlungsstruktur bleiben jedoch zunächst weiterhin byzantinisch geprägt, auch wenn die Anzahl der orthodoxen Christen nach der Eroberung durch Tod, Flucht oder Versklavung empfindlich dezimiert ist. Um die Wirtschaft der Stadt anzukurbeln, beschließt Murad II. die massive Ansiedlung von Muslimen aus Anatolien. Damit bewährt sich in Saloniki erstmals eine Bevölkerungspolitik, die charakteristisch für die Stadt am Knotenpunkt zwischen Orient und Okzident ist. Gezielte Umsiedlungen oder aber die großen Ströme jüdischer Flüchtlinge aus dem zaristischen Russland Anfang des 19. Jahrhunderts prägen Salonikis heterogenes Bevölkerungsbild. Bedeutete die forcierte Einwanderung anatolischer Muslime zunächst einmal die Voraussetzung für den (wirtschaftlichen) Wiederaufbau der wichtigsten Hafenstadt der nördlichen Ägäis, so verhiess die Ankunft zehntausender Juden nach 1492 den endgültigen Bruch mit der christlichen Tradition Salonikis. Die aus Spanien und Portugal vertriebenen Sepharden siedelten sich nach Ansicht von Mazower nicht nur deshalb bevorzugt in Saloniki an, weil diese Stadt als mediterraner Kreuzpunkt zwischen Ägypten und Venedig wirtschaftliches Wohlergehen verhiess. Vielmehr versprachen sich viele der vertriebenen Juden von der osmanischen Herrschaft den Schutz, den ihnen die westlichen Herrscher christlicher Prägung sukzessive entzogen oder aber von vornherein verweigert hatten. Mazowers Darstellung folgend, erwiesen sich die muslimischen Herrscher und ihre jeweiligen Statthalter in den Provinzen als nahezu gleichgültig gegenüber der Religionszugehörigkeit ihrer Untertanen – solange diese

ihrer Steuerpflicht gebührend nachkamen. In Salonikis speziellem Fall wurde die verordnete Segregation der Religionsgruppen, etwa vermittelt bestimmter Kleiderfarben oder aber abgestufter Rechte, permanent unterlaufen, vor allem durch die informelle Verbindungen zwischen Christen, Muslime und Juden, die sich aus der direkten Nachbarschaft ergaben. Es erwies sich nach Mazower als schlicht unmöglich, die religiösen Gemeinschaften gegeneinander und voneinander zu verschließen. Interreligiöse Ehen, das Fehlen jüdischer Ghettos, die Verschmelzung kultureller und habitueller Praktiken wie das Grabpilgern, selbst die Umweihung christlicher Kirchen zu Moscheen wertet Mazower als Beispiele für die undogmatische Herrschaftspraxis der Muslime. Das (muslimische) Bekenntnis zu den gemeinsamen Wurzeln der drei abrahamitischen Religionen ist demnach der Hintergrund, vor dem sich etwa hybride Architekturen wie die um 1900 erbaute Yeni Djama-Villa, eine Kreuzung neobarocken Maurenstils und Art Nouveau, verstehen lassen. Problematischer als die z.T. folkloristische Übernahme jeweils anderer Religionsmerkmale ist die konkrete Konversion, die das improvisierte gemeinschaftliche Zusammenleben herausforderte. So waren zwangsemigierte und -konvertierte Gruppen wie die Marranen und die Janitscharen oder aber individuell Konvertierte einem mitunter haltlosen Hass, mindestens aber dem Argwohn ihrer ehemaligen und gegenwärtigen Glaubensgenossen ausgesetzt. Mazower zeigt, wie prekär das Zusammenleben in einer Stadt war, deren Bewohner als verbindliches Identifikations- und Zugehörigkeitsmerkmal die Religion setzten. Blieben interreligiöse Übergriffe bis zum Ende des 18. Jahrhunderts im Großen und Ganzen Einzelfälle, veränderte sich diese Situation unter dem Vorzeichen der Nationenbildung. Die griechischen Erhebungen von 1821, die der Bildung des Königreichs Griechenland vorausgingen, waren ein erstes Anzeichen dieses Paradigmenwechsels. Die Versuche des Osmanischen Reiches, dem eigenen Machtverlust durch Reformen des Staatsapparates, der Zubilligung weitergehender Rechte für Christen und Juden und dem Aufbau einer modernen Bürokratie zu entgehen, konnten die aufbrechenden nationalen Auseinandersetzungen nicht mehr verhindern.

Im zweiten Teil seines Buches illustriert Mazower den zunehmenden Bedeutungsschwund des Osmanischen Reiches bei gleichzeitig wachsendem Einfluss westlich-nationalistischer Ideen: Saloniki befand sich zwar weiterhin unter muslimischer Regierung, doch erzwangen die territorialen Verluste der Osmanen diese zu weitgehender wirtschaftlicher Öffnung nach Westen. Auf diesen Handelswegen gelangten, beschleunigt durch die 1852 erfolgte Zugsanbindung und die Dampfschiffahrt, europäische Werte und Einrichtungen nach Saloniki: Zeitschriften und ein staatliches Schulwesen wurden gegründet, Trambahnen, Gasbeleuchtung und eine verbesserte Wasserversorgung wurden eingeführt, der Salon als eigene Gesell-

schaftsform etabliert und die zaghafte Ausbildung einer eigenen Bürgerschicht begünstigt. Auch das Stadtbild blieb von der Annäherung an den „alla franca“-Geschmack nicht unberührt: So bedeutete der Abriss weiter Teile der östlichen Stadtmauer eine nicht nur symbolische Öffnung der Stadt zum Meer hin. Des Weiteren erlaubte der osmanische Stadtgouverneur die Begradigung, Ausdehnung und vor allem Errichtung breitspuriger Straßen wie die Rue Sabri Pasha, die die Stadt, vertikal zum Hafen verlaufend, in zwei teilte: Auf der einen Seite stand das überwiegend jüdische Viertel mit seinem engen Straßengeflecht und den mitunter bedrückenden hygienischen Verhältnissen für die bisherige osmanische Mangelverwaltung. Auf der anderen Seite zeugten die neu errichteten Prachtbauten etwa der Imperial Ottoman Bank oder der eleganten Hotels von der kapitalistisch-westlichen Neuausrichtung Salonikis. Der Bruch mit der Vergangenheit äußerte sich auch in der Umbenennung der Straßen und Plätze. Bis 1898 orientierten sich die Einwohner anhand einer nur lokal zu entschlüsselnden Logik, Plätze hießen nach Feuersbrünsten oder den sie säumenden Baumarten. Ein Fremder konnte sich mithin nur unter Anleitung durch die Stadt bewegen. Mazower zitiert hier einen zeitgenössischen Reisenden, der erstaunt vermerkte, Saloniki „not really behave[s] like towns at all“ (S. 193). Die ersten Touristen, die ab der Mitte des 19. Jahrhunderts Saloniki bereisten, sehnten sich nach einem Orient-Gefühl, das synonym für unverbindliche Exotik, mysteriös-verschleierte Frauen und vielfarbige Bazare stand. Stattdessen sahen sie sich abgeschreckt von einem Orient, der keine Straßenbeleuchtung kannte, sie mit stickigen und namenlosen Straßen konfrontierte und die gewohnte Hygiene und den Komfort vermissen ließ. Mazower analysiert hier typische Beispiele zeitgenössischer Reiseliteratur, die genau zwischen jener Orientsehnsucht und westlichem Missionsgeist schwelgen. Unter dem touristischen Blick veränderte sich auch die Stadt, unter dem Etikett des Authentischen oder Pittoresken wurde eine Urtümlichkeit gepflegt, die nur soviel Orient zuließ, wie es der westliche Reisende zu ertragen bereit war. Dabei führte insbesondere das erstarkende Interesse internationaler Archäologen zu einer Blickverengung, die die spätere griechische Stadtplanung nach 1912 voraus nahm: So zeigten die Archäologen vornehmlich Interesse an den Zeugnissen jener antiken Stadt, die von der osmanischen überformt wurde. Die zutage geförderten römischen und griechischen Statuen, Tempel- und Theaterreste dienten den späteren griechischen Stadtplanern als Fluchtpunkte, um eine vermeintliche hellenistische Kontinuität Salonikis herzuleiten.

Im Nachgang an diese Beschreibungen führt Mazower, mitunter selbst der westlichen Orientromantik aufsitzend, durch die wahrscheinlich wechselhaftesten Jahre Salonikis. Angefangen mit den Bulgarischen Aufständen des 19. Jahrhunderts, terroristischen Anschlägen pro-mazedonischer Unabhängigkeitskämpfer, der Jungtür-

kischen Revolution und schließlich den Balkankriegen von 1912 bis 1914: Saloniki wurde zum Durchgangslager wechselnder Truppen und Ideolog(i)en. Die Nationalitätenfrage spaltete nicht nur die Religionsgruppen untereinander – wobei die jüdischen Bewohner Salonikis sich mehrheitlich für den Fortbestand des Osmanischen Reiches aussprachen. Darüber hinaus waren die Unruhen auf dem Balkan mehrheitlich eine innerchristliche Fehde zwischen Bulgaren, Griechen und Mazedoniern. Mazower zeigt deutlich, dass die Integrationskraft des Osmanischen Reiches in dem Moment versagen musste, in dem sich Gemeinschaften nicht länger vornehmlich über die Religion, sondern über ihre Ethnie konstituieren. Allerdings steht Saloniki exemplarisch für die süd(ost)europäische Nationsbildung, die untrennbar mit der Durchsetzung einer homogenen Religionsgemeinschaft als Voraussetzung ethnischer Zugehörigkeit verbunden ist. In diesem Zusammenhang erweist sich der illustrative Gehalt einer reinen Stadtgeschichte als begrenzt: Zwar verortet Mazower in einer polyglotten Stadt wie Saloniki die Anfänge der Jungtürkischen Revolution, referiert die Anfänge einer Arbeiterbewegung und zionistischer Zirkel. Die konkrete Rückbindung der globalen Ereignisse an die Geschehnisse der Stadt gelingt indes nur mit einer gewissen routinierten Zwangsläufigkeit, die als gegeben setzt, was höchst erklärungsbedürftig ist. So ist der Untergang des Osmanischen Reiches eine Angelegenheit von zwei Zeilen, wenig mehr Raum widmet der Autor der Ausbildung griechischen Nationalbewusstseins in Saloniki.

Die Durchsetzung der griechischen Zugehörigkeit Salonikis leitet dann auch das dritte Oberkapitel in Mazowers Stadtgeschichte ein. Dieser Teil liest sich wie ein Abgesang auf die multireligiöse, nunmehr multiethnische Stadtgemeinschaft, die 1913 immer noch mehrheitlich jüdisch ist und nicht einmal ein Drittel an orthodoxen Griechen beherbergt. Die eigentliche Katastrophe für Saloniki war nicht sosehr der Erste Weltkrieg, der für die Einwohner die bekannten Kümernisse wie marodierende Soldaten, Platznot etc. bedeutete. Verheerend im Wortsinne war das Feuer am 18. August 1917, das gut ein Drittel der Stadt, vornehmlich das verwinkelte jüdische Viertel und die osmanischen Quartiere auslöschte und 70 000 Menschen obdachlos zurückließ. Was für die betroffenen Einwohner eine Katastrophe bedeutete, überdies den Verlust ihrer Gotteshäuser, erschien dem damaligen griechischen Premier Venizelos ein Geschenk der Vorsehung, um eine komplett neue griechische Stadt zu entwerfen, frei von den als wertlos betrachteten osmanischen Moscheen (die z.T. zu Kirchen umgestaltet wurden), Bädern, Häusern und Straßenanlagen. In dem Plan zeichnete sich ein Saloniki der Zukunft ohne Rückbindung an seine Vergangenheit ab - es sei denn, Gebäude konnten als byzantinisch ausgelegt werden. Die inneren Grenzen der Stadt verliefen nicht mehr entlang der Religionsgemeinschaften sondern der Höhe des Einkommens. Platz wurde zu einer funktionalen

Größe, auf dem Reißbrett entstanden separate Verwaltungs- und Geschäftsviertel, Industriegebiete und ausgedehnte Vororte. Allerdings wurde der ehrgeizige Plan größtenteils nicht umgesetzt, auch wenn die durch ihn bestrebte hellenistische Fokussierung auf einem anderen Gebiet radikal durchgesetzt wurde: Als Schlusspunkt unter die griechisch-türkischen Auseinandersetzungen sah der Friedensvertrag von Lausanne 1923 den Bevölkerungsaustausch zwischen der Türkei und Griechenland vor. Wie Mazower emphatisch nachvollzieht, geriet die Umsetzung zu einem von Hast und Ressentiments gekennzeichneten Exodus der Muslime aus Saloniki sowie der Griechen aus ihren anatolischen Dörfern. Vor dem forcierten Austausch lebten noch gut 18 000 Muslime in Saloniki, die meisten hatten bereits nach der osmanischen Niederlage von 1912 die Stadt verlassen. Nach der Ausweisung zählte der städtische Zensus 1925 noch ganze 97 Muslime, die erstrebte Hellenisierung wurde komplettiert durch den Abriss der markanten Minarette. Als verbindliches Ausweiskriterium galt den Friedensunterhändlern im Namen des *nation building* hier die Religionszugehörigkeit.

Die zunehmend nationalistische Rhetorik richtete sich gegen die über 70.000 Juden in Saloniki, deren Beziehung zu dem griechischen Bevölkerungsteil traditionell gespannt war, auch wenn die 1930er Jahre eine Zeit der institutionellen Entspannung zwischen beiden (Religions-)Gruppen darstellten. Auf alltäglicher Ebene, so demonstriert Mazower anhand kultureller und sprachlicher Symbiosebeispiele, begegneten sich Juden und griechische Christen wohlwollend-distanziert bis freundschaftlich. Den Einmarsch deutscher Truppen am 9. April 1941 schildert Mazower vor dem Hintergrund einer unter den Folgen der Wirtschaftsdepression, der umfassenden Flüchtlingszüge des Balkans und mangelnden Hygiene leidenden Stadt, die die zunehmenden Repressalien gegen ihre jüdischen Einwohner größtenteils passiv beobachtete. Leider lässt Mazowers Darstellung hier einen strukturellen Überblick über die Organisation der Judenverfolgung, die Verstrickung der griechischen Stadtverwaltung, die Reaktion der Einwohner vermissen, wohl auch weil die Verfolgung und Deportation der Juden Salonikis, wie er bereits in seiner Einleitung vermerkt, nicht Fluchtpunkt seiner Stadtgeschichte sein soll. Außer einigen so eindringlichen wie versprengten Zeitzeugnissen rafft Mazower die Ereignisse 1941 – 1945 zu einem 20-Seiten-Kapitel, dem es in seiner episodischen Knappheit an analytischer Prägnanz fehlt. Wie etwa wirkte sich die Errichtung eines abgegrenzten Ghettos zur konzentrierten Deportation auf das Zusammenleben in der Stadt aus? Welche konkreten Handlungen bzw. Hinweise verbergen sich hinter den Floskeln der „Solidarität“ und der „vagen Befürchtungen“?

Im März 1943 wurde mit der Sammlung der Juden in einem eigens abgesperrten Stadtviertel begonnen, sukzessive wurden in den nächsten sechs Wochen nahezu

alle 45 000 jüdischen Einwohner deportiert, mehrheitlich nach Auschwitz. Die wenigen Überlebenden waren im Nachkriegs-Saloniki alles andere als willkommen, da die Stadt zum einen von Flüchtlingen Ost-Mazedoniens überfüllt war, und andererseits die Heimkehrenden ihre im Krieg beschlagnahmten Besitztümer zurückforderten – häufig erfolglos, wie Mazower zeigt.

Bemerkenswert für die urbane Entwicklung Salonikis ist die Zerstörung des weitläufigen jüdischen Friedhofs, dessen Areal bereits in den Stadtplänen von 1917 für Parks bzw. die Universität angedacht war. Hier erwiesen sich die deutschen Besatzer als willkommene Handlanger griechischer Stadtplanung. Im Dezember 1942 setzte die Destruktion des 35 Hektar großen Friedhofs ein, dessen umstandslose Bebauung mit der heutigen Universität sofort nach Kriegsende begann.

Mazowers Darstellung endet bei den angedeuteten Bürgerkriegswirren im Griechenland nach 1945, in einem Saloniki „suspended in the present, cut off from any recognizable past“ (S. 466). Es ist Mazowers Verdienst, die geisterhaften Bruchstücke, die von der muslimischen und jüdischen Vergangenheit geblieben sind, in einer kohärenten Darstellung ins historische Bewusstsein gerufen zu haben. Die Abgabe an eine griechisch teleologische Stadtgeschichte verleiht der Darstellung tatsächlich den von Mazower angestrebten erweiterten Blick, der bei bisherigen Publikationen zu Salonikis Geschichte auf die jeweils eigene Ethnie verengt wurde. Mazower geriert sich nicht als Anwalt einer der drei Religionen oder der Saloniki fortwährend zwischen Ost und West durchwandernden Ethnien. Er ist im besten Sinne Chronist und doch liegt in der panoramaartigen Anlage des Buches auch seine Schwäche: Volksstämme, Kriege, Epidemien, Unruhen, Brände und Herrscher ziehen an des Lesers Auge wie ein nicht enden wollendes Sammelsurium kurioser Episoden vorbei, eine jede so ephemere und versatzstückartig wie die vorangegangene. Keiner der dargestellten Einwanderungsströme oder Bevölkerungsgruppen möchte man nach der Lektüre tatsächlich eine autonome Handlungsabsicht unterstellen. Mazower erlegt sich mit seinem ambitionierten Projekt einer Christen, Muslime und Juden gerecht werdenden Stadtgeschichte einen Zwang zur Aufzählung auf, so dass nichts unerwähnt bleiben darf, um den Geruch des Parteiischen zu vermeiden. Dergestalt können Autor und Lesepublikum nie länger als ein paar Seitenspannen bei einem Punkt verweilen, eine theoretische Abfederung der somit häufig lapidaren Ereignisgeschichte erübrigt sich damit zwangsläufig. 500 Jahre Stadtgeschichte lassen sich wohl nur mit erzählerischer Kurzatmigkeit auf derart knappem Raum durchhalten. Ob Genozid oder Jungtürkische Revolution: Es muss sich in Anekdotenkürze erzählen lassen, so dass der Erste Weltkrieg unweigerlich zu einem knapp zehnzeitigen Zwischenfall zusammenschnürt. Tatsächlich hört man just an dieser Stelle den Autoren mittels eines Zeitzeugen seufzen: „Saloniki could hardly be ex-

pected to give great attention to so haphazard a bickering as this“ (S. 310). Das erschwert dem Lesenden eine sinnvolle Gewichtung der Ereignisse, muten doch auch gewisse Kapitelfolgen – so eines zur Prostitution und anderen folkloristisch dargebotenen „Amusements“ just vor dem Kapitel zum Verhältnis der Griechen und Juden – ungeschickt an.

Das schmälert jedoch nicht den Umstand, dass Mazower ein im besten Sinne kurzweiliges Buch geschrieben hat. Man möchte ihm fast schon dafür danken, eine multiethnische Gesellschaft ganz ohne den belehrenden Rückgriff auf Formeln wie „melting pot“, „managing diversity“ oder Multikulturalität beschrieben zu haben. Das Zusammenleben verschiedener Religionen oder Kulturen, so zeigt Mazower, ist im besten Fall eine der nüchternen Notwendigkeit verhaftete Symbiose, im schlechtesten Fall eine des gegenseitigen Missionarsgeistes, der gewalttätigen Unterdrückung und Vernichtung.

**Britta Voß,
Historisches Seminar der Ludwig-Maximilians-Universität München,
Voss.britta@gmx.net**

Über den Zusammenhang von Verkehr, Kommunikation und europäischer Städtelandschaft im 19. und 20. Jahrhundert

Die Städtelandschaft Europas ist seit alters her auf vielfache Weise miteinander verbunden. Über Jahrhunderte hinweg entstand ein dicht gewebtes Verkehrs- und Kommunikationsnetz, das als materieller Träger für den Austausch von Personen, Gütern und Informationen dient. Doch darauf beschränkten sich die Verbindungen zwischen den Städten nicht. Es bestehen oft wenig berücksichtigte informelle Beziehungen zwischen Personengruppen, die manchmal eine europäische Dimension erlangten. Es stellt sich also die Frage, wie der Verkehr, die Kommunikation und der Austausch von Städten im europäischen Raum aussahen, was hatten sie an Infrastruktur zur Voraussetzung und wie trug diese Vernetzung zur Entwicklung der Städte bei? Diese Fragen stehen im Zentrum des folgenden Forum-Beitrags.¹

In seinem vor ein paar Jahren erschienenen Buch „Im Raume lesen wir die Zeit“ setzte sich Karl Schlögel intensiv mit der Wahrnehmung des Raumes in Europa auseinander.² Zentrale Quellen waren dabei Karten und er ging davon aus, dass in Karten die Zeit festgehalten sei. Jeder Wandel oder veränderte Sicht der Welt schlage sich – natürlich vermittelt – in der kartographischen Repräsentation nieder. Europa erscheine so in den Karten als Spiegelung des jeweiligen Raumverständnisses. So liessen sich dann auch ganz unterschiedliche Auffassungen von Europa finden. Am prägnantesten falle der Unterschied ins Gewicht, wenn ein Blick auf die Nationalstaatskarten des 19. Jahrhundert geworfen werde, in denen die Grenzen scharf markiert worden seien und die Karten keine fließenden Übergänge zeigten.³ Noch nicht

¹ Der Beitrag basiert auf Überlegungen, die in dem Sammelband Ralf Roth (Hrsg.), Städte im europäischen Raum. Verkehr, Kommunikation und Urbanität im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart 2009, ausführlicher diskutiert werden. Der Beitrag ist als Band 9 der „Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung“ erschienen.

² Karl Schlögel, Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik, München und Wien 2003.

³ Vgl. ebd. S. 200.

mit den Hauptfarben eingefärbte Bereiche würden – wie die Untersuchungen von Arnim Wolf und Jeremy Black gezeigt haben – als Störungen des Gesamtbildes angesehen und zeigten nur an, wo die Nationsbildung noch zu ihrem Ende geführt werden müsse.⁴

Im Gegensatz zu diesen Nationalstaatskarten zeigen die ersten Verkehrskarten aus dem 18. Jahrhundert ein ganz anderes Bild. Hier springt der europäische Raum als zusammenhängende Einheit förmlich in den Blick und das Äderwerk der Kommunikation, der Verbindungen und des Austauschs über die Grenzen hinweg steht im Vordergrund.



Abb. 1: Posttroutenkarte von Johann Peter Nell und Johann Baptist Homann 1714 (Ausschnitt)

⁴ Arnim Wolf, What Can the History of Historical Atlases Teach? Some Lessons from a Century of Putzger's Schulatlas, in: Cartographia 28:2 (1991), S. 21–37, und Jeremy Black (Hrsg.), DuMont Atlas der Weltgeschichte. Mit 1500 Karten, Fotografien und Illustrationen, Köln 2000. Vgl. auch Jeremy Black, Europe and the World, 1630–1830, London 2002.

Ein gutes Beispiel liefert die „Post-Charte durch gantz Teutschland“ von Johann Peter Nell und Johann Baptist Homann aus dem Jahre 1714. Auf ihr sind die damaligen Poststrouen in Mitteleuropa eingezeichnet. Sie verbanden alle größeren Städte miteinander und deutlich ist bereits eine ganze Schar von herausgehobenen Verkehrsknoten zu erkennen.⁵ Schon damals etablierten sich mit Paris, vielen holländischen Städten, den deutschen Städten Hamburg, Köln, Hannover, Berlin, Leipzig, Dresden, Frankfurt am Main, Nürnberg, Augsburg, Ulm und München sowie dem heute polnischen Breslau und den europäischen Metropolen Prag und Wien die wichtigsten Verkehrsknoten in Zentraleuropa. Auch der Güter- und Warentransport verlief entlang etablierter Achsen durch Europa – von den Hansestädten über Frankfurt am Main nach Bayern, von dort über die Alpen nach Venedig, von Brügge nach Lübeck, von Prag nach Venedig, vom Rheintal nach Italien sowie von Brügge nach Paris und in die Champagne.⁶ Obwohl sie als eine Postkarte für „gantz Teutschland“ bezeichnet wurde, nehmen die Poststrouen auf den begrenzten Anspruch des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation keine Rücksicht, sondern setzen sich ungeniert im 'welschen' oder polnischen Ausland fort. Was also zu sehen ist, ist eine gleichmäßig im Raum verteilte Städtelandschaft, die über ein Netz verbunden ist, und zwar – wenn auch über Zwischenstationen – jede mit jeder.

Diese Sicht, die uns wieder so modern anmutet, trat im 19. Jahrhundert und weiten Teilen des 20. Jahrhunderts hinter der Nationalisierung des Kartenbildes zurück. Damit ging über viele Jahrzehnte die geographische Betrachtung, die die landschaftlichen Zusammenhänge jenseits der Grenzziehungen deutlich macht, ebenso verloren wie der Blick auf die grenzüberschreitenden Verbindungen und die strukturellen Gemeinsamkeiten von Regionen in ökonomischer oder kultureller Hinsicht. Das Kartenbild spiegelte im 19. Jahrhundert und in weiten Strecken auch im 20. Jahrhundert die Monopolisierung der Sicht auf Europa und den europäischen Raum durch den Nationalismus.⁷ Alle grenzüberschreitenden Beziehungen wurden als international, als Beziehungen zwischen den Nationen gedacht, nicht aber als

⁵ Vgl. Ralf Roth, Die Herrschaft über Raum und Zeit. Der Einfluß der Eisenbahn auf die deutsche Gesellschaft, 1800 bis 1914, Ostfildern 2005, S. 9-11.

⁶ Marcus Popplow, Europa auf Achse. Innovationen des Landtransports im Vorfeld der Industrialisierung, in: Rolf Peter Sieferle (Hrsg.), Transportgeschichte. Der Europäische Sonderweg, Bd. 1, Berlin 2008, S. 79–142, hier: S. 92-94.

⁷ Dem entsprach dann auch bis tief in das 20. Jahrhundert hinein die Beschreibungen der nationalen Stadtsysteme. Vgl. etwa Wolfgang R. Krabbe, Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, Göttingen 1989; Horst Matzerath, Urbanisierung in Preußen 1815–1914, Stuttgart u.a 1985; Jürgen Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt am Main 1985. Erst in neuerer Zeit setzt sich in der Stadtgeschichte eine europäische Orientierung durch. Vgl. hier etwa Friedrich Lenger und Klaus Tenfelde (Hrsg.), Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion, Köln 2006.

Beziehungen von europäischen Regionen oder Städten oder Unternehmen untereinander und auch nicht als Beziehungen der Güter- und Menschenströme beziehungsweise des Informations- und Kommunikationsaustausches.

Dabei war der Raum seit Jahrhunderten von den grenzüberschreitenden Netzwerken der Straßen- und Flussverbindungen sowie dann später von den Eisenbahnrassen und Leitungen der Telegrafen dicht durchzogen. Die meisten Karten – frühere wie spätere – reflektierten nicht die Wirkungen dieser kontinentalen Netze. Es fehlen etwa die Beziehungen der Messestädte oder später der Verlauf der Rohstofftransporte von den Abbaugebieten zu den Industrieregionen bzw. der Austausch der Halbfabrikate zwischen den Produktions- und Distributionsstandorten. Überhaupt sind die komplexen Handelsbeziehungen selten visualisiert worden. Auch über die späteren transnationalen Investitionen liegt kaum kartographisches Material vor und über die Reisen der Eliten, den wissenschaftlichen Austausch der Gelehrten oder die gegenseitige Beeinflussung der Künstler auf ihren Wanderungen und Reisen durch Europa sucht der interessierte Forscher und Laie vergeblich nach Verarbeitungen, um sich „ein Bild zu machen“.

Ohne Zweifel sind die Wirkungen der kontinentalen Verkehrs- und Kommunikationsnetze vorhanden und sie entwickelten sich seit dem 18. Jahrhundert als Konsequenz einer dichten Abfolge von Mobilitäts- und Kommunikationsrevolutionen rasant weiter. Sie brachten die Entwicklung der einzelnen Länder in eine immer engere Beziehung und mit zunehmender Verdichtung der Kommunikation in einen immer schnelleren Takt von Konkurrenz und Kongruenz. Die über die Kommunikationsnetze miteinander verbundenen europäischen Siedlungsverdichtungen entwickelten sich damit nicht zufällig parallel. Das veranschaulichen so ganz unterschiedliche Metropolen wie Paris, London und Berlin oder Helsinki, Madrid und Barcelona. Alle diese europäischen Zentren zeichneten sich im 19. Jahrhundert gleichermaßen durch ein beträchtliches Größenwachstum aus, es entstanden im Außenbereich um 1800 – mal früher, mal später – zahlreiche Vorortsiedlungen und es bildeten sich im Inneren Stadtteile mit separierten Funktionen aus.⁸ Die überall ähnliche und sich im Großen und Ganzen parallel vollziehende Entwicklung machte nicht vor Grenzen halt und kümmerte sich wenig um politische Systemunterschiede. Dieser allgemeine Trend zur Verstädterung und Großstadtbildung wurde in den vergangenen Jahrzehnten vor allem aus der Perspektive der Stadtplaner und ihrer im 19. Jahrhundert entstandenen Wissenschaft betrachtet. Die grundlegenden Studien von Leonardo Benevolo, Siegfried Giedion, Françoise Choay, Lars Dybdahl, Gerd Albers und Gerhard Fehl sowie Juan Rodriguez-Lores kamen in ihren Untersu-

⁸ Vgl. Thomas Hall, *Planning Europe's Capital Cities. Aspects of 19th Century Urban Development*, London u.a. 1997, S. 64 u. S. 78.

chungen immer wieder auf die internationale Gemeinde der Stadtplaner zurück und maßen ihrem Gedanken- und Erfahrungsaustausch eine hohe Bedeutung bei.⁹ Wie kam aber diese transnationale Wirkung zustande? Wie kann man sich das Funktionieren einer derart großräumigen Struktur vorstellen? Antworten auf diese Fragen sind nur möglich, indem Stadt- und Verkehrs- beziehungsweise Kommunikationsgeschichte zusammengebracht werden.

Die Städte im europäischen Raum sind demnach verstärkt unter dem Gesichtspunkt ihrer Vernetzung zu untersuchen und dementsprechend werden Stadt, Kommunikation und Raum als eng miteinander verbundene Begriffe verstanden. Von zentraler Bedeutung ist die inhaltliche Füllung des Begriffs „Kommunikation“ in Verbindung mit Stadt und Raum. Die Austauschprozesse, die sich zwischen den Städten vollzogen und vollziehen, sind Prozesse der Kommunikation und sie haben materielle und informelle Netze zu ihrer Grundlage, die untersucht werden können. Von Vorteil ist es dabei, nicht eine eingeschränkte verkehrstechnische Lösung dieser Aufgabe zu verfolgen, sondern einen etwas weiter gefassten Begriff von „Kommunikation“ zu benutzen, der neben dem Verkehr von Menschen und dem Transport von Gütern auch die Rolle von Nachrichten und ihren materiellen Grundlagen, den Nachrichtennetzen, zulässt. Es geht darum, nach transnationalen Kommunikationsmustern und alternativen Vorstellungen von der Gliederung des europäischen Raumes zu fragen, und dies bedeutet zum Einen, die die Städtelandschaft verbindenden Verkehrs- und Kommunikationsbeziehungen und die ihnen zugrunde liegenden Infrastrukturen, technischen Systeme und Medien zu würdigen. Verkehr ist keine Konstante, sondern eine äußerst dynamische Relation in den vielfältigen gesellschaftlichen Beziehungen. In den letzten 200 Jahren sind extrem effiziente Transportsysteme und -netze entstanden, die nicht nur die Möglichkeiten grenzüberschreitenden Verkehrs stark ausgeweitet haben, sondern auch die transnationale und interkontinentale Mobilität. Mit der Verbilligung aller Transportleistungen, dem Sinken der Transport- und Reisezeiten sowie der enormen Ausweitung der Transportkapazitäten von Schiff, Eisenbahn, Flugzeug und Lastkraftwagen – und nicht zu vergessen der Nachrichten- und Kommunikationsnetze – veränderten sich die europäischen Beziehungen.¹⁰

⁹ Vgl. Leonardo Benevolo, *The Origins of Modern Town Planning*, London 1968; Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités*, Paris 1965; Lars Dybdal, *Byplan och boligmiljö efter 1800*, Kopenhagen 1973; Sigfried Giedion, *Space, Time and Architecture. The Growth of a New Tradition*, Cambridge 1967; Gerd Albers, *Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875–1945*, Düsseldorf 1975; Gerhard Fehl und Juan Rodriguez-Lores, *Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, Basel u.a. 1995.

¹⁰ Das hat Auswirkungen auf die Geschichtsschreibung. In den letzten beiden Jahrzehnten erleben die transnationale, die europäische und die Weltgeschichte einen großen Aufschwung und man kann mit

Doch das alles reicht zum Verständnis der großräumigen Städteverbindungen nicht aus. Es kommen zum anderen auch die informellen Netzwerke von besonderen Personengruppen und damit die Verbreitung von Ideen hinzu. Es sollte das gesamte Spektrum an gegenseitigen Austauschprozessen, also Verkehr und Transport von Gütern und Menschen, Migrationbewegungen, Nachrichten und Information sowie Personennetzwerke berücksichtigt werden.

Die europäische Dimension ihrer Netzwerke ist den beteiligten Zeitgenossen jenseits ihrer nationalen Überzeugungen immer klar gewesen. In der Frühen Neuzeit wurden die rasselnden Wagen der Postkutschen als eine überwölbende europäische Innovation angesehen und begeistert begrüßt. So heißt es etwa in einer Quelle aus dem 18. Jahrhundert: „Unaussprechlich, unsterblich hat sich der Mann um das ganze Menschengeschlecht verdient gemacht, der uns mit der ieszigen Postanstalt beglückt hat. Unter den in der That einfachen und wenigen Ursachen, durch deren Zusammenfluß unser kleines Europa zum herrschenden Welttheil und zum ausschließenden Size aller Cultur und Politik geworden ist, stehet seine Erfindung oben an. Ohne sie würde der Deutsche in seinem Deutschland fremder seyn, als er nun mittels desselben in Spanien oder Rußland ist. Ohne sie würde der Handel niemals aus seiner Wiege gerissen, noch seine Kenntniß zum Gegenstand der tiefsten Speculation und zu einem der reichhaltigsten Capitel der Regierungskunst, d. i. der großen Kunst, das Glück eines Staats zu befördern, gemacht worden seyn. Auch der Adlerflug, welchen unsere neuere Literatur genommen hat, war nicht möglich ohne einen so leichten und schnellen Weg, seine Gedanken, Erfindungen, Aussichten, Vorschläge anderen mitzuteilen. Dadurch allein sind wir in Stand gesetzt worden, in höchstens 6 Wochen an jedem Ende Deutschlands einen Syllogism zu machen, von dessen Vordersätzen der eine in Lissabon, der andere in Warschau geholet werden muß. Groß also in jeder Rücksicht ist das Verdienst des Mannes, welchem wir die Erfindung der ieszigen Postanstalt zu verdanken haben.“¹¹

gutem Grund von einer Renaissance der Universalgeschichte sprechen, nachdem sie in der Hochzeit der Nationalgeschichtsschreibung *de facto* untergegangen war. Vgl. Ralf Roth, Allgemeine Überlegung zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte, in: Ralf Roth und Karl Schlögel (Hrsg.), Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert. Frankfurt am Main 2009, S. 47–64.

¹¹ Ernst Ludwig Posselt, Über das Postwesen, besonders in Teutschland, dessen Geschichte, Recht und Mängel, o. O. 1785, S. 298.



Abb. 2: Eisenbahnkarte von Deutschland 1849

Auch die Eisenbahngesellschaften, die ab den 1830er Jahren ins Leben traten, bewahrten sich in der Hochzeit des Nationalismus ein Bewusstsein für die europäische Struktur des Netzes, zu dem sie jeweils einen Teil beitrugen. So war es, um ein Beispiel zu nennen, der besondere Stolz verschiedener europäischer Eisenbahngesellschaften, ziemlich genau zur Mitte des 19. Jahrhunderts eine zentrale Verkehrsachse in der Mitte Europas von Paris nach Warschau fertig gestellt zu haben – nicht einmal 15 Jahre nach dem Beginn des Eisenbahnbaus in Deutschland und nicht einmal 20 Jahre, nachdem sich diese Innovation in Europa erstmals als funktionsfähiges System etabliert hatte. In diesem Zusammenhang entstand 1849 die „Eisenbahnkarte von Deutschland“. Obwohl es sich dem Namen nach wieder um eine deutsche Eisenbahnkarte handelt, konterkariert der Inhalt die überladene nationale Ornamentik. Als Symbol für die erstmals mögliche durchgehende Fahrt von Paris nach Warschau sind in der Nähe von Paris und Warschau zwei kleine Eisenbahnen eingezeichnet. Das Netz der Eisenbahnen, das auf dem Straßennetz der Handelsverbindungen und Postkurse aufsetzte, verband in den folgenden Jahrzehnten so effizient wie kein anderes Verkehrsmittel zuvor in erster Linie Städte miteinander, die

die Knoten des Netzes bildeten. Im 20. Jahrhundert hat sich das Spektrum der Verkehrs- und Kommunikationssysteme stark ausgeweitet und bildete fortan in den Städten komplexe, miteinander verknüpfte modulare Mobilitätsstrukturen.¹² Über all das wurde von Fall zu Fall geschrieben. Aber die europäische Dimension des Themas fristete ein recht karges Dasein.

Warum wurde das große Thema des Verkehrs, der Kommunikation und Stadt in der Europäischen Geschichte bisher so stiefmütterlich behandelt? Das hat vor allem eine Ursache: Die Revolutionierung des Verkehrs war eindeutig ein Kind des 19. Jahrhunderts und setzte sich parallel zum Aufstieg des Nationalstaats durch. Deshalb wurde Verkehr im Allgemeinen und insbesondere der Eisenbahnverkehr nach Ländern getrennt – sozusagen als nationale Aufgabe – untersucht und beschrieben.¹³ Damit bekam jede Studie immer nur einen Teil der kontinentalen Netze zu fassen und konnte nur einen Teil der Auswirkungen berücksichtigen. Im Ergebnis zerfiel die Vorstellung eines Ganzen in zahllose Splitter und Fragmente. Das Bewusstsein des Zusammenhangs, das am Beginn des 19. Jahrhunderts durchaus vorhanden war, ging verloren. Aber jedes Infrastrukturnetzwerk ist mehr als die Summe seiner Teile und dies bedeutet, dass historische Untersuchungen über die nationalen Verkehrsnetzwerke von Deutschland, Portugal oder Russland und so weiter kein Verständnis für die europäische oder die europaweite Kommunikationsstruktur liefern – insbesondere dann, wenn der auf der Hand liegende Umstand, dass sich die Eisenbahnstrecken und Schifffahrtslinien jenseits der nationalen Grenzen fortsetzen, nur selten problematisiert wurde.¹⁴

Das ist ein bemerkenswertes Defizit, denn es ist ja nicht zu übersehen, dass in jedem Land die Verkehrsverbindungen ein offenes System waren – mit zahlreichen Verbindungen in die benachbarten Staaten. Handelskarawanen überschritten seit alters her jegliche Grenzen, die Postgesellschaften bauten ihre Netze grenzüberschreitend auf und auch bei den Eisenbahnen gab es von Anfang an oft mehrere Grenzen passierende Durchgangszüge. Ein Blick auf die transnational verbundene Städtelandschaft kann hier Abhilfe schaffen.

¹² Vgl. Hans-Liudger Dienel und Helmuth Trischler (Hrsg.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt am Main 1997.

¹³ Es gab und gibt Ausnahmen. Man denke nur an die Schriften von Fritz Voigt, etwa *Fritz Voigt, Verkehr*, 4 Bde. Berlin 1965–1973, oder aus jüngerer Zeit Heinrich Hermann Kill, *Erfolgsstrategien von Verkehrssystemen: Eine evolutionsorientierte Analyse der europäischen Verkehrsentwicklung*, Berlin 1991, Markus Klenner, *Eisenbahn und Politik 1758-1914. Vom Verhältnis der Europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen*. Wien 2002, und Allan Mitchell, *The Great Train Race. Railways and the Franco-German Rivalry, 1815–1914*. New York u.a. 2000.

¹⁴ Zu weiteren Argumenten vgl. Ralf Roth, *Wie wurden die Eisenbahnen der Welt finanziert? Einige Vergleiche*, in: *Zeitschrift für Weltgeschichte* 10:1 (2009), in Vorbereitung. .

Es gibt noch weitere Zusammenhänge zu beachten. In der Technik-, Verkehrs- sowie der jüngeren Kommunikationsgeschichte nimmt die Untersuchung der Transport- und Kommunikationsmedien und ihrer aufwendigen technischen Netze einen breiten Raum ein.¹⁵ Doch meist wird zu wenig in Betracht gezogen, dass die Systeme nicht einfach aus sich heraus funktionieren, sondern komplexe organisatorische Strukturen, Unternehmen und auf diese Funktionen spezialisierte Menschengruppen benötigen, die vornehmlich von anderen Teildisziplinen der Geschichtswissenschaft wie der Wirtschafts-, Sozial- und Politikgeschichte untersucht werden. Von fundamentaler Bedeutung sind in dieser Hinsicht die Gemeinden und Städte, in denen sich die Einrichtungen des Verkehrs und des Informationsaustausches bündeln. Auf diese Weise bilden sie Knoten der Kommunikationsnetze, die die Kontinente in Form eines feinmaschigen Netzes überziehen. Die Städte spielen dabei einerseits selbst häufig eine aktive Rolle in der Ausbildung dieser Kommunikationsnetze und sind doch andererseits in vielfältiger Weise von der politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Konstruktion des Kommunikationsraumes, in dem sie agieren, abhängig.

Eine stärkere Betrachtung der europäischen Städtelandschaft im Kontext von Verkehr und Kommunikation müsste viel mehr als es bisher getan wird darauf abzielen, Kommunikation und Raum im Zusammenhang zu denken und dabei neben den technischen, medialen und wirtschaftlichen Aspekten die sozialen, politischen und auch kulturellen Faktoren direkt mit einzubeziehen. Mit dem Fokus auf die Städte lässt sich in diesem Zusammenhang eine Reihe von allgemeinen Fragestellungen untersuchen und beantworten. So treten im Kontext der Trias von Stadt – Raum – Kommunikation sowohl die Fernwirkungen, die auf die gesellschaftliche Entwicklung einer Lokalität Einfluss nehmen, als auch das Leben der Menschen in immer größeren räumlichen Bezügen im Verlauf des historischen Prozesses hervor. Auch die Vernetzung und Interaktion in den Räumen kann aufgezeigt werden.

Über diese konkreten Untersuchungen zu den Kommunikationsbeziehungen und Vernetzungen im europäischen Raum kann weitergehend die Frage nach der

¹⁵ Zum Stand und den Problemen der Verkehrsforschung vgl. Hans-Jürgen Teuteberg, Zur Bedeutung und Methodik verkehrsgeschichtlicher Forschung, in: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hrsg.), Verkehrshistorischer Workshop. Bergisch Gladbach 1992, S. 3–42, Helmuth Trischler, Transport history in Germany: An annotated bibliographical overview of recent literature, in: COST 340 – Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons From History. A Critical Bibliography. Paris 2004, S. 54–73, und Christoph M. Merki, Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte. Ein Gang durch die aktuelle Forschung, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 45 (1995), S. 444–457. Siehe auch die Forschungsüberblicke von Michael Hascher und Stefan Zeilinger, Verkehrsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. Verkehr auf Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen. Ein Literaturüberblick über die jüngsten Forschungen, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte:1 (2001), S. 165–183.

jeweiligen Sicht auf den europäischen Raum und seine Gliederungsprinzipien aufgeworfen werden: Wie wurden seine Grenzen definiert, welche seiner Teile wurden ausgegrenzt oder ausgeblendet oder welche geographischen, politischen und sozialen Strukturen gliederten den so definierten europäischen Raum? Und vor allem: Inwieweit wurden die Städte als zentrale Bausteine und Strukturelemente innerhalb dieses Raumes gesehen? So eröffnet sich die vielversprechende Aussicht, neben dem Wandel der Kommunikationsstrukturen auch den Einfluss der Nationalisierungs- und Europäisierungsprozesse im 19. und 20. Jahrhundert stärker als bisher in den Blick zu bekommen – oder anders gependet: Die städtische Perspektive kann unter Umständen Kommunikations- und Interaktionsmuster im europäischen Raum freilegen, die durch die Ausbildung nationalstaatlicher Strukturen überformt und geschwächt wurden, an die aber die Europäisierungstendenzen insbesondere in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts anknüpfen konnten.

Europa hat nach 1989 begonnen, gerissene Linien wieder in Betrieb zu nehmen. Es ist offensichtlich, dass es ein neues und vereintes Europa ohne einen einheitlichen und modernisierten Verkehrsraum nicht geben kann, einen Verkehrsraum, in dem die europäischen Städte wieder deutlicher als nach dem Zweiten Weltkrieg miteinander verbunden sind. Verkehr und Logistik, Fortbewegung und Infrastruktur sind, obwohl sie das Alltagsleben von Abermillionen von Menschen und ganzer Gesellschaften bestimmen, bisher nur am Rande als geschichtsmächtige Kräfte und Faktoren zur Kenntnis genommen und erforscht worden. Dabei ist offensichtlich, dass Entfernung und Nähe, Versorgung und Verteilung von Gütern, Ideen und Menschen ohne das Medium des Verkehrs nicht denkbar sind. Verkehr und Mobilität haben den globalen Raum, in dem wir uns bewegen, erst möglich gemacht. Die Städte aber waren und sind die Knoten der großen Infrastrukturnetze, der Straßen und Eisenbahnen, der Flugverbindungen, Kanalnetze und Stränge der Informationsmedien und ihrer Leitungen und technischen Anlagen. Sie beherbergen die Unternehmen und Verwaltungen, die diese Stränge und Netze funktionsfähig halten. In ihnen lebt aber auch ein Großteil der Klientel, die diese Netze für ihre vielfältigen Zwecke nutzen und auf diese Weise die Räume und Grenzen überwindend zwischen den Städten kommunizieren. Das ist alles in allem eine anspruchsvolle Aufgabenstellung, aber von den Ergebnissen könnte einiges an Erkenntnissen über das Funktionieren der europäischen Stadt erwartet werden.

Abbildungsnachweis:

Abb. 1: Museum für Kommunikation Berlin

Abb. 2: DB Museum Nürnberg

PD Dr. Ralf Roth, Dr.Ralf.Roth@t-online.de

Bericht: Nation and Modernity. The East European Metropolis (1890-1940).

*Zwei internationale Workshops am Wissenschaftszentrum
Berlin (WZB) und am Deutschen Historischen Institut
Warschau, Oktober 2008 und Mai 2009.*

Vor dem Hintergrund der andauernden Diskussion um die europäische Stadt nahm die Konferenz ‚Nation and Modernity. The East European Metropolis (1890-1940)‘ in zwei Workshops die Frage in den Blick, inwieweit von einer spezifischen Entwicklung osteuropäischer Metropolen in der klassischen Moderne gesprochen werden kann. Das Erkenntnisinteresse war dabei sowohl darauf gerichtet, Städte in einem weit verstandenen, geographischen Raum zwischen Helsinki und Athen, Prag und Moskau in ihrer urbanen Entwicklung besser zu verstehen als auch generell die Metropolengeschichte mit neuen Impulsen und Fragen zu konfrontieren. Zugleich haben die Veranstalter versucht, die Forschung zur osteuropäischen Stadtgeschichte nicht isoliert zu betreiben und daher gezielt Experten zur (west-)europäischen und amerikanischen Moderne hinzugezogen. So hielten Thomas Mergel in Berlin und Dieter Schott in Warschau einleitende Vorträge, in denen sie das Konzept der Veranstalter diskutierten und mit dem Forschungsstand in Beziehung setzten. Dieser fruchtbare Austausch über geographische Grenzen und historiographische Traditionen hinweg prägte die beiden Veranstaltungen.

Das von den Veranstaltern formulierte Konzeptpapier über die osteuropäische Metropole in der Hochmoderne geht von fünf Prämissen aus, die mehr oder weniger für alle untersuchten Städte zutreffen:

1. Eine im Vergleich zu Westeuropa später einsetzende Urbanisierung und Industrialisierung, die jedoch mit Beginn der klassischen Moderne seit 1890 Osteuropa nicht nur erreichte, sondern hier eine besondere Dynamik entfaltete und urbanistische Probleme schuf, die westeuropäische Beispiele häufig übertrafen. Es gilt hier primär nicht eine nachholende Entwicklung zu konstatieren, sondern die Verwerfungen zu beobachten, die durch eine

Phase besonderer Beschleunigung zu Stande kamen und die dazu führten, dass in den osteuropäischen Metropolen ein besonderer Druck zur Lösung urbaner Probleme entstand.

2. Die Zäsur des Ersten Weltkrieges und der anschließenden Etablierung neuer nationalstaatlicher beziehungsweise post-imperialer Ordnungen mit unmittelbaren Folgen für die entsprechenden Metropolen. Dazu zählen beispielsweise die Verlagerung der Hauptstadtfunktion mit dem nachfolgenden Aufbau neuer Bürokrationen und dem Bedürfnis nach moderner Repräsentation, die Umordnung von Handels- und Verkehrsachsen, neue Infrastrukturen, Bevölkerungsaustausch und die nach 1918 anhaltende Urbanisierung der Gesellschaften.
3. Die wiederum im Vergleich zu Westeuropa herausgehobene Rolle des Staates in der Stadt, d.h. zunächst der Imperien und anschließend der neuen Nationalstaaten. Dabei konnte es sich sowohl um die imperiale beziehungsweise nationalstaatliche Regierung als auch um die Stadtverwaltung handeln, die ein hohes politisches Gewicht gegenüber der Stadtbevölkerung besaßen.
4. Eine wiederum relativ und generell gesehen stärker ausgeprägte ethnische Diversität mit jeweils starken Minderheiten und oftmals einer umstrittenen Vorrangrolle. Dies gilt für die überwiegende Mehrheit der Städte des Russischen Imperiums, Ostmitteleuropas und mit leichten Abstrichen auch im Südosten des Kontinents. Bereits unter imperialer Herrschaft, aber insbesondere in der neuen Ordnung der Pariser Vorortverträge führte dies dazu, dass die Metropole eine Arena der Nationalisierung wurde; sie war der Ort, an dem ethnische Konflikte auf engem Raum ausgetragen wurden.
5. Eine spezifische Rolle von Kommunikationsprozessen sowohl im internationalen Rahmen (Wissenstransfer) als auch im Stadtraum (Staat/Stadtgemeinde, Kommunikation zwischen ethnischen Gruppen). Ein besonderes Gewicht fällt dabei der Rolle von Experten und der Frage zu, wie Wissen in einer Zeit internationaler Konflikte und Spannungen über nationale Grenzen diffundierte.

Die Beiträge zu den zwei Workshops lassen sich zwei Problemkreisen zuordnen, die auf die oben formulierten Spezifika der osteuropäischen Metropole Bezug nehmen. Dabei handelt es sich erstens um den sozio-kulturellen Wandel der osteuropäischen Stadt im Spannungsfeld von Herrschaft und Zivilgesellschaft und zweitens um Fragen der Stadtplanung, des Wissenstransfers und der Entwicklung des „East European Modernism.“

Wie bereits eingangs ausgeführt, sahen sich die osteuropäischen Metropolen ab 1890 mit einem beschleunigten Einstieg in die Moderne konfrontiert. Mit Beginn der Industrialisierung im späten 19. Jahrhundert verschärften sich durch Migration und Industrialisierung in den Städten Osteuropas die sozialen Gegensätze. Autoritäre Herrschaft stieß auf eine heterogene Einwohnerschaft, ethnische und soziale Trennungslinien überlagerten sich vielfältig. Konflikte zwischen der imperialen Administration und den Wirtschaftsbürgern und eine starke bäuerliche Zuwanderung behinderten häufig konsensuale Lösungen. Zuwanderer vom Lande prägten weite Teile osteuropäischer Metropolen und ihre bäuerliche (Gewalt-)Kultur trug zur spezifischen Brisanz sozialer Konflikte bei. Diese Problematik verband sich mit einer in den historischen Landschaften Osteuropas traditionell ausgeprägten Erwartungshaltung an den Staat, der jedoch in der Regel nur über beschränkte Ressourcen verfügte. An dieser Konstellation änderte auch die Epochenwende von 1917/18 wenig: die Fixierung auf die imperialen Zentren wurde lediglich durch die lokale Staatsmacht abgelöst, die sich jedoch einer ähnlichen Gemengelage gegenüber sah - während die wirtschaftliche Lage kaum wieder das Vorkriegsniveau erreichte. Mark Steinberg (Illinois) berichtete über die fundamentale Verunsicherung, von der die Presse St. Petersburgs aufgrund des rapiden Wandels der Metropole erfasst wurde. Der Verlust der Sicherheiten einer ständisch strukturierten Gesellschaft führte dazu, dass moderne Identitäten wie Masken des Fremden wahrgenommen wurden. Faith Hillis (Yale) und Jan C. Behrends (WZB) thematisierten die Problematik von Integration und Exklusion am Beispiel von Kiew und Moskau. Während Hillis zeigen konnte, wie politische Mobilisierung und zivilgesellschaftliches Engagement in der ukrainischen Hauptstadt die Verschärfung ethnischer Spannung bedingte, erläuterte Behrends die Versuche der Moskauer Stadtregierung, durch den Import westlicher Modelle die sozialen Spannungen zu entschärfen. Heidi Hein-Kircher (Marburg) erläuterte die Konflikte zwischen Polen und Ruthenen im österreichischen Lemberg, Ines Koeltzsch (FU Berlin) sprach über die Beziehung zwischen Stadtpolitik und Ethnizität im Prag der Zwischenkriegszeit, während Theodore R. Weeks (Southern Illinois/ Warschau) erläuterte, welche Anstrengungen die polnische Regierung nach 1918 unternahm, um Wilna ein polnisches Antlitz zu geben. Beide Beiträge verwiesen auf die Verknüpfung von urbaner Modernisierung und ethnischem Konflikt.

Die Modernisierung des städtischen Raumes war bereits vor 1914 ein zentrales Anliegen der Eliten der osteuropäischen Metropolen. Insbesondere im russischen Imperium, aber auch in Südosteuropa orientierte sich die urbane Elite an mitteleuropäischen und amerikanischen Vorbildern. Die Entstehung des Urbanismus in Osteuropa ist somit auch eine Transfergeschichte, die mit der Oktoberrevolution und dem Ende der Imperien in Ostmitteleuropa keineswegs abbricht. Die Diskussion

über eine „sozialistische Stadt“ in der Sowjetunion, aber auch die nationalen Projekte in den Staaten Osteuropas blieben weiter auf westliche Diskurse fixiert. Auch hier blieb der Staat und nicht die Bürgerschaft – sowohl in der Diktatur der Bolschewiki als auch in den autoritären Nationalstaaten – der entscheidende Akteur. In den seit der Mitte des 19. Jahrhunderts geplanten und in der Hochmoderne rasant wachsenden südosteuropäischen Hauptstädten Athen (Eleni Bastea, New Mexico), Belgrad (Dubravka Stojanovic, Belgrad) und Sofia (Elitza Stanoeva, HU Berlin) lässt sich zeigen, wie intentional der oft gleichgesetzte Bezug auf ‚moderne‘ bzw. ‚europäische‘ Vorbilder durch die lokalen Eliten bzw. staatliche Akteure eingesetzt wurde. Das Beispiel von Zagreb als ‚City as Open Work‘ (Eve Blau, Harvard) unterstrich, wie die lokalen Akteure eine ‚moderne‘ Metropole gewissermaßen vorwegnahmen und entsprechend, teils über Jahrzehnte, Freiräume im Stadtraum ‚reservierten‘, die später mit repräsentativen Bauten gefüllt werden sollten bzw. wurden. An der Stadtplanung Warschaws nach 1918 lässt sich wiederum zeigen, wie entscheidend einerseits internationale Bezüge waren und wie andererseits die polnische Hauptstadt konsequent als Metropole der Zukunft und gleichzeitig radikale urbanistische Herausforderung in internationalen Expertennetzwerken kommuniziert wurde (Martin Kohlrausch, DHI Warschau). Im „East European Modernism“, der im Beitrag von Steven Mansbach (Maryland) zu programmatisch modernen Bauten in der ‚provisorischen‘ litauischen Hauptstadt Kaunas der Zwischenkriegszeit vorgeführt wurde, fand die Herrschaftsrepräsentation der nach 1918 etablierten Nationalstaaten ihren ästhetischen Ausdruck. Dabei dienten neue Hauptstädte als Bühne für das Bestreben, internationale Legitimität und Anerkennung durch die Übernahme moderner Architektur zu unterstreichen. Laura Kolbe (Helsinki) zeigte am Beispiel der finnischen Hauptstadt, dass in der Zwischenkriegszeit eine Planungstradition begründet wurde, von der die urbane Landschaft bis in die Gegenwart geprägt ist. Gleichzeitig, und nicht unbedingt im Widerspruch hierzu, lässt sich die mit erheblichem Aufwand betriebene Rückbesinnung, Umdeutung bzw. Wiederherstellung des historischen Erbes in den Altstädten beobachten wie Ulrike von Hirschhausen (Hamburg) am Beispiel Rigas und Andreas Fülbert (Kiel) am Beispiel Tallinns zeigen konnten. Dies lenkte den Blick auf die Tatsache, dass die untersuchten Städte generell in einem höheren Maße als westeuropäische Städte auf internationale Vorbilder fokussiert waren. Schließlich machte Tanja Penter (Bochum) am Beispiel von Stalino/ Doneck auf die Aporien einer gewaltsamen Urbanisierung unter totaler Herrschaft aufmerksam, die aufgrund des Labels „sozialistische Stadt“ gleichwohl hohe internationale Aufmerksamkeit genoss.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die einzelnen Beispiele in der Zusammenschau weit über die jeweiligen lokalen Probleme hinauswiesen und der Vorstellung einer europäischen Moderne ganz wesentliche neue Aspekte hinzufügten. Zudem wurde das gängige Bild urbanistischer Modernisierung, das immer noch stark von den westeuropäischen und amerikanischen Pionierfällen geprägt ist, immer wieder hinterfragt bzw. durch Alternativerzählungen erweitert. Auf dieser Grundlage wird angestrebt, den in Berlin und Warschau begonnenen Austausch fortzusetzen.

**Dr. Jan C. Behrends, behrends@wz-berlin.de,
Dr. Martin Kohlrausch, kohlrausch@dhi.waw.pl**

Bericht über die 47. Tagung des südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung

Vom 21. bis 23.11.2008 traf sich in Würzburg zu seiner 47. Tagung eine in Fachkreisen hoch angesehene Vereinigung von Stadtgeschichtsforschern, der Südwestdeutsche Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung. Der Arbeitskreis, dem Historiker aus Deutschland, Österreich, Frankreich, der Schweiz und Norditalien angehören, war damit zum ersten Mal nach Würzburg gekommen. Die Konferenz, die vom Stadtarchiv Würzburg ausgerichtet wurde, stand unter dem ebenfalls vom Stadtarchiv vorgeschlagenen übergreifenden Motto „Stadt und Stadtverderben“. Damit wurde eine Thematik aufgegriffen, die derzeit in der Forschung verstärktes Interesse findet.

Nach einer Einführung von Stadtarchivleiter Dr. Ulrich Wagner zur Geschichte der Stadt Würzburg und einer Skizzierung Würzburger Krisen und Katastrophen, wurden am Samstag und Sonntag insgesamt elf Tagungsbeiträge angeboten. Der Südwestdeutsche Arbeitskreis legt bei diesen Beiträgen Wert darauf, dass neben etablierten, älteren Stadthistorikern auch Nachwuchswissenschaftler zu Wort kommen.

Der Samstagvormittag stand unter dem Thema „Naturkatastrophen – Feuersbrunst und Wassernot“; diese Sektion wurde moderiert von Hans-Joachim Hecker vom Stadtarchiv München. Ein Überblicksvortrag von Professor Dieter Schott, TU Darmstadt, führte an den Beispielen London 1666 (Brand), Lissabon 1755 (Erdbeben, Brand und Tsunami) und Hamburg 1962 (Sturmflut) in sehr eindrucksvoller Weise in die Thematik ein. Dr. Gerrit Jasper Schenk, Stuttgart, konnte in einer tiefgründigen Analyse bisher kaum genutzter Quellen aus Florenz und Straßburg den Umgang mit und die Vorsorge vor Überschwemmungsschäden durch speziell gebildete Verwaltungskörperschaften und Flussanliegergenossenschaften am Arno einerseits, am Rhein und seinen kleinen elsassischen Nebenflüssen Ill, Breusch und Zembs andererseits beschreiben. Dr. Marie Luisa Allemeyer, Göttingen, beschäftigte sich mit der Deutung von Stadtbränden in der Frühen Neuzeit im Spannungsfeld zwischen dem Verständnis des Feuers als Strafe Gottes oder als einer Naturkatastro-

phe oder auch menschlicher Fahrlässigkeit. Professor Rüdiger Glaser, Freiburg, konnte pointiert verdeutlichen, dass historische Forschungen, in diesem Fall lange Beobachtungszeitreihen von Überschwemmungs- oder Erdbebenereignissen, in unserer Gegenwart zu einer völligen Neubewertung von Gefahrenlagen führen können, sodass bspw. Gebäude in Gefahrenzonen nicht mehr versicherbar sind.

Die Sektion II am Nachmittag stand unter der Überschrift „Gefahren der Technik – Bau- und Industrieunfälle“; Prof. Schott, Darmstadt leitete sie. Dr. Frank Ahland, Witten, berichtete anschaulich über die Explosion einer Sprengstoff-Fabrik in Witten 1906, ihre Folgen für die Stadt und für benachbarte Industrieunternehmen sowie über die Bewältigung der Katastrophe durch die Betroffenen. Professor Günther Binding, Bergisch Gladbach, konnte anhand ausgewählter erzählender Quellen des Hochmittelalters nicht nur über schwere Bauunfälle im 12. und 13. Jahrhundert, sondern auch über deren technische Ursachen Auskunft geben. Dr. Martina Bauernfeind, Nürnberg, schilderte anhand Nürnberger Beispiele die Zunahme der Unfälle, die durch die Industrialisierung im 19. Jahrhundert verursacht wurden, wobei allerdings anzumerken ist, dass statistisch gesehen Betriebsunfälle in der Industrie als Todesursache gegenüber Krankheiten wie der Tuberkulose weniger bedeutend waren. Dr. Erich Schneider, Schweinfurt, beschrieb die Folgen des Eisenbahnbaus für die Stadt Schweinfurt und ihre Umgebung, nicht zuletzt das völlige Niederbrennen von Schonungen, ausgelöst durch den Funkenflug aus einem Lokomotivschornstein.

Sektion III am Sonntagvormittag, geleitet vom Würzburger Medizinhistoriker Prof. Michael Stolberg, wendete sich den Themenfeldern „Hunger, Seuchen, Epidemien“ zu. Dr. Monika Höhl, Tecklenburg, konnte anhand einer über drei Generationen geführten Hildesheimer Familienchronik intensiv beleuchten, wie die Bürger deutscher Städte auf Pestepidemien reagierten. Prof. Robert Jütte, Stuttgart, zeigte die Möglichkeiten süddeutscher Reichsstädte, sich vor den Folgen der um 1500 neu auftretenden „Franzosenkrankheit“ (die in Frankreich wiederum als „bayerische Krankheit“ bekannt war) zu schützen. Dr. Thomas Heiler, Fulda, schilderte Hungersnöte in hessischen Städten zwischen 1816 und 1947 und die Maßnahmen der Regierungen und Stadtverwaltungen zur Bewältigung des Nahrungsmittelmangels.

Eine ausführliche Schlussdebatte, moderiert vom Tagungsleiter Prof. B. Roeck, Zürich, rundete die Konferenz ab, die von den Teilnehmern allgemein als informativ, anregend und nicht zuletzt auch als vom Stadtarchiv sehr gut organisiert beurteilt wurde. 2009 wird ein bebildeter Tagungsband erscheinen, der die neuen Forschungsergebnisse einer interessierten Öffentlichkeit zugänglich machen wird.

PD Dr. H.-P. Baum, Stadtarch. Würzburg, hans-peter.baum@stadt.wuerzburg.de

Tagungsbericht: Stadt und Öffentlichkeit (15. – 19. Jahrhundert)

39. Kolloquium des Instituts für Vergleichende Städtegeschichte und des Kuratoriums für vergleichende Städtegeschichte e.V., 23.03.–24.03.2009, Münster

In Kooperation mit dem Institut für Vergleichende Städtegeschichte in Münster konzipierte Gerd Schwerhoff (Dresden) die Tagung „Stadt und Öffentlichkeit (15. – 19. Jahrhundert)“. Er skizzierte zunächst in seinem Vortrag „Stadt und Öffentlichkeit – Perspektiven der Forschung“ die Kritik der Forschung an der 1962 erschienenen Meistererzählung „Strukturwandel der Öffentlichkeit“ von Jürgen Habermas. Dieser habe in seinem Werk ein Narrativ über die Genese, den Bauplan und den Verfall von kritischer politischer Öffentlichkeit in der Moderne geliefert. Nahtstelle sei der als bürgerliche Öffentlichkeit bezeichnete Idealtypus der politischen Öffentlichkeit gewesen. Vormoderne Öffentlichkeit werde von Habermas synonym mit der repräsentativen Öffentlichkeit gebraucht. Landesherr und Landstände „repräsentierten ihre Herrschaft, statt für das Volk, vor dem Volk.“¹ Nach einem Abarbeiten der Forschung am Habermas’schen Modell und dessen Modifikation verblasse der Fixstern Habermas’ jedoch zunehmend, da nicht zuletzt Timothy Blanning eine Ambiguität von normativer Beschreibung bei Habermas und empirischen Befunden herausgestellt habe.

Rudolf Schlögl (Konstanz) schlägt vor, die vormoderne Stadt als „Anwesenheitsgesellschaft“ zu denken.² Im Stadtraum konstituiere sich Politik mit und durch Kommunikation nur unter Anwesenden. Öffentlichkeit sei - was dem Alltagsverständnis entspreche - die Beobachtung von Politik, die sich in Kommunikation unter Anwesenden abspiele und daher überwiegend eine performative Realität habe. Um dem im Verlauf der Forschungsentwicklung immer offener und unspezifischer gewordenen Öffentlichkeitsbegriff stärkere Konturen zu verleihen, empfahl Schlögl

¹ Jürgen Habermas, Strukturwandel der Öffentlichkeit, Frankfurt am Main 1962, S. 19.

² Rudolf Schlögl, Vergesellschaftung unter Anwesenden. Zur kommunikativen Form des Politischen in der vormodernen Stadt, in: ders. (Hg.), Interaktion und Herrschaft. Die Politik der frühneuzeitlichen Stadt, Konstanz 2004 (= Historische Kulturwissenschaft 5), S. 9–60.

daher, Öffentlichkeit in kommunikationstheoretischer Sicht zu interpretieren. Die Schrift habe das Gefüge von Kommunikation und Beobachtung deutlich verändert. Bei Kommunikation unter Anwesenden in einer so genannten „integrierten Öffentlichkeit“ habe die Schrift zunächst lediglich Aufbewahrungs-, Speicher- und Verbreitungsfunktion gehabt. Entscheidende Impulse seien erst von den Printmedien ausgegangen, da die „Produktion von Gedrucktem auf die Beobachtung von Gedrucktem reagiere.“³

Susanne Rau (Lyon/Paris) konstatierte in ihrem Vortrag über „Die Netze öffentlicher Ordnung in Lyon“ bei der Suche nach einer universalen Öffentlichkeit im Sinne von Habermas einen negativen Befund. In Anlehnung an das Konzept der ‚Räume der Ströme‘ von Manuel Castells sei für Lyon vielmehr von miteinander vernetzten Orten der Kommunikation und von der Konstruktion mehrerer sektoraler und temporärer Teilöffentlichkeiten auszugehen. Am Beispiel des Schwarzmarktes im Handels- und Finanzzentrum Lyon machte Rau deutlich, dass verschiedene Orte – Märkte und Produktionsstätten von Waren in Wohn- und Hinterhäusern in städtischen Randgebieten und außerhalb der Stadtmauern – durch die Praktiken der Menschen miteinander vernetzt gewesen seien. Dass diese Orte auch überstädtisch wirkten, zeige ein Blick auf die Orte der Gastlichkeit, die sowohl Zentren der innerstädtischen Öffentlichkeit als auch „gateways“ nach außen gewesen seien.

Gerhard Ammerer (Salzburg) fasste in seinen Vortrag über „Das Salzburger Kaffeehaus im 18. und 19. Jahrhundert – Aspekte von Öffentlichkeit“ zusammen, dass Kaffeehäuser potentielle Unruheherde seien. In den militärisch und politisch turbulenten Jahren des Erzbistums Salzburg um 1800 und im Zusammenhang mit dem inneren Zerfall der geistlichen Herrschaft habe die Obrigkeit versucht, die Nutzung der Kaffeehäuser als Versammlungsorte durch die Verhängung von Sperrstunden zu minimieren. Obgleich die Kaffeehäuser nicht mit öffentlichen Spielhöllen gleichzusetzen seien, seien sie Orte des öffentlichen Spiels und der Unterhaltung gewesen und hätten unter dem Verdacht gestanden, Müßiggang zu fördern. Das erste große Kaffeehaus in Salzburg, Café Steiger, bestätige die Theorie von Habermas, denn es sei als Ort der Kommunikation auch ein öffentlicher Ort des rationalen Diskurses und der Nachrichtenrezeption sowie ein Treffpunkt eines breiten, aber dennoch elitären Lesepublikums gewesen.

In seinem öffentlichen Abendvortrag „In vino res publica? Politik im Wirtshaus in der Vormoderne“ interpretierte Beat Kümin (Warwick) das frühneuzeitliche Wirtshaus in Europa als prominenten und multifunktionalen Ort der bürgerlichen

³ Rudolf Schlögl, zitiert nach: Caspar Hirschi, Wirtshäuser waren Habermasens Stärke nicht. Besichtigung eines Klassikers: Was sagt die historische Forschung zum „Strukturwandel der Öffentlichkeit“?, in: FAZ, 01.04.2009. Der Zeitungsartikel hat eine kritische Würdigung der Tagung zum Gegenstand.

und bäuerlichen Soziabilität, der nicht zwangsläufig politisch sein musste. Das Bild der traditionellen Forschung vom Wirtshaus als Hort gegen Disziplinierungs- und Zivilisierungsdruck durch Konfessionskirchen, Territorialstaaten und Oberschichten habe sich nicht zuletzt durch die Ergebnisse der neueren Forschung als nicht haltbar erwiesen. Das Politische in Wirtshäusern konstituierte sich situativ. Als relationaler Ort werde das Wirtshaus erst durch seine Akteure und deren Aktionen auch zum politischen Ort, unter anderem als Schauplatz von Debatten und als Ausgangspunkt für Widerstand und Rebellion.

André Krischer (Münster) reflektierte das Verhältnis von Ritualen, Öffentlichkeit und Schrift in typischen vormodernen Großritualen wie Prozessionen, Begräbnisse, Einzüge und Ratswahlen in Reichsstädten. Nach der klassischen Ritualforschung sei die Öffentlichkeit zunächst auf Rituale, die einen nicht unerheblichen Beitrag zur Konstituierung von Stadtgesellschaft leisteten, angewiesen gewesen. Demgegenüber hätten die Rituale des 17. Jahrhunderts verstärkt Öffentlichkeit benötigt, bevor sie im 18. Jahrhundert schließlich leer gelaufen seien. Übersehen werde dabei, dass auch für die bewusste Teilnahme oder Nicht-Teilnahme an der Vergemeinschaftung im Großritual gute Gründe sprachen, jenseits von Zwang und Sanktionen durch die Obrigkeit. So habe die Mitwirkung am Ritual die Möglichkeit geboten, die Außeralltäglichkeit des Rituals zu erfahren und an der sich anschließenden Verköstigung teilzunehmen. Die Mitwirkung, insbesondere an prominenter Stelle, habe auch dazu gedient, Prestige in Form symbolischen Kapitals zu erwerben, das in ökonomisches Kapital umgewandelt werden konnte.

Dass die Einführung neuer Medien und der kritische Umgang mit diesen schon in zeitgenössischen intellektuellen Diskursen reflektiert und diskutiert wurden, zeigte Dagmar Freist (Oldenburg) am Beispiel von Kontroversen um „news“ in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts in London, die in gedruckten „newsbooks“ oder im „office of information“ seit den 1630er Jahren für Jedermann frei zugänglich waren. Im zeitgenössischen Diskurs seien „news“ in dieser Form als Kommerzialisierung der Politik, die damit auch zur Ware wurde, empfunden worden. Diese Entdeckung von „news“ als Ware, die mitunter eine Eigendynamik, losgelöst von ‚Wahrheit‘ und ‚Realität‘, entfaltet habe, beunruhigte die Zeitgenossen, da „news“ nun durch eine breitere Öffentlichkeit wahrgenommen und instrumentalisiert werden konnten. Ausdruck dessen sei die Diskreditierung der öffentlichen Meinung als ‚Weibergeschwätz‘. Besonders wirkmächtig waren Bilder in ihrer Intermedialität, d.h. in der engen Verknüpfung zwischen Mündlichkeit, Schriftlichkeit und konkreten Aktionen, wie sie in der rituellen Inszenierung von Schandstrafen im Theater oder in Flugschriften deutlich wurden. Orte der Information und der Kommunikation konnten zufällig in öffentlichen Räumen entstehen oder – beeinflusst durch

die Arbeitsstätten bestimmter Berufsgruppen wie der London Stock Exchange, Coffee Houses, Wirts- und Kaffeehäuser, Druckereien, Buchläden, Informationsbörsen und der St. Paul's Walk – bewusst gewählt und aufgesucht werden.

Anders als in der traditionellen Forschung, die stark durch das zeitgenössische Bild der Zünfte als überlebte Einheiten geprägt war, die nicht am öffentlichen Diskurs teilnahmen und die Negativfolie zur bürgerlichen Öffentlichkeit bildeten, interpretierte Patrick Schmidt (Gießen) in seinem Vortrag „Zünfte und frühneuzeitliche Öffentlichkeiten. Überlegungen zu einem facettenreichen Verhältnis“ Zünfte nicht als im zwingenden Gegensatz zur bürgerlichen Öffentlichkeit stehend. Obgleich die Zünfte auf Traditionalismus- oder Eigennutz-Vorwürfe zunächst mit kollektiver ‚Beschweigung‘ reagierten, hätten die neuen Formen der bürgerlichen, aufgeklärten Öffentlichkeit Eingang in die traditionellen Korporationen gefunden. Zunftbücher mit stadt- und weltchronikalischem Charakter und die Modifizierung der zunftischen Erinnerungsnarrative und Ursprungserzählungen durch aktuelle Beiträge zu Wissenschaft und Fortschritt könnten als Indizien dafür gelten, dass Zunfthäuser auch Zentren für Kommunikation und Diskussionen und somit Teilöffentlichkeiten im Sinne von integrierter Öffentlichkeit gewesen seien.

In seinem Vortrag über Flugpublizistik im urbanen Raum der Frühen Neuzeit konstatierte Daniel Bellingradt (Berlin), dass – exemplarisch analysiert an medialen Ereignissen in Hamburg, Köln und Dresden – seit dem letzten Drittel des 17. Jahrhunderts die hohe Wirkmächtigkeit von Flugpublizistik die Konfliktaustragung in einer medialen Öffentlichkeit jenseits der Gelehrtenkreise eröffnet habe und so Raisonnements im Habermas'schen Sinne eingeübt werden konnten. Besonders anschaulich sei dies am Beispiel einer zunächst rein kirchenrechtlichen Auseinandersetzung (1701/02) in der Hansestadt Hamburg, der als Presse- und Zeitungshauptstadt der Frühaufklärung ein Ausnahmestatus zukomme. Die hohe Präsenz des Streits in der Flugpublizistik habe einen medialen Resonanzraum geschaffen, in dem große Teile der Bevölkerung sensibilisiert und in dem zahlreiche Parallel- und Anschlussdiskussionen integriert worden seien. Durch das Politikbeobachten sei so eine omnipräsente Öffentlichkeit geschaffen worden. Die Beteiligung der Obrigkeiten an Diskussionen mittels der Pamphletistik sei jedoch tendenziell durch Passivität und fehlende Effizienz gekennzeichnet gewesen.

Um das Verhältnis von Stadt und Öffentlichkeit am Beispiel der brandenburgischen Stadt Halle zu klären, bediente sich Holger Zaunstöck (Halle/Saale) der stadt-historischen Konstellationsforschung, die seiner Ansicht nach eine ergebnisoffene Beschreibung ermögliche. Der in der hallischen Vorstadt Glaucha ab 1698 errichtete Waisenhauskomplex, die so genannten Francke'schen Stiftungen, diene seinem Erbauer, dem Pietisten August Hermann Francke, als topographische Keimzelle, um

den globalen Anspruch in einem von ihm selbst entworfenen Mediensystem zu verbreiten. In der Auseinandersetzung um die Raumordnung, um die Deutungshoheit über die Bilder der Stadt und um Markierungen im Stadtraum (topographische Disziplinierung) habe sich das Öffentliche in Halle zu Beginn des 18. Jahrhunderts als noch herzustellender Zustand konstituiert.

In seinem Vortrag „Stadt, Staat, Nation – Gestufte Öffentlichkeit 1750–1850“ gab Frank Möller (Greifswald) einen Ausblick auf die Öffentlichkeit des 19. Jahrhunderts und erläuterte – aus Sicht der Frankfurter Bürgertumsforschung – das Konzept der gestuften Öffentlichkeit vor allem am Beispiel des Vereinswesens in Augsburg. Im Unterschied zur bürgerlichen Öffentlichkeit der Vormoderne sei die städtische Öffentlichkeit von der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Resultat einer face-to-face-community und eines Verständnisses der Bürgergemeinde als Zusammenschluss aller Bürger egalitär und zugleich tendenziell elitär. Die in sich relativ abgeschlossenen, aus traditionellen und neuen Gruppen bestehenden Teilöffentlichkeiten der Stadt überlappten sich teilweise und bauten stufenweise aufeinander auf. Die eigentliche Zäsur sei erst im Vormärz erfolgt, da nun der Nationalismus zum Erfolgsmodell avanciert sei und vormals lokale Konflikte zunehmend auf nationaler Ebene ausgetragen worden seien.

Frédéric Barbier (Paris) konzentrierte sich in seinem Impulsstatement auf private, halb-private und offene Räume. Der offene Raum sei dabei nicht mit dem öffentlichen Raum gleichzusetzen. Raum, der öffentlich sei, bleibe lediglich die Straße, die besondere Beachtung verdiene. Außerdem forderte Barbier eine Neuorientierung des Paradigmas der Öffentlichkeit dahin gehend, den großen Einfluss der Druckmedien bei der Veränderung von Öffentlichkeit breiter zu würdigen.

Den Erkenntnis leitenden Zusammenhang der Schlögl'schen Dimensionen sah Andreas Gestrich (London) in seinem Impulsstatement darin, dass die Entscheider bei ihren Entscheidungen beobachtet worden seien. Diese rein kommunikationstheoretische Perspektive habe den Vorteil, sich von räumlichen und sozialstrukturellen Zuweisungen der Trägerschichten und vom normativen Aspekt von Habermas verabschieden zu können, nähme aber die Materialität der Räume nicht ernst und erfordere – gerade bei der Analyse von Teilöffentlichkeiten und Netzwerken – Ergänzungen durch systemtheoretische Sichtweisen. Bisher weitgehend vernachlässigte inhaltliche Aspekte – Professionalisierung des Journalismus und der Nachrichtengewinnung, die Bedeutung der Gelehrtenkreise für die Herausbildung von Öffentlichkeit und die enorme Wirkung konkreter politischer Ereignisse auf Formen der Öffentlichkeit – sollten bei einer weiteren Betrachtung von Stadt und Öffentlichkeit berücksichtigt werden.

In der Abschlussdiskussion wurde deutlich, dass weiterhin erheblicher Diskussionsbedarf über das Verhältnis von Öffentlichkeit und Stadt besteht. Trotz fundamentaler Unterschiede im Verhältnis von Stadt und Öffentlichkeit zwischen der Stadt der Vormoderne und der Stadt der Moderne (Schlögls Konzept der Anwesenheitsgesellschaft im Gegensatz zu einer globalisierten und universellen Öffentlichkeit in der Moderne) regte die Tagungsteilnehmer an, den Blick epochenübergreifend verstärkt auf Akteure, Räume und Medien zu richten.

**Kristina Thies, Exzellenzcluster „Religion und Politik in den Kulturen der Vormoderne und der Moderne“, Westfälische Wilhelms-Universität Münster,
KristinaThies@uni-muenster.de**

Tagungsbericht: Cities as a stage for reform: Britain and Germany 1890-1914, *London, Deutsches Historisches Institut 26.-28.3.2009 (Ta- gung der GSU)*

„Wenn wir alle wichtigen Themen behandeln wollten, müssten wir eine Woche oder länger tagen“, erwiderte Dieter Schott als Mitorganisator der hier zu besprechenden Konferenz, als in der Schlussdiskussion zahlreiche Vorschläge kamen, was man alles berücksichtigen müsse, um der Tagungsüberschrift angemessen zu analysieren. Einige hätten der Ökonomie mehr Gewicht zuschreiben wollen, andere den *Gender*-Aspekten, wieder andere den Repräsentationsformen und der Medialisierung der Städte, der konservativen und marktorientierten Reformopposition sowie dem Anti-Urbanismus und den Stadt-Land-Beziehungen.

Ungeachtet einer solchen Wunschliste kamen de facto zahlreiche alte und neue Themen auf dieser Konferenz zum Tragen, die vom 26. bis 28. März 2009 im Deutschen Historischen Institut in London stattfand und die von Dieter Schott, Andreas Gestrich und Gisela Mettele für die GSU, das DHI London und das Centre for Urban History Leicester in Kooperation konzipiert und organisiert wurde.¹

Mehrere ReferentInnen stellten in ihren Vorträgen die Kennzeichen der nach 1890 einsetzenden neuen Ära heraus.² In der Politik kamen vielfältige dynamische Prozesse zum Tragen, die viktorianische Philanthropie geriet in eine Sinnkrise,³ der wechselseitige Gedankenaustausch zwischen Großbritannien und Deutschland intensivierte sich. Die potentiellen Träger der Reformen, insbesondere Architekten und Stadtplaner, trieben ihre Professionalisierung und Profilierung voran und ent-

¹ Im Folgenden werden die Referate und Manuskripte genannt, die zu den jeweiligen Aspekten beigetragen haben, ohne selbstredend Ansprüche auf Vollständigkeit zu erheben. Meine Ausführungen haben viel Clemens Zimmermann zu verdanken, der die Ergebnisse der Tagungen am Schluss der Konferenz profunde zusammengefasst hat.

² Dieter Schott, „A new Era?“ Cities as Arenas for Progressive Mayors in Germany; Andrew Lees, Social Reforms in British Cities as Seen by Germans; Gerd Kuhn, Learning from England. German Working-Class and Social Stability; Michael Harrison, Thomas C. Horsfall: „The German Example“ – A Selective Reading of German Town Planning Practice; John Griffiths, Reformers, Projects and Measures of Urban Reform in Britain; Ina Zweiniger-Bargielowska, Life Reform and the City.

³ So Harrison, Thomas C. Horsfall.

wickelten auf dieser Basis ein gesteigertes Selbstbewusstsein. Die Reformbewegungen verdichteten sich, und die Anzahl der Reformvereine und -organisationen nahm beträchtlich zu.⁴ Bestrebungen zur Neugestaltung individueller und kollektiver Lebensformen gewannen in Teilen der Mittelschichten und der Arbeiterschaft an Zugkraft, zum Beispiel in der Lebensreform- und der Baugenossenschaftsbewegung.⁵ Das Experimentieren mit Projekten und Modellversuchen erzielte gesteigerte Beachtung in der reformorientierten Öffentlichkeit. Ein solches Experiment war beispielsweise Kingsley Hall⁶, denn in diesem *People's House* wurden nicht nur soziale Schranken durchbrochen, sondern auch die Grenzen zwischen privater und öffentlicher Sphäre aufgehoben und ungewohnte Formen von *domesticity* eingeführt.

Verschiedentlich arbeiteten die ReferentInnen die damals neue Sichtweise auf die Städte heraus. So entstanden sehr ausdifferenzierte urbane Statistiken;⁷ Armutsbeschreibungen enthielten vermehrt soziologische Argumentationsstränge;⁸ Zeichnungen und Photographien der Slums und ihrer BewohnerInnen führten zu einer intensivierten Visualität von Armut; zahlreiche Karten über Stadt und Region dienten als Planungsunterlagen;⁹ Zeitungsberichte und Fachzeitschriften, etwa das *Municipal Journal*,¹⁰ führten zu einer intensivierten Medialisierung der Reformbestrebungen; und Ansätze zur Etablierung der Denkmalspflege¹¹ hoben die Bedeutung der Stadtgeschichte für die damalige Gegenwart hervor.

Im Zentrum des Reforminteresses standen Arme und ihre miserablen Behausungen. Nicht mehr der Charakter¹² und das negativ bewertete Verhalten dieser Menschen¹³ dienten nunmehr als alleinige Begründung für deren schlechte Lebens- und

⁴ Pierre-Yves Saunier, „But a Local Phase of a World Problem?“ Locating the British-German Conservation within Urban Reform Circulatory Regimes.

⁵ Zweiniger-Bargielowska, Life Reform; Gisela Mettele, Partial Import of a Social Utopian Concept? Women in the German Garden City Movement; Dennis Hardy, The Garden City Concept as a Solution to the Crisis of the Metropolis.

⁶ Seth Koven, Radicalizing the Settlement Movement: Community, Domesticity and Social Space at Kingsley Hall People's House in Bow.

⁷ Richard Rodger, Making Sense by Counting: Urban Statistics.

⁸ Diana Maltz, Robert Sherard: The Cosmopolitan Journalist and the Slum Exposé, 1897-1905.

⁹ Dirk Schubert, Slum Clearance as an Intervention and as Catalyst for Town Planning and Social Reform. Based on Case Studies in Hamburg and London Before World War I; Christoph Bernhardt, Private Capital and Public Planning in the Great Berlin Competition and the Ruhr Conurbation Debate.

¹⁰ Griffiths, Reformers.

¹¹ Astrid Swenson, The Care of Historical Cities. British-German Exchanges on Preservation; Schubert, Slum Clearance.

¹² Maltz, Robert Sherard.

¹³ Michael Schäfer, „Uplifting the Poor“: Involving Middle-Class Men and Women into Municipal Poor Welfare.

Wohnverhältnisse, vielmehr bahnte sich mehr und mehr die Erkenntnis ihren Weg, dass die Zustände gesellschaftlich (mit)verursacht seien. Doch wie dem Zustand am besten abzuhelpfen sei, darüber gingen damals die Ansichten weit auseinander. Die einen setzten nach wie vor primär auf den Markt, andere favorisierten hingegen die von einigen Kommunen eingeleiteten *Slum Clearances*,¹⁴ wieder andere blieben nach wie vor dem viktorianischen Konzept der *Settlements* verhaftet, die es in dieser Form nur in Großbritannien, nicht aber in Deutschland gegeben hat. In beiden Ländern engagierten sich zunehmend Frauen aus den Mittelschichten im Bereich der Wohnungspflege und absolvierten Visitationen in den Behausungen der Slum-Quartiere. Durch ihren Einsatz und die Diskussionen ihrer Erfahrungen mit der Lebenswelt der Armen entstanden kommunikative Frauenräume, die mit den verschiedenen Zweigen der Frauenbewegung eng verknüpft waren.¹⁵ Ältere Diskussionen, etwa die, ob das eigene Kleinhaus - wie in England - oder das große Mietshaus - wie in Deutschland - der Kohäsion der Gesellschaft förderlicher sei und wie weit sich die sozialräumliche Segregation ausbreiten könne ohne den Zusammenhalt der Gesellschaft zu gefährden,¹⁶ begleiteten auch die Reformbewegungen der neuen Ära. Nach wie vor erhofften britische ReformeInnen sich, dass zumindest ihre *Settlements* als Begegnungsstätte zwischen den sozialen Schichten die ansonsten hochgradige sozialräumliche Segregation in britischen Städten abmildern könne. Und die Howard'sche Gartenstadtidee, die als Zukunftsmodell auf der Basis des Einfamilienhauses viele ReformeInnen faszinierte, lenkte die diesbezüglichen Diskussionen in neue, teilweise visionäre Bahnen.¹⁷

Zum Zukunftsmodell (vor)städtischen Wohnens gehörte in beiden Ländern auch ein entsprechendes Wohnverhalten, das durch Sozialdisziplinierung erreicht werden sollte. Im Kontext der neuen Wohnungshygiene galt es aus Sicht der bürgerlichen SozialreformerInnen, die armen Menschen zu Sauberkeit und Ordentlichkeit zu erziehen.¹⁸ In einigen meist von kleinbürgerlichen Familien bewohnten Garten(vor)städten kamen zudem bereits damals erste Ansätze zur Modernisierung des Haushalts zum Tragen.¹⁹ Die damit verbundenen Erleichterungen für die Hausfrauen sollten die konventionelle Geschlechterordnung in diesem Bereich auf eine modernisierte Ebene stellen, während die Genossenschaftsregeln, die vielen

¹⁴ Schubert, *Slum Clearance*. Dort, wo die Umsetzung erfolgte, konnten die zum Umzug gezwungenen Menschen aus Kostengründen dann gar nicht mehr in die neuen Wohnhäuser zurückkehren. Griffiths, *Reformers*.

¹⁵ Ulla Terlinden, *Housing Reform and Women's Movement*.

¹⁶ Kuhn, *Learning from England*.

¹⁷ Hardy, *The Garden City*; Mettele, *Partial Import*.

¹⁸ Terlinden, *Housing Reform*; Schäfer, „Uplifting the Poor“; Mettele, *Partial Import*.

¹⁹ Mettele, *Partial Import*.

Garten(vor)städten zu Grunde lagen, de facto auf den männlichen Haushaltsvorstand ausgerichtet blieben.²⁰

Als Grundlage aller Reformmaßnahmen galt ferner eine moderne Stadt- und Regionalplanung, die der Lösung der Metropolenkrise dienen sollte.²¹ Das *Housing- und Town planning Gesetz* von 1909, das wegen der nun hundertjährigen Geschichte den Anlass für die Abhaltung der Londoner Tagung gab, kann als Wendemarke für die englische Reformpolitik gelten. Das Gesetz ermöglichte den Kommunen, ihre Stadterweiterungen nach Reformprinzipien zu gestalten und für den bestehenden Hausbestand Wohnungsinspektionen vorzunehmen. Immer wieder fiel damals und später im 20. Jahrhundert der Blick der britischen Planungsexperten auf Deutschland, wie Stephen Ward in seinem Abendvortrag hervorhob.²² Besonders imponierte den Briten die Stadterweiterungspolitik vieler Kommunen, die architektonischen und organisatorischen Konzepte, die dem Siedlungsbau der 1920er Jahre zu Grunde lagen, ferner die Autobahnen der NS-Zeit, die Fußgängerzonen und Verkehrsberuhigungen vor allem der 1970er Jahre sowie die Umweltpolitik in Stadt und Region während des letzten Drittels des 20. Jahrhunderts.

In Deutschland erließen die Kommunen in wilhelminischer Zeit bekanntlich immer häufiger recht ausdifferenzierte Verordnungen, welche die Stadterweiterung durch Bauzonen mit unterschiedlichen Gestaltungsprinzipien vorschrieben.²³ Als Katalysatoren der Planungseuphorie fungierten nicht nur die Stadterweiterungen, sondern auch die modernen Transportmittel und die Einsichten in die Notwendigkeit, die lokale Infrastruktur weiterzuentwickeln.²⁴ Wie vielseitig derartige Reformschritte damals durch und für die Kommunen möglich waren, wurde am Beispiel von Frankfurt und Mannheim gezeigt.²⁵ Die reformorientierten Oberbürgermeister Franz Adickes und Otto Beck modernisierten nicht nur die lokale Infrastruktur, sondern betrieben darüber hinaus eine vorausschauende Stadterweiterungspolitik, indem die Kommunen (Bau-)Land ankauften und Eingemeindungen vornahmen. Auch auf sozialem Gebiet kamen Neuerungen zum Zuge, etwa die Zusammenführung von kommunaler und privater Wohltätigkeit.²⁶ Allerdings handelte es sich hier um Vorzeigestädte, die nicht für das Gros der deutschen Städte repräsentativ waren.

²⁰ Ebd.

²¹ Schubert, *Slum Clearance*; Bernhardt, *Private Capital*.

²² Stephen V Ward, *British learning from German urban planning: Reflections on the century since 1909*.

²³ Brian Ladd, *Planning versus Democracy? The German Model*; Kuhn, *Learning from England*.

²⁴ Bernhardt, *Private Capital*; Schott, „A New Era“.

²⁵ Schott, „A New Era“.

²⁶ Ebd., Schäfer, „Uplifting the Poor“; Terlinden, *Housing Reform*.

Zu den großen Reformschritten gehörte in der Vorkriegsphase in beiden Ländern auch die Regionalplanung. Vor allem war es Patrick Geddes, der Prinzipien für weitreichende Planungen entwickelte, durch die soziale und ökologische Probleme gelöst und den menschlichen Bedürfnissen entsprochen werden sollten.²⁷ Hinsichtlich der Regionalplanung in Deutschland stachen jene Ansätze hervor, die dann 1920 zur Gründung von Groß-Berlin und des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk geführt haben.²⁸

Als ein roter Faden, der zahlreiche Referate und Diskussionen durchzog, dienten die Hinweise auf den transurbanen und transnationalen Gedankenaustausch – vor allem zwischen England und Deutschland.²⁹ Konferenzen, Bücher, Zeitschriften und Korrespondenzen sorgten für eine rege Kommunikation. Studienreisen ins andere Land verbreiteten die Kenntnisse und vermehrten die Anzahl der Kontakte. Europa wurde zu einem Raum intensiver Begegnung. Zirkulierende Austauschprozesse über Reformvorhaben und Reformbeispiele zwischen den europäischen Industrieländern -- unter Einschluss der USA -- füllten diesen Kommunikationsraum immer wieder von Neuem.³⁰ Als transnationale Mediatoren fungierten häufig die Fachexperten, etwa Werner Hegemann, Cebriá Montoliu und Patrick Geddes.³¹ Übereinstimmend wurde allerdings in den Diskussionen immer wieder betont, dass der transurbane Ideenaustausch auch im nationalen Rahmen gesehen werden müsse, wobei Konkurrenz und Wettbewerb zu beachten seien.³² Überdies lösten nicht alle internationalen Konferenzen eine nachhaltige Wirkung aus, wie an Beispiel der RIBA Konferenz verdeutlicht wurde.³³ Hinsichtlich der ‚Übersetzung‘ des jeweils im anderen Staat Wahrgenommenen in die eigene Kultur des Landes fallen vor allem die selektiven Rezeptionen ins Gewicht, etwa die einseitig positive Einschätzung deutscher Stadtplanung, die der Manchester Stadtplaner Thomas Coglian Horsfall vornahm, ferner die recht unterschiedlichen Rezeptionen der Howardschen Gartenstadt in den diversen Ländern, die zu eigenwilligen Mischungen und hybriden Erscheinungen führten. In manchen Referaten,³⁴ aber vor allem in den Diskussionen, wurden außerdem die Verbindungslinien kurz angerissen, die zwischen den kom-

²⁷ Helen Meller, Patrick Geddes and the Concept of the Regional Survey.

²⁸ Bernhardt, Private Capital.

²⁹ Lees, Social Reforms; Kuhn, Learning from England; Harrison, Thomas C. Horsfall.

³⁰ Saunier, But a Local Phase.

³¹ Christiane Crasemann Collins, Town Planning as an International Debate: Mediators and Interpreters: Werner Hegemann and Cebriá Montoliu; Meller, Patrick Geddes.

³² So insbesondere William White, The RIBA Conference 1910: A Focus for International Town Planning (RIBA = Royal Institute of British Architects).

³³ White, The RIBA Conference.

³⁴ Griffiths, Reformers; Maltz, Robert Sherard; Harrison, Thomas C. Horsfall; Saunier, But a Local Phase.

munalen Reformdiskussionen und anderen Diskurssträngen jener Zeit bestanden haben, etwa zu den Bestrebungen in den Bereichen der Hygiene und Gesundheit oder zu den Konzepten der Abstinenzbewegung, des Sozialdarwinismus und der Bevölkerungspolitik sowie des Imperialismus. Solche Verknüpfungen aufzuzeigen ist nicht zuletzt deshalb wichtig, weil dadurch die Relevanz der Stadtreformdiskussionen für die allgemeine Geschichtsschreibung über jene Phase offensichtlich wird.

Ungeachtet aller eindrucksvollen Reformschritte, die diese Zeit kennzeichneten, wurden in einigen Referaten und vor allem in den Diskussionen auch immer wieder die Grenzen der Reformbewegungen thematisiert. Hauseigentümer bangten um ihren Einfluss, Wirtschaftsbürger und Spekulanten setzten auf den freien Markt und Kleinbürger versuchten die kommunalen Budgets niedrig zu halten.³⁵ In diesem Zusammenhang fielen die Blicke immer wieder auf das undemokratische Kommunalwahlrecht in Deutschland,³⁶ dessen Beibehaltung selbst in den reformorientierten Kommunen außer Frage stand, denn an den Machtverhältnissen sollte nicht gerüttelt werden. Eine Partizipation von Arbeitern oder gar Gewerkschaftern und Sozialdemokraten an der Organisation sozialer Einrichtungen blieb in der Regel ebenfalls unerwünscht. So dominiert der Eindruck paternalistischer Kommunalpolitik, die ihre größten Leistungen auf den Gebieten der Planung und der Verbesserung der Infrastruktur erbrachte, während sich die sozialpolitischen Maßnahmen meist in engen Grenzen hielten. Auf dem Wohnungssektor wurden bestenfalls für einen Teil der eigenen Gemeindebeschäftigten neue Unterkünfte erstellt. Für die Genossenschaftssiedlungen war das Reichsgenossenschaftsgesetz von 1889 viel einschlägiger als alle kommunale Reformpolitik, weil die LVAs nun den Genossenschaften günstige Kredite anbieten konnten .

Die ReformerInnen erreichten, insgesamt gesehen, nicht ihre Reformziele,³⁷ obwohl gerade die Kommunen ein bedeutsames Betätigungsfeld für sie blieb.³⁸ Es bedurfte der fundamentalen Erfahrungen des Ersten Weltkrieges und der stark veränderten politischen Konstellation danach, um trotz großer wirtschaftlicher und finanzieller Probleme die Umsetzung der Reformbewegungen in erweiterten Formen voranzutreiben. So zogen die Regierungen beider Länder vor allem aus der ehemals höchst begrenzten städtischen Wohnungsreformpolitik die Konsequenz und leiteten die nunmehr erforderlich erscheinenden neuen Schritte per Staatsgesetz ein.

Prof. Dr. em. Adelheid von Saldern, Universität Hannover, asalter@gwdg.de

³⁵ Griffiths, Reformers.

³⁶ Vor allem Ladd, Democracy.

³⁷ Griffiths, Reformers.

³⁸ Schott, „A New Era“.

Tagungsbericht: Mittelstadt - Urbanes Leben jenseits der Metropole, *Göttingen (2.4.-3.4.2009)*

Städte mittlerer Größe sind in der Stadtforschung bisher wenig berücksichtigt worden, so die Ausgangsthese der interdisziplinär angelegten Tagung, zu der das Institut für Kulturanthropologie/Europäische Ethnologie der Georg-August-Universität Göttingen eingeladen hatte. Zwar haben sich Forscher immer wieder Mittelstädten gewidmet – die klassischen Untersuchungen, angefangen bei den „Middletown“-Studien der Lynds, wurden auf der Tagung häufig als Referenz genannt –, aber selten seien sie als eigener Typus herausgearbeitet worden.

Als unerlässliche Voraussetzung bezeichnete die Organisatorin Brigitta Schmidt-Lauber, den Begriff „Mittelstadt“ zu definieren. Sie verwies darauf, dass existierende Bestimmungen, die auf statistischen Kenngrößen basierten, unzureichend für eine auf Alltagserfahrungen und lebensweltliche Spezifika ausgerichtete Forschung sei. Man darf vorweg nehmen, dass auch auf dieser Tagung die „Mittelstadt“ nicht letztendlich definiert werden konnte, und viele Beiträge weiterhin der Annäherung über die Bevölkerungszahl folgten. Nichtsdestotrotz wurde auch deutlich, welche Merkmale für eine alternative Definition taugen könnten. Die von Schmidt-Lauber in der Einführung zur Tagung vorgeschlagenen Kriterien fanden dabei in den einzelnen Beiträgen in unterschiedlichster Form Wiederhall. Die entsprechenden Vorschläge hoben dabei vor allem auf räumliche und soziale Distanzen ab, die in Mittelstädten geringer seien als in Großstädten. So zeige sich eine weniger stark segregierte Stadtgesellschaft ebenso als Kennzeichen wie eine engmaschigere soziale Vernetzung oder eine kleinteiligere Raumerfahrung. Die Großstadt blieb dabei in den meisten Vorträgen die unübersehbare Folie, vor deren Hintergrund als mittelstädtisch charakterisierte Phänomene beschrieben wurden.

Die diskutierten Tagungsbeiträge lassen sich grob zwei Argumentationsmustern zuordnen. Die einen versuchten, Mittelstadt aus sich heraus zu erklären und wandten sich verstärkt Selbstbildern, lokalen Diskursen und Praktiken zu. Die anderen erörterten mittelstädtische Spezifika in Abhängigkeit von Großstädten oder als Teil von Metropolregionen. Der erste Ansatz wurde zum Beispiel von Marita Metz-Becker (Marburg) vertreten, die in ihrem Vortrag „Zum kulturellen Gedächtnis deut-

scher Universitätsstädte“ zeigte, wie sich Universitätsstädte mittlerer Größe wie Marburg oder Jena im 19. Jahrhundert über ihre intellektuelle Tradition zu definieren begannen. Eine wichtige Rolle habe dabei die Verortung und Vergegenwärtigung von Wirkungsstätten bedeutender Wissenschaftler über Erinnerungstafeln gespielt. Am Beispiel der Kontroverse um den rekonstruktiven Wiederaufbau der Aschaffener Löwenapotheke zeigte Georg Wagner-Kyora (Hannover), wie pointiert räumliche Erfahrungen in einer Mittelstadt zur Problematisierung eines städtebaulichen Missstandes beitragen. Er thematisierte auch, dass die relativ kurzen Kommunikationswege im Aschaffener Burg der 1980er Jahre erheblich zur Lösung des Konflikts zwischen Bürgergruppen und Stadtrat beigetragen hätten. Eine ähnliche Perspektive, nämlich die einer Innenansicht der Mittelstadt nahm auch Rolf Lindner (Berlin) ein. In seinem Vortrag „Maß und Mitte: Middletown Revisited“ betonte er jedoch einen bis dahin wenig diskutierten Aspekt: Durchschnittlichkeit und Konformitätsdruck. Er beschrieb Mittelstädte als Orte, an denen an Bewährtem festgehalten werde, und konstatierte homogenisierende und standardisierende Tendenzen mittelstädtischer Gesellschaften.

Komplementär dazu standen Beiträge, die ihren Gegenstand vornehmlich in deren Beziehung zu Großstädten diskutierten. Norbert Fischer (Hamburg) zeigte am Beispiel von Bad Oldesloe, wie regionalplanerische Prämissen in der Metropolregion Hamburg die Stadtentwicklung beeinflussten. Aufgrund der frühen und starken Ausrichtung auf die Hansestadt als regionalem Entwicklungsschwerpunkt habe Bad Oldesloe zentralörtliche Funktionen eingebüßt. Die eigenständige Urbanität der Mittelstadt sei „zertrümmert“ worden. Andrea Rüdiger (Dortmund) erhob in ihrem Vortrag die Lage einer Stadt im regionalen Kontext zum Prinzip. Sie eröffnete damit zugleich eine Diskussion um die Variationsbreite mittelstädtischer Spezifika in Abhängigkeit von ihrem räumlichen Verhältnis zu anderen Städten, insbesondere regionalen Zentren. Ebenfalls mit Blick auf räumliche Planung fragte Holger Leimbrock (Dresden) in seinem Beitrag „Planungsstrategien zur Gestaltung mittelstädtischer Lebensräume“ nach spezifischen Mustern der Innenstadtgestaltung. An Hand von Entwicklungsmaßnahmen der 1960er Jahre und aktuellen Großprojekten legte er dar, wie sich die Planung als „Großstadtimitation“ vollzieht und daher oft unangemessen wirkt.

Gottfried Korff (Tübingen) eröffnete die abschließende Diskussion, indem er verschiedene Definitionsvorschläge wieder aufgriff. Er forderte eine Typologie der Mittelstadt, die aus der Frage nach der formativen Kraft des Stadttypus entwickelt werden müsse. Clemens Zimmermann (Saarbrücken) unterstützte diesen Ansatz und bezeichnete die Untersuchung von spezifischen Strukturmerkmalen, die Einfluss auf Interaktionsmuster entwickelten, und Akteurskonstellationen im Hinblick auf

Soziabilität und Kommunikation als fruchtbaren Ansatz für eine Definition des Mittelstädtischen. Aus Blick des Historikers sei es zudem unabdingbar, so Zimmermann, gerade auch die historische Variabilität dessen, was als Mittelstadt gelte, zu berücksichtigen – dieser Aspekt spreche dafür, „Mittelstadt“ aus sich heraus zu definieren. Damit stellten sich Korff und Zimmermann auch gegen solche Ansätze, die die Mittelstadt in Relation zu anderen Siedlungsmustern verstanden wissen wollten. So schlug Franz-Werner Kersting (Münster) vor, Städte mittlerer Größe auch in ihrem Verhältnis zum Land und zum dörflichen Leben zu analysieren. Daraus ergebe sich die Betonung anderer Merkmale, als sie aus dem Vergleich mit Großstädten hergeleitet werden. Der relationale Erklärungsansatz inspirierte in der Abschlussdiskussion zahlreiche Versuche, Kennzeichen der Mittelstadt zu erfassen, die von der „Hybridität im urbanen Dazwischen“ bis zum „Schauplatz für Normalitätsvorstellungen“ reichten.

Die Tagung „Mittelstadt - Urbanes Leben jenseits der Metropole“ brachte sehr heterogene Ansätze zusammen, die der Interdisziplinarität der Teilnehmer, vor allem aber der noch offenen Definitionsfrage geschuldet war. Es zeigte sich, wie eng die Vorstellungen, was den Stadttypus „Mittelstadt“ ausmacht, mit der Frage verknüpft ist, was die spannenden Fragen bei Erforschung des empirisch erlebbaren Phänomens „Mittelstadt“ sind. Im Laufe der Tagung bildeten sich deutlich zwei Perspektiven heraus: Einerseits diejenige, die Mittelstadt in Relation zur Großstadt, aber auch zum Dorf, versteht, und andererseits diejenige, die Mittelstädte aus den eigenen Spezifika und Qualitäten erklären will.

**Sebastian Haumann, Graduiertenkolleg „Topologie der Technik“,
Technische Universität Darmstadt,
haumann@pg.tu-darmstadt.de**

Tagungsbericht: Die Stadt und ihr Gedächtnis. Zur Zukunft der Stadtmuseen *Fachtagung des Stadtmuseums Berlin* *Berlin, 23.03.–24.03.2009*

Die deutschen Stadtmuseen befinden sich, wenn nicht in einer Krise, so doch an einem Scheideweg. Bereits seit Jahren ist ihnen klar, dass sie sich neu erfinden müssen, um nicht vollends marginalisiert zu werden. Zu groß ist die Konkurrenz der Freizeitangebote, besonders in den Großstädten. Und zu klein die Zahl der Menschen, die etwa in Berlin nach Besichtigung des Pergamonaltars und der Nofretete auch noch den Weg in das historische Museum der Stadt finden.

Erstaunlich viele – nämlich 150 Fachleute aus ganz Deutschland – fanden allerdings den Weg in das Märkische Museum, das Stammhaus der Stiftung Stadtmuseum Berlin, anlässlich der Fachtagung „Die Stadt und ihr Gedächtnis. Zur Zukunft der Stadtmuseen“.

Bereits der Begrüßungsvortrag der Direktorin des Berliner Stadtmuseums, *Franziska Nentwig*, benannte die zentralen Probleme, mit denen sich ein per definitionem auf das Lokale konzentrierendes Museum heute konfrontiert sieht. Ins Leben gerufen von jenem so oft glorifizierten, optimistisch in die Zukunft und nostalgisch in die Vergangenheit blickenden Bürgertum, war es für dieses vor allem ein Ort der Selbstvergewisserung und Identitätsstiftung. Diese Zielgruppe scheint genauso verschwunden wie die damit verbundene Aufgabe. Umso schwerer fällt es vielen Stadtmuseen, selbstbewusst eine neue Rolle einzunehmen. Zu gegensätzlich ist der von den verschiedenen Interessengruppen an sie herangetragene Anforderungskatalog.

„Wie sieht die Zukunft der Stadtmuseen aus angesichts der deutlichen Veränderungen der Städte und des Publikums?“ lautete die zentrale Frage des Symposiums. Die Veranstaltung, konzipiert von *Claudia Gemmeke*, Leiterin des Forums des Stadtmuseums Berlin und mit Unterstützung der Bundeszentrale für Politische Bildung realisiert, verzichtete bewusst auf die Präsentation von Best-Practice-Beispielen als Antwortkatalog. Stattdessen sollten Fachleute aus anderen Disziplinen zu Wort kommen. Denn Sichten von außen versprechen neue Impulse.

Die stärkste dieser Interessengruppen ist nach wie vor die Politik. Die Vorträge der Vorsitzenden des Kulturausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, *Alice*

Ströver, und des Präsidenten der Bundeszentrale für politische Bildung, *Thomas Krüger*, machten vor allem eines deutlich: Ein erfolgreich agierendes Stadtmuseum muss von der öffentlichen Hand angemessen ausgestattet werden und sollte sich trotz seiner Abhängigkeit von öffentlichen Geldern jedem Versuch inhaltlicher Einflussnahme durch die Politik widersetzen. In welcher Form sie ihre allgemeinen Aufgaben (Sammeln, Bewahren, Forschen, Präsentieren) erfüllen, sollte ihnen weitestgehend selbst überlassen bleiben. Die Forderung Thomas Krügers, durch einen Museumsbesuch die gesellschaftliche Kompetenz junger Besucher nachhaltig zu stärken, blieb zunächst als starker Appell und Herausforderung an die Museen adressiert.

Der Berliner Ethnologe *Wolfgang Kaschuba* diagnostizierte in seinem Vortrag ein verbreitetes Unbehagen vieler Stadtmuseen mit ihrer eigenen Identität. Keine Stadt (und kein Stadtmuseum) will klein und provinziell wirken. Viele suchen daher ihre „Beheimatung im Großen“, Weltoffenen, Metropolenhaften. Einen Ausweg aus diesem Dilemma sieht er für die Stadtmuseen darin, den Paradigmenwechsel von der lokalen zur offenen Stadt, zur Urbanität, mit zu vollziehen. Kaschuba plädiert dafür, den Stadtbürgermythos, der real nicht mehr unterfüttert ist, nicht mehr zu bedienen und sich vielmehr mit den Angeboten an dem zu orientieren, was Stadt heute schon ist - offen, migrantisch, szenig, authentisch – und durch diese Angebote an der imaginativen Stadtbildung und Identitätsbildung zu arbeiten.

Einen besonders anregenden Teil der Konferenz boten die Vorträge und Diskussionen zum Stadtmuseum als „Sammlungshort, Bürger-Forum oder Erlebnisort“. *Gottfried Korff*, nicht nur als Kurator und Theoretiker längst eine Museumsinstanz, wusste dabei immer wieder gekonnt zu provozieren. Frei nach Peter Sloterdijk beschrieb er Stadtmuseen als Auslaufmodelle und Endlager für schwach strahlende Dinge; schob jedoch zur Erleichterung des Fachpublikums nach, dass es erste Anzeichen eines neuen Aufschwungs gäbe. Ähnlich wie Wolfgang Kaschuba sieht auch er die zukünftige Rolle des Stadtmuseums als einen Ort, in dem sich das Fremde und das Eigene begegnen und in einen „intelligenten Grenzverkehr“ treten sollten. Er verwandte dafür das schöne Bild eines musealen GPS, das uns zeigt, wo wir standen und stehen und die dazu passenden Images liefert.

Leontine Meijer-van Mensch, Dozentin für Theoretische Museologie an der Amsterdamer Reinwardt Akademie, gelang etwas, was Museen oft vergeblich versuchen: Sowohl emotional als auch intellektuell anregend zu sein. Am Beispiel der holländischen Kleinstadt Zoetermeer plädierte sie dafür, den Besucher zum Kurator zu machen. Ihr „Museum 2.0“ orientiert sich am Konzept des Internets. Die Besucher sind nicht mehr nur passive Konsumenten, sondern kreieren den Inhalt selbst. Dieses auf Mitbestimmung und Mitverantwortung bauende Modell ist zwar nicht

so neu und revolutionär wie es klingt, hat aber nichts von seinem Reiz verloren. Es beinhaltet das Versprechen nach einer Einbeziehung der Bürger, nach einer neuen Form von Partizipation, wie damals vor 100 Jahren. Wer wollte sich einer solchen Öffnung des Museums entziehen?

Erstaunlich viele. So warnte Udo Größwald, seit 25 Jahren Leiter des Berliner Bezirksmuseums Neukölln, vehement davor, Laien zu Kuratoren zu machen. Für ihn bedeutet dies nicht nur eine unnötige Amateurisierung, sondern auch eine Entwertung der Museumsarbeit. Mit dieser Meinung war er nicht allein. Die pathetische, kirchenähnliche Große Halle des Märkischen Museums wurde nun Zeuge einer lebhaften und leider viel zu kurzen Diskussion, die am Kern moderner Museumsarbeit rüttelte. Der straffe Zeitplan ließ diesem in vielerlei Hinsicht spannenden Moment der Konferenz bedauerlicherweise nicht genug Raum. Genau an dieser Stelle sollte die Nachfolgekonferenz anknüpfen, so planen die Veranstalter.

Es folgten die Vorträge dreier Museumsarchitekten: *Uwe Brückner*, *Ruedi Baur* und *Martin Kohlbauer* gingen der Frage nach, wie Erinnerung am besten zu präsentieren oder inszenieren ist. Hier offenbarte sich einmal mehr eines der Ur-Probleme der Museen: Möglichst viel möglichst eindrucksvoll ausstellen zu wollen. Welcher Museumsdirektor möchte nicht all seine Schätze sichtbar machen? Die Präsentationen der Architekten und Szenografen hingegen beruhen oftmals auf radikaler Reduktion – bis hin zu einem einzelnen Exponat, das einen ganzen Raum dominiert. „Pointierung“ und „Konzentration auf das Wesentliche“ sind für einige Museumswissenschaftler schlichtweg Verschwendung von Räumen oder gar eine Bedeutungsverschiebung vom Objekt zum Raum bzw. Inhalt zur Form.

Im Finale der Tagung wurden abschließende Antworten auf eine der zentralen Fragen der Tagung gesucht: Welches Stadtmuseum braucht die Stadt der Zukunft? Das kompetent besetzte Podium und die wunderbar provokativen und direkten Fragen des Moderators *Bernhard Graf*, Leiter des Instituts für Museumsforschung, boten eine fulminante Schlussdebatte. Die Antworten mussten allerdings eine finale Lösung schuldig bleiben, das war nicht anders zu erwarten. Die Debatte hatte jedoch eine Vielzahl von Fragen aufgeworfen, unerwartete Aspekte aufgezeigt und Impulse gegeben. Die bis zuletzt angeregte Diskussion offenbarte schließlich eine merkwürdige Skepsis gegenüber dem „Objekt“ – vor allem als Sammlungsgegenstand. Allein in den Depots des Berliner Stadtmuseums befinden sich rund 4,5 Millionen Objekte. Nur die wenigsten davon werden in den nächsten Jahren von neugierigen Besucheraugen gemustert werden. Der Anregung, mit multimedialen Mitteln die jugendlichen „Medienprofis“ ins Museum zu holen, kann man so manches entgegensetzen. Sollte es nicht vielmehr Aufgabe der in den Museen beschäftigten „Objektprofis“ sein, genau diese wieder in den Mittelpunkt zu rücken? Könnten die

jungen Besucher im Museum nicht das wiederentdecken, was in ihrem Bildschirm-Alltag immer mehr verschwindet: Die Struktur, die Haptik und der Geruch von Dingen? Aber: schließt das eine das andere aus? Den einen Weg für die Zukunft der Stadtmuseen wird es nicht geben. Das Berliner Stadtmuseum im Märkischen Museum, ab 2012 noch ergänzt durch einen Neubau gegenüber, bietet ein ideales Experimentierfeld.

Ronald Kaduk, rk@tweeds.de

Ausschreibung des Buchpreises der IPHS für 2010

The International Planning History Society (IPHS) endeavours to foster the study of planning history worldwide. It seeks to advance scholarship in the fields of urbanism, history, planning and the environment, encourages interdisciplinary research used with an historical perspective.

Call for nominations - 2010 IPHS book prizes

At the 2010 IPHS conference in Istanbul two prizes will be awarded: The two most innovative books in planning history written in English and based on original new research. Books must have been published in the previous two calendar years (2008-2009). Books may be written individually or joint-authored. Anthologies and edited works are also welcome, but reprints and "readers" are ineligible. The prize for each award is \$ 250,-. The prizes will be awarded at the 14th IPHS conference in Istanbul in July 2010. Winners will be informed in January 2010 to facilitate participation at the conference. Nominations are invited from scholars and publishers. Nominations will comprise a 400 word statement, a short CV of the author(s), and 5 copies of the nominated book. (These materials will not be returned).

The deadline for receipt of submissions for the next prize is 31 November 2009.

Nomination materials should be sent (if possible earlier) to:

Prof. Dr. Dirk Schubert, HafenCity University, 22085 Hamburg, Winterhuder Weg 31, Germany. Further information about the prize can be obtained from Dirk Schubert (Tel. +49-40-428274513, E-mail: dirk.schubert@hcu-hamburg.de).

Members of the book prize committee are: Helen Meller (University of Nottingham, England), Nihal Perera (Ball State University Muncie, USA), José Luis Sainz Guerra (Universidad De Valladolid, Spain).

MITTEILUNGEN

Termine

2. Halbjahr 2009

2. – 3. Juli *78th Anglo-American Conference of Historians: Cities.*
Institute of Historical Research, London
<http://www.history.ac.uk/aac2009>
6. – 9. September *Konferenz: Städtische Freiheiten und bürgerliche Partizipation vom Mittelalter bis heute*
Universität Luxemburg, Luxemburg
<http://www.en.uni.lu/Research/FLSHASE/Laboratoire-d-Histoire/Actualites>
19. – 21. September *Herbsttagung: Baudenkmal und zeitgenössische Architektur in der historischen Stadt. Alte Fragen – neue Antworten*
Die Alte Stadt e.v., Esslingen / Neckar
23. – 25. September *Wiederaufbau der Städte: Europa seit 1945 / Rebuilding European Cities: Reconstruction-Policy since 1945*
Universität Hamburg
25. – 27. September *Tagung: In Search of the Postfordist City*
Center for Metropolitan Studies Berlin, New York
http://www.gsu.uni-saarland.de/aktuell_0129.html
5. – 6. Oktober *Nachwuchstagung der Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung*
LMU, München
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=11054>
- 6.- 7. Oktober *Tagung: Europäische Großstädte zwischen dem Ende des Zweiten Weltkriegs und dem Ende des Kalten Krieges*
Institut für internationale Studien, Universität Prag, Prag
<http://www.ahmp.cz/index.html?mid=25&wstyle=0&page=eg2009.html>

6. – 9. Oktober *Tagung: Stadtgründung und Stadtwerdung: Beiträge von Archäologie und Stadtgeschichtsforschung*
Wiener Stadt- und Landesarchiv, Wien
<http://www.stgf.at/tagungen.html>
7. – 8. Oktober *Tagung: Modelling Spaces – Modifying Societies*
Graduiertenkolleg Topologie der Technik, TU Darmstadt
<http://www.ifs.tu-darmstadt.de/index.php?id=tdt-veranstaltungen&L=0>
10. – 11. Oktober *Tagung: The fixity and flow of urban waterfronts*
Hafen City University, Hamburg
http://www.hcu-hamburg.de/3/hcu2_kalender.html
5. – 9. November *7th International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility: Energy and Innovation*
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
<http://www.verkehrshaus.ch>
- 20.-21. November *Tagung: (Groß)Stadt und Kommunikation*
48. Tagung d. Südwestdeutschen Arbeitskreises f. Stadtgeschichtsforschung, Saarbrücken, Rathaus St. Johann
<http://www.stadtgeschichtsforschung.de/tagungen.htm>
4. Dezember *Tagung: Cartography and Urban Society*
Université de Parix, XII
<http://www.le.ac.uk/urbanhist/news/conferences.html>

1. Halbjahr 2010

- 21.-22. Januar *Konferenz: 11. Werkstattgespräch zur Bau- und Planungsgeschichte der DDR,*
Institut f. Regionalentwicklung u. Strukturplanung Erkner
<http://www.irs-net.de>

25. – 26. März *Urban History Group Annual Conference*
Centre for Urban History, Leicester
<http://www.le.ac.uk/urbanhist/uhg/index.html>

Vorschau 2. Halbjahr 2010

12. – 15. Juli *14th International Planning History Society Conference,*
Istanbul, Türkei
“Urban Transformation: Controversies, Contrasts and
Challenges”
<http://www.iphs2010.org>

1. – 4. September *Konferenz: 10th International Conference on Urban*
History: City and Society in European History.
European Association of Urban Historians
Ghent, Belgien
<http://www.eauh2010.ugent.be/en>