



Die osmanische
Stadt

MSG | Moderne Stadtgeschichte 1/2018

MODERNE STADTGESCHICHTE (Zitierweise: MSG)

Erscheinungsweise	halbjährlich, ISSN 2567-1405
Bezugsbedingungen	Jahresabonnement (2 Hefte) 19 Euro Einzelheft 12 Euro
Redaktion	Prof. Dr. Dieter Schott Institut für Geschichte Technische Universität Darmstadt schott@pg.tu-darmstadt.de Prof. Dr. Christoph Bernhardt Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung, Erkner bernhardt@irs-net.de Für das Forum: Prof. Dr. Clemens Zimmermann Universität des Saarlands, Historisches Institut cl.zimmermann@mx.uni-saarland.de Für Berichte: Prof. Dr. Ralf Roth Goethe-Universität Frankfurt Dr.Ralf.Roth@t-online.de
Koordination	Frauke Honkomp Institut für Geschichte Technische Universität Darmstadt frauke-honkomp@gmx.de
Verlag und Vertrieb	Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH Zimmerstraße 13-15 10969 Berlin Tel. 030/39001-253 Fax 030/39001-275 verlag@difu.de

Hintergrundbild Umschlagvorderseite © Dahabian/shutterstock.com

Moderne Stadtgeschichte

2018

1. Halbjahresband

Verlagsort: Berlin

Herausgegeben von

Martin Baumeister, Christoph Bernhardt, Dorothee Brantz, Martina Heßler,
Gerd Kuhn, Friedrich Lenger, Gisela Mettele, Susanne Rau, Jürgen Reulecke,
Ralf Roth, Axel Schildt, Dieter Schott und Clemens Zimmermann

in Verbindung mit

Stefan Fisch, Adelheid von Saldern,
Hans Eugen Specker und Clemens Wischermann

Themenschwerpunkt

Die osmanische Stadt

Verantwortliche Herausgeber:

Nora Lafi / Florian Riedler

BERICHTE UND AUFSÄTZE ZUM THEMA

Nora Lafi / Florian Riedler

Einleitung: Die osmanische Stadt im Wandel (1850-1920)..... 5

Nora Lafi

Tunis als Laboratorium osmanischer Modernität: das Beispiel
der Vorstadtbahn (1863-1881)..... 16

Nazan Maksudyan

Feminist Perspectives on Ottoman Urban History..... 26

Florian Riedler	
Segregation oder gemeinschaftliches Zusammenleben? Vom Umgang mit Vielfalt in der osmanischen Stadt	39
Fabian Steininger	
Der Urbanisierungsdiskurs im Spätosmanischen Reich.....	53
Erol Ülker	
Multinational Capital, Public Utilities, and Urban Change in Late Ottoman Istanbul: Constantinople Tramway and Electric Company.....	68
Fabian Steininger	
Leitrezension.....	81

F O R U M

Dieter Schott	
Die Heimatfront halten! Die schwierigen Aufgaben der Städte im Krieg.....	84
Sönke Friedreich	
Die provinzielle Großstadt. Städtische Selbstwahrnehmung in Plauen/Vogtl. Um 1900.....	108

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

Isabel Glogar	
Tagungsbericht: International Conference on Working Class Districts - Urbane Transformationen in der wachsenden Stadt.....	127
Kilian Fehr	
Tagungsbericht: Kommunen im Nationalsozialismus.....	131
Zora Damová	
Tagungsbericht: Die Stadt und ihre Mauern.....	135

MITTEILUNGEN

Termine.....	139
Autoren des Themenschwerpunktes.....	145

Nora Lafi / Florian Riedler

Einleitung: Die osmanische Stadt im Wandel (1850-1920)

The introduction to the thematic issue on the Ottoman city in transition sketches the main lines of Ottoman urban development in the modern age. In the second half of the nineteenth century, the Ottoman government created modern municipalities as a new administrative framework first for Istanbul and then for other cities in the Balkans, Anatolia, the Middle East and North Africa. However, as recent research has shown municipal administration was closely connected to older forms of urban governance that relied on elements of local self-administration. These municipalities also organised the modernisation of urban infrastructures and utilities, which in particular transformed Ottoman port cities. Today, this phase of Ottoman urban modernisation is largely forgotten, also because it was consciously erased by the Ottoman successor states. With this thematic issue, it is our aim to re-insert the Ottoman example into the ongoing discussion on the origins and scope of modernity.

Es war das historische Verdienst des Osmanischen Reiches, die verschiedenen urbanen Traditionen auf seinem Territorium zu integrieren und eine vielgestaltige, aber in zentralen Aspekten gemeinsame Stadtkultur hervorzubringen. Die byzantinischen Städte Anatoliens und des Balkans, die Städte der Mamluken in Syrien und Ägypten sowie die Städte Nordafrikas, die in ihrer Mehrzahl antike römische und griechische Vorläufer hatten, wurden zwischen dem 14. und 16. Jahrhundert in das osmanische Herrschaftssystem eingegliedert und dabei in unterschiedlichem Grade überformt. Auf den Ruinen eines weitgehend entvölkerten Konstantinopel errichteten die Osmanen die imperiale Hauptstadt Istanbul, die zu einer der größten Städte Europas heranwuchs, und gründeten auch einige neue Städte, von denen Sarajewo die wohl bekannteste ist.

Trotz dieser heterogenen urbanen Tradition ist aufgrund einer Reihe von gemeinsamen Merkmalen von *der* osmanischen Stadt gesprochen worden.¹

¹ Dazu grundsätzlich Ethem Eldem/Bruce Masters/Daniel Goffman, Was There an Ottoman City?, in: Dies., The Ottoman City Between East and West. Aleppo, Izmir, and Istanbul, Cambridge 1999, S. 1-16; Gilles Veinstein, The Ottoman Town (Fifteenth-Eighteenth Cen-

Schon äußerlich prägte die osmanische Zentralregierung die Verwaltungszentren des Reiches durch imperiale Großbauten.² Darüber hinaus band sie sie in eine überwölbende politische Struktur ein, die darauf ausgerichtet war, ein Gleichgewicht zwischen verschiedenen lokalen Kontexten und dem Zentrum, das selbst wiederum kein einheitlicher Block war, auszuhandeln. Die osmanische politische Kultur erleichterte zudem den Umgang mit den verschiedenen religiösen und konfessionellen Gruppen von Stadtbewohnern, die von den Osmanen als Kollektive anerkannt wurden. Diese Anerkennung und die damit einhergehenden Privilegien machten Juden und Christen zu Teilhabern der städtischen Politik.³ Nicht zuletzt gehörten die Städte des Reiches auch zu einem gemeinsamen Wirtschaftsraum, der Grundlage für ihre Prosperität und ihr Wachstum war.

Trotz dieses gemeinsamen Rahmens besteht kein Zweifel daran, dass regionale urbane Traditionen in den verschiedenen Teilen des Reiches weiterlebten. Dabei hat die Forschung besonders auf die Unterschiede zwischen Städten des osmanischen Kernraums, d.h. des Balkans und Westanatoliens, und dem arabischen Raum hingewiesen, was ihre Morphologie, Architektur und Bevölkerungsstruktur betrifft. Die osmanische Hauptstadt Istanbul wird in diesen Typologien generell als Ausnahmefall behandelt, der schwerlich mit anderen Städten vergleichbar sei.⁴

Dieses Spannungsfeld aus Einheit und Vielfalt blieb auch im 19. Jahrhundert im Prozess der Transformation osmanischer Städte bestehen. In Folgenden wollen wir einen kurzen Überblick darüber geben, wie sich osmanische Städte in dieser Epoche unter dem Eindruck von sozialen, kulturellen und technologischen Entwicklungen wandelten.⁵ Wir werden dabei exemplarisch auf zwei Bereiche eingehen: die Reform der politischen und administrativen Strukturen

tures), in: Salma K. Jayyusi u.a. (Hrsg.), *The City in the Islamic World*, Leiden 2008, Bd. 1, S. 205–218; Ebru Boyar, *The Ottoman City: 1500–1800*, in: Peter Clark (Hrsg.): *The Oxford Handbook of Cities in World History*, Oxford 2013, S. 275–291.

² Çiğdem Kafescioğlu, *In The Image of Rüm. Ottoman Architectural Patronage in Sixteenth-Century Aleppo and Damascus*, in: Muqarnas 16, 1999, S. 70–96; Ülkü Bates, *Façades in Ottoman Cairo*, in: Irene Bierman/Rifa'at Abou-El-Haj/Donald Preziosi (Hrsg.), *The Ottoman City and Its Parts*, New Rochelle (NY) 1991, S. 129–172.

³ Nora Lafi, *Esprit civique et organisation citadine dans l'Empire ottoman*, Leiden 2018.

⁴ André Raymond, *The Ottoman Conquest and the Development of the Great Arab Towns*, in: *International Journal of Turkish Studies* 1:1, 1980, S. 84–101; Pierre Pinon, *The Ottoman City of the Balkans*, in: Salma K. Jayyusi u.a. (Hrsg.), *The City in the Islamic World*, Leiden 2008, Bd. 1, S. 143–158.

⁵ Eine Reihe von Fallstudien bieten Paul Dumont/François Georgeon (Hrsg.), *Villes ottomanes à la fin de l'Empire*, Paris 2000; überblicksartig Jean-Luc Arnaud, *Modernization of the Cities of the Ottoman Empire (1800–1920)*, in: Salma K. Jayyusi u.a. (Hrsg.), *The City in the Islamic World*, Leiden 2008, S. 957–982.

und die Entwicklungen im Bereich Stadtplanung und städtischer Infrastrukturen. Die für dieses Themenheft ausgewählten Beiträge werden dann diese Aspekte noch einmal vertiefen bzw. andere in den Blick nehmen, die hier nur am Rande angesprochen werden können. Im Hintergrund unserer einleitenden Überlegungen steht die Frage, unter welchen Bedingungen wir von der *modernen* osmanischen Stadt sprechen können. Dabei schlagen wir eine Sicht auf den osmanischen Modernisierungsprozess des 19. Jahrhunderts vor, der nicht teleologisch auf die Entwicklung in Europa ausgerichtet ist, d.h. ihn als mehr als einen Import europäischer Modelle begreift. Vielmehr soll die Modernisierung im 19. Jahrhundert historisiert werden, indem sie in eine lange, komplexe und lokal variierende Geschichte des Wandels eingebettet wird.⁶

Reform der städtischen Verwaltung

Aus einer politischen Perspektive war der Wandel osmanischer Städte im 19. Jahrhundert eng verknüpft mit der Reformpolitik der osmanischen Regierung, die seit Anfang des Jahrhunderts das Reich zentralisierte und die direkte Kontrolle über die Provinzen zurückzugewinnen konnte, die sie seit dem 18. Jahrhundert an regionale Machthaber verloren hatte. Im Jahre 1839 kulminierte diese Politik in einem Reformprogramm, bekannt unter dem Namen Tanzimat (osm. „Neuordnungen“), das auf die Wiederherstellung der militärischen, finanziellen und administrativen Handlungsfähigkeit des Zentralstaates abzielte. Dazu gehörte es auch, immer stärker in politische Prozesse auf lokaler Ebene einzugreifen und sie in einer neuen Form zu regulieren.

Aus zentralstaatlicher Sicht, die in einer Historiographie mit einem modernisierungstheoretischen Ansatz lange vorherrschte, begann die Reform der Kommunal- und Stadtverwaltung im Osmanischen Reich in der Hauptstadt Istanbul. Um 1850 wurde in Istanbul eine zentrale Stadtverwaltung (Şehremaneti) eingerichtet, die jedoch mangels Mittel und Personal und eines sehr eingeschränkten Kompetenzbereichs für einige Jahrzehnte ein Schattendasein fristete. Parallel dazu wurde 1857 auf Initiative der Eliten von Galata und Pera, zweier Stadtteile nördlich des Goldenen Horns, in denen besonders viele osmanische Juden und Christen sowie Europäer siedelten, ein eigener Modellbezirk eingerichtet, der sogenannte Sechste Munizipalbezirk, der direkt dem Amt des Großwezirs unterstellt war. Die Bezirksverwaltung wurde von einem Rat, deren Mitglieder in der Mehrheit christliche und jüdische Kaufleute und Bankiers mit osmanischer und europäischer Staatsbürgerschaft waren, gelenkt; sie hatte

⁶ Grundsätzlich vgl. dazu Christoph Herzog, *Osmanische Herrschaft und Modernisierung im Irak. Die Provinz Bagdad, 1817-1917*, Bamberg 2012, S. 6-15; Isa Blumi, *Reinstating the Ottomans. Alternative Balkan Modernities, 1800-1912*, New York 2011.

einen eigenen Stab an Mitarbeitern und verfügte über ein eigenes aus Steuereinnahmen gespeistes Budget. Zu den Aufgaben der Verwaltung gehörten der Unterhalt von Straßen, Maßnahmen zur öffentlichen Hygiene und die Kontrolle des lokalen Wirtschaftslebens. Im Rahmen einer Neuordnung der osmanischen Territorialverwaltung in den 1860er Jahren wurde dieses Modell der Kommunalverwaltung zum allgemeinen Standard erhoben und erst in der Donau-Provinz und dann sukzessive im gesamten Reich etabliert.⁷

In den letzten Jahren hat die Forschung diese zentralistische Sicht im Lichte einer allgemeinen Neubewertung des Modernisierungsprozesses nuanciert. Dabei hat es sich als besonders produktiv erwiesen, die Reform der Kommunalverwaltung mit der ihr vorangehenden Praxis der städtischen Verwaltung zu verknüpfen. Osmanische Städte im Allgemeinen und besonders solche mit einer weit in die Vergangenheit reichenden urbanen Tradition wurden von städtischen Notabeln regiert, die zu den prominentesten muslimischen Kaufleuten und Landbesitzern gehörten. Sie versammelten sich in einem Rat, in dem in der Regel auch Juden und Christen durch einen ihrer Notabeln repräsentiert waren. Dieses System war das Ergebnis ständiger Verhandlungen mit dem Reich über den Abgleich zwischen imperialen und lokalen Interessen. Dabei waren die Notabeln nicht nur Repräsentanten der lokalen Bevölkerung gegenüber der Zentralregierung, sondern durch ihre Machtstellung in der Stadt symbolisierten sie neben Gouverneuren, Beamten und Soldaten auch den Zentralstaat. Gleichzeitig konnten Individuen und anerkannte Gruppen wie konfessionelle Gemeinschaften oder Gilden durch Petitionen an den Sultan in Istanbul direkt in die städtische Politik eingreifen.⁸

Die oben beschriebenen Verwaltungsreformen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts müssen vor dem Hintergrund eines solchen traditionellen Systems imperialer Stadtverwaltung, das Züge einer städtischen Selbstverwaltung trug, bewertet werden. Wie zuvor war es die Aufgabe des neuen Systems in den nun formalisierten Räten, das Gleichgewicht zwischen Zentralstaat und lokalen Kräften auszutarieren. Weniger als von europäischen Vorbildern war das System der osmanischen Kommunalverwaltung vom Geist der vorgängigen Praxis der Stadtregierung durchdrungen. Das zeigt sich z.B. in der personellen Konti-

⁷ İlber Ortaylı, *Tanzimattan cumhuriyete yerel yönetim geleneği*, Istanbul 1985; Christoph K. Neumann, *Modernitäten im Konflikt. Der Sechste Munizipal-Bezirk von Istanbul, 1857-1912*, in: Yavuz Köse (Hrsg.), *Istanbul. Vom imperialen Herrschersitz zur Megapolis. Historiographische Betrachtungen zu Gesellschaft, Institutionen und Räumen*, München 2006, S. 351-375.

⁸ Nora Lafi, *Petitions and Accommodating Urban Change in the Ottoman Empire*, in: Elisabeth Özdalga/Sait Özervarlı/Feryal Tansuğ (Hrsg.), *Istanbul as Seen from a Distance. Centre and Provinces in the Ottoman Empire*, Istanbul 2011, S. 73-82.

nuität, die in vielen Städten aus Notabeln Ratsmitglieder in den neuen Strukturen machte.⁹

Im Prinzip konnte das Munizipalsystem auch die traditionelle Aufgabe erfüllen, Juden und Christen, die ebenfalls in den neuen Stadträten vertreten waren, in die städtische Politik zu integrieren. Spannungen konnten aber bei Interventionen von außen entstehen, sei es durch die europäischen Mächte und ihre Vertreter vor Ort, die Konsuln, sei es durch die Zentralregierung in Istanbul.¹⁰

Stadtplanung und städtische Infrastrukturen

Ein wichtiger Zweck moderner Stadtverwaltungen war es, die infrastrukturelle Modernisierung osmanischer Städte zu koordinieren und voranzutreiben. Gepflasterte Straßen, Kanalisation, eine verbesserte Trinkwasserversorgung, ein öffentlicher Nahverkehr und Straßenbeleuchtung sollten osmanische Städte sicherer und hygienischer machen. Zur Durchführung dieser Arbeiten konnten Städte Ingenieure und Architekten einstellen, die zuerst aus dem Ausland rekrutiert aber gegen Ende des Jahrhunderts auch zunehmend im Land selbst ausgebildet wurden.

Diese Aufgaben spiegelten eine veränderte Haltung gegenüber dem städtischen Raum wider, der einer übergeordneten Planung unterworfen werden sollte. Besonders nach Bränden, die die größtenteils aus Holz gebauten osmanischen Städte periodisch heimsuchten, konnten Straßen begradigt und Parzellen neu festgelegt werden. Auch hier nahm Istanbul in vielen Bereichen eine Vorreiterrolle ein. Aus Prestigegründen hatte die Regierung ein direktes Interesse in städtische Strukturen einzugreifen, um mit den europäischen Hauptstädten des 19. Jahrhunderts mithalten zu können.¹¹ Dass die osmanische Elite

⁹ Jens Hanssen, *The Origins of the Municipal Council of Beirut (1860-1908)*, in: Nora Lafi (Hrsg.), *Municipalités méditerranéennes: les réformes urbaines ottomanes au miroir d'une histoire comparée*, Berlin 2005, S. 139-176 sowie weitere Artikel in dem Band; Johann Büsow, *Ottoman Reform and Urban Government in the District of Jerusalem, 1867-1917*, in: Ulrike Freitag/Nora Lafi (Hrsg.), *Urban Governance Under the Ottomans. Between Cosmopolitanism and Conflict*, London 2014, S. 97-141.

¹⁰ Tetsuya Sahara, *The Ottoman City Council and the Beginning of the Modernisation of Urban Space in the Balkans*, in: Ulrike Freitag u.a. (Hrsg.), *The City in the Ottoman Empire. Migration and the Making of Urban Modernity*, London 2011, S. 26-50; Vangelis Kechriotis, *Protecting the City's Interest. The Greek Orthodox and the Conflict between Municipal and Vilayet Authorities in İzmir (Smyrna) in the Second Constitutional Period*, in: *Mediterranean Historical Review*, 24:2, 2010, S. 207-221.

¹¹ Zeynep Çelik, *The Remaking of Istanbul. Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century*, Berkeley 1986; Pierre Pinon, *The Parceled City. Istanbul in the XIXth Century*, in: Attilio Petruccioli (Hrsg.), *Rethinking XIXth Century City*, Cambridge (Mass.) 1998, S.

sich an ästhetischen und planerischen Vorbildern aus Europa orientierte, steht nicht im Widerspruch dazu, dass in jedem Fall osmanische Lösungen zu ihrer Adaption und Implementierung gefunden werden mussten.

Auch in vielen osmanischen Provinzstädten waren Stadtplanung und die damit verbundene Modernisierung städtischer Infrastrukturen die auffälligsten Zeichen eines Wandels. Die Resultate fielen hier oft bescheidener aus als in der Hauptstadt, schon da die Städte die Modernisierungsprojekte aus eigenen Mitteln bestreiten mussten. In einer Reihe von Fällen ergriffen die Stadtbewohner deshalb selbst die Initiative und machten die Planung eines neuen Stadtviertels, die Erneuerung von Straßen oder den Bau von Krankenhäusern und Schulen zu einem dringenden Anliegen und waren außerdem bereit, solche Projekte durch Spenden zu unterstützen.¹²

Die ambitioniertesten Infrastrukturprojekte wurden jedoch in den osmanischen Hafenstädten durchgeführt, für die funktionierende Transportinfrastrukturen zu den Bedingungen ihres Wachstums gehörten. Begünstigt waren sie durch ihre wichtige Funktion im Handel mit Europa, der durch die Einführung der Dampfschiffahrt im Mittelmeer in den 1830er Jahren und die weitgehende Abschaffung von Zollschränken für europäische Waren zur selben Zeit einen enormen Aufschwung nahm. Etablierte Hafenstädte wie Saloniki, Izmir und Tunis und vor dem 19. Jahrhundert relativ unbedeutende Häfen wie Beirut und Alexandria wuchsen zu Metropolen heran. Auch kleinere Hafenstädte wie Trabzon, Mersin, Haifa oder Tripolis in Libyen begannen sich von den Städten des Binnenlandes deutlich abzusetzen. Sie vervielfachten ihre Bevölkerung im Laufe des 19. Jahrhunderts, weil sie Einwanderer aus den ländlichen Regionen des Osmanischen Reiches, aber auch aus vielen Teilen Europas anzogen, die Arbeit in der neu entstehenden Exportwirtschaft fanden.¹³

Diese Gruppe osmanischer Städte erlebte eine mit Hafenstädten in anderen Teilen der Welt vergleichbare Entwicklung, indem sie zu Knotenpunkten in den Netzwerken des sich globalisierenden Verkehrs und zu transkulturellen

45-64.

¹² Alexandra Yerolympos, *Formes spatiales d'expansion urbaine et le rôle des communautés non musulmanes à l'époque des Réformes. Études de cas dans les villes des provinces européennes de l'Empire ottoman (1839-1912)*, in: *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* 107-110, 2005, S. 113-142 ; Yonca Köksal, *Imperial Center and Local Groups. Tanzimat Reforms in the Provinces of Edirne and Ankara*, in: *New Perspectives on Turkey* 27, 2002, S. 107-138.

¹³ Çağlar Keyder/Eyüp Özveren/Donald Quataert (Hrsg.), *Port-Cities of the Eastern Mediterranean*, in: *Review* 16:4, 1993; Michael J. Reimer, *Ottoman-Arab Seaports in the Nineteenth Century. Social Change in Alexandria, Beirut, and Tunis*, in: Reşat Kasaba (Hrsg.), *Cities in the World-System*, New York 1991, S. 135-156.

Kontaktzonen wurden.¹⁴ Im Osmanischen Reich waren Hafenstädte Orte, an denen durch die lokale Adaption europäischer Kultur eine eigene Form der städtischen Moderne entstand, die besondere kulturelle Formen und Identitäten hervorbrachte, die in der Forschung mit dem umstrittenen Begriff „kosmopolitisch“ beschrieben worden sind.¹⁵

Der Ausbau von Häfen und der Bau von Eisenbahnlinien ins Hinterland, um die dort angebauten agrarischen Rohstoffe zur Küste zu transportieren, wurden zwischen der Zentralregierung, den jeweiligen Städten und europäischen Investoren verhandelt und so zum Spiegel unterschiedlicher Interessen. Ein besonders anschaulicher Fall ist Izmir, wo in den 1860er Jahren eine britische Firma mit Unterstützung der Stadt und nach Erteilung einer großzügigen Konzession durch das Reich zwei Stichbahnen ins Hinterland errichtete, die zu den ersten Eisenbahnstrecken im Osmanischen Reich überhaupt zu zählen sind.¹⁶ Der Grund, warum erst 1880 ein moderner Hafen in Izmir eröffnet wurde, lag in den vielfältigen wirtschaftlichen Interessen, die vor seiner Eröffnung ausgeglichen werden mussten. Gleichzeitig wurde das Hafenprojekt zur Umgestaltung und Erweiterung der Stadt genutzt.¹⁷ In ähnlicher Weise war schon 1870 Saloniki durch ein groß angelegtes Stadterneuerungsprojekt transformiert worden, das den Abriss der alten Stadtmauer und die Erneuerung der Kais vorsah.¹⁸

Eine wichtige Besonderheit dieser Großprojekte im Bereich der Transportinfrastruktur war, dass sie mit wenigen Ausnahmen von europäischen Firmen erbaut und mit Konzessionen, die oft großzügige Subventionen beinhalteten, betrieben wurden, bevor die errichteten Infrastrukturen nach einer gewissen Zeit, oft 50 oder 100 Jahren, in den Besitz des osmanischen Staates übergingen. Diese Art der Infrastrukturentwicklung war mehrdeutig, denn sie machte nicht nur die Abhängigkeit des Osmanischen Reichs von ausländischem Kapital und

¹⁴ Lars Amenda/Malte Fuhrmann (Hrsg.): Hafenstädte. Mobilität, Migration, Globalisierung, in: *Comparativ* 17:2, 2007; Carola Hein (Hrsg.), *Port Cities. Dynamic Landscapes and Global Networks*, London 2011; Kenneth McPherson, *Port Cities as Nodal Points of Change. The Indian Ocean, 1890s-1920s*, in: Peter Sluglett/Leila Tarazi Fawaz (Hrsg.), *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*, New York 2002, S. 75-95.

¹⁵ Malte Fuhrmann/Vangelis Kechriotis, *The Late Ottoman Port-Cities and their Inhabitants. Subjectivity, Urbanity, and Conflicting Orders*, in: *Mediterranean Historical Review* 24:2, 2009, S. 71-78.

¹⁶ Yakup Bektas, *The Imperial Ottoman Izmir-to-Aydin Railway. The British Experimental Line in Asia Minor*, in: Ekmeleddin İhsanoğlu (Hrsg.), *Science, Technology, and Industry in the Ottoman World*, Turnhout 2000, S. 139-152.

¹⁷ Elena Frangakis-Syrett, *The Making of an Ottoman Port. The Quay of Izmir in the 19th C.*, in: *Journal of Transport History* 22:1, 2001, S. 23-46; Sibel Zandi-Sayek, *Struggles Over the Shore. Building the Quay of Izmir, 1867-1875*, in: *City & Society* 12:1, 2000, S. 55-78.

¹⁸ Sotirios Dimitriadis, *Transforming a Late Ottoman Port-City. Salonica (1876-1912)*, in: Pascal Firges u.a. (Hrsg.), *Well-Connected Domains*, Leiden 2014, S. 207-221.

Know-How deutlich, sondern zeigte auch, in welchem Maße osmanische Städte in die kapitalistische Entwicklung integriert waren und dieselben Mechanismen zur Modernisierung nutzten wie Städte in Europa.

Die moderne osmanische Stadt als historiographische Herausforderung

Von den Schwierigkeiten, die moderne osmanische Stadt in einem Bild zusammenzubringen, ist die phasenverschobene und ungleiche Entwicklung von Metropolen, Hafen- oder Provinzstädten die geringste. Schwerer wiegen die Folgen des abrupten Endes der Modernisierungsgeschichte des Osmanischen Reiches nach dem Ersten Weltkrieg. Die osmanischen Nachfolgestaaten, die antraten das in ihren Augen obsolete und nicht reformfähige Reich zu ersetzen, inszenierten einen Bruch mit der osmanischen Periode, der sich in der Zerstörung von materiellen Strukturen und in einer radikalen Umdeutung der Vergangenheit äußerte. Besonders die Nationalstaaten auf dem Balkan, die das Osmanische Reich als islamische Fremdherrschaft diffamierten, begannen Städte wie Athen, Belgrad oder Saloniki zwischen 1830 und 1912 systematisch zu deosmanisieren. Das bedeutete neben der Vertreibung der muslimischen Stadtbevölkerung einen radikalen Umbau, bei dem Struktur und Architektur dieser Städte europäischen Vorbildern angepasst wurden. Die osmanische Vorgeschichte solcher Stadterneuerungen wurde dadurch ausgelöscht. Besonders radikal geschah das im seit 1912 zu Griechenland gehörenden Thessaloniki, wo im Zuge der vollständigen Umgestaltung nach einem Stadtbrand im Jahre 1917 von der historischen Bausubstanz lediglich die römischen und byzantinischen Monumente der Stadt erhalten wurden.¹⁹

Einen ähnlichen Bruch mit der Vergangenheit inszenierte die Republik Türkei, die sich als Beweis ihrer eigenen urbanen Modernität mit Ankara eine neue Hauptstadt erbauen ließ.²⁰ Im Gegenzug wurde die alte Hauptstadt Istanbul vernachlässigt, bis nach der geschichtspolitischen Wende der 1950er Jahre die osmanische Epoche wieder zur nationalen Identitätsstiftung herangezogen wurde. Allerdings war es nicht das 19. Jahrhundert, sondern die osmanische Klassik des 16. Jahrhunderts, die hier ins Zentrum gerückt wurde. Wie ein Spie-

¹⁹ Maximilian Hartmuth, *Negotiating Tradition and Ambition. A Comparative Perspective on the „De-Ottomanisation“ of Balkan Cityscapes*, in: *Ethnologia Balkanica* 10, 2006, S. 15-33; Alexandra Yerolympos, *A New City for a New State. City Planning and the Formation of National Identity in the Balkans (1820s-1920s)*, in: *Planning Perspectives* 8:3, 1993, S. 233-257.

²⁰ Kyle T. Evered, *Symbolizing a Modern Anatolia. Ankara as Capital in Turkey's Early Republican Landscape*, in: *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East* 28:2, 2008, S. 326-341.

gelbild Thessalonikis wurde Izmir am Ende des Türkischen Unabhängigkeitskrieges 1922 und nach dem Stadtbrand, der vor allem die griechischen und armenischen Viertel vernichtete, in eine türkische Stadt verwandelt.²¹

Sowohl in den Teilen des Osmanischen Reiches, die bereits im 19. Jahrhundert zu europäischen Kolonien geworden waren, wie Algerien, Tunesien und Ägypten, als auch in den Mandatsgebieten, die nach dem Ersten Weltkrieg eingerichtet wurden, wurde der Wandel, den Städte in diesen Regionen in ihrer osmanischen Periode erlebt hatten, von den bewussten Modernisierungsanstrengungen der Kolonialmächte verdeckt.²²

Im Gegensatz zu diesen post-osmanischen Anstrengungen, die den Bruch mit der osmanischen Periode betont haben, ist es unserer Ansicht nach unerlässlich, die Kontinuität des Wandels in den Blick zu nehmen, um den Charakter der osmanischen Modernisierung zu verstehen. In einem solchen Rahmen erhalten auch formale Anleihen an europäische Architektur, Rechtsordnungen oder kulturelle Gebräuche eine Bedeutung, die über die reiner Importe hinausgeht. Ohne den gesamtosmanischen Kontext außer Acht zu lassen, kann dieser Ansatz den verschiedenen lokalen Bedingungen Rechnung tragen, unter denen sich Wandlungsprozesse als Verhandlungen zwischen verschiedenen Akteuren realisierten. Dabei zeigt sich nicht zuletzt die Ambivalenz von Modernisierung, deren Richtung und Folgen zwischen den verschiedenen Akteuren stets umstritten blieb.

Innerhalb eines solchen Rahmens können osmanische Städte des 19. Jahrhunderts gleichsam als Laboratorien für ein neues Verständnis von Modernisierung konzipiert werden. Dabei beziehen wir uns auf Vorarbeiten, die sowohl in historischer Hinsicht für europäische und nordamerikanische Städte, als auch für die Analyse gegenwärtiger urbaner Entwicklungen einen ähnlichen Ansatz verfolgt haben. Ein solcher Ansatz erlaubt es neben den Modernisierungsprozessen selbst auch ihre gesellschaftlichen Kontexte und die mit ihnen verknüpfte Ideologie zu untersuchen.²³

²¹ Reşat Kasaba, *Izmir 1922. A Port City Unravels*, in: Leila Tarazi Fawaz/Christopher Bayly (Hrsg.), *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*, New York 2002, S. 204-229.

²² Zeynep Çelik, *Urban Forms and Colonial Confrontations. Algiers Under French Rule*, Berkeley 1997; May Davie, *Beyrouth, de la ville ottomane à la ville française*, in: Catherine Coquery-Vidrovitch/Odile Goerg (Hrsg.), *La ville européenne outre mers: un modèle conquérant (15e-20e siècles)*, Paris 1996, S. 127-138; James Moore, *Making Cairo Modern? Innovation, Urban Form and the Development of Suburbia, C. 1880-1922*, in: *Urban History* 41, 2014, S. 81-104.

²³ Richard Dennis, *Cities in Modernity. Representations and Productions of Metropolitan Space, 1840-1930*, Cambridge 2008; Andrew Karvonon/Bas Van Heur, *Urban Laboratories. Experiments in Reworking Cities*, in: *International Journal of Urban and Regional Re-*

Mit diesem Anspruch nehmen die nachfolgenden Artikel dieses Themenschwerpunktes verschiedene Aspekte des städtischen Lebens im Osmanischen Reich des 19. Jahrhunderts auf. In seinem Beitrag „Zivilisations- und Urbanisierungsdiskurs im Spätosmanischen Reich“ rekonstruiert Fabian Steininger den Bedeutungswandel von Urbanität im Osmanischen Reich. Ausgehend von einer stadtzentrierten Kultur änderte sich die grundsätzliche Wahrnehmung von Urbanität gegen Ende des 19. Jahrhunderts und das Verhältnis von Stadt und Land drehte sich in mehreren Schritten bis zum Beginn der 1920er Jahre um: Nachdem osmanische Intellektuelle begonnen hatten die Natur in romantischer Weise zu verklären, machte der türkische Nationalismus des frühen 20. Jahrhunderts das Dorf zur Wiege der zu errichtenden türkischen Nation. Dieser Paradigmenwechsel wurde am schärfsten für Istanbul formuliert, das von seiner Rolle als Mittelpunkt der osmanischen Zivilisation zum Ort seines Verfalls stilisiert wurde.

Florian Riedler widmet sich in seinem Beitrag „Segregation oder gemeinschaftliches Zusammenleben? Vom Umgang mit Vielfalt in der osmanischen Stadt“ einem der herausragenden Charakteristika des städtischen Lebens und seinem Wandel im 19. Jahrhundert. Während die staatliche Verwaltung die Stadtbevölkerung in religiös definierte Gruppen gliederte, waren für die Alltagspraxis oft andere Gruppenzugehörigkeiten wichtig, die auf sozialen oder regionalen Unterscheidungsmerkmalen beruhten. Die Modernisierung osmanischer Städte im 19. Jahrhundert brachte neue Orte des Kontaktes, aber auch neue Möglichkeiten der Abgrenzung für verschiedene Gruppen von Stadtbewohnern hervor, die sich allmählich aufgrund von Klassen- und nationaler Zugehörigkeit zu differenzieren begannen.

Der Beitrag von Nazan Maksudyan „Feminist Perspectives to Ottoman Urban History“ stellt die neuesten Forschungsergebnisse der Gender- und Stadtforschung für den osmanischen Fall vor. Unter den Bedingungen des sozialen und kulturellen Wandels im 19. Jahrhundert sahen sich osmanische Frauen mit besonderen Chancen und Herausforderungen konfrontiert, städtischen Raum zu produzieren. Dies geschah im Rahmen der neuen Rollen, die Frauen im Bereich der Philanthropie, der Erziehung und Politik ausfüllen konnten, aber auch indem sie die Gender-Geographien osmanischer Städte aktiv veränderten.

Nora Lafi untersucht in ihrem Beitrag „Tunis als Laboratorium osmanischer Modernität: das Beispiel der Vorstadtbahn (1863-1881)“ die Modernisierung der Transportinfrastruktur dieser osmanischen Provinzhauptstadt. Sie fokussiert auf die Bahnstrecke, die Stadt und Hafen verband und deshalb für die wirtschaftliche Entwicklung von Tunis von größter Bedeutung war. Die Tatsa-

search 38:2, 2014, S. 379-392.

che, dass die Strecke durch einen ausländischen Konzessionsnehmer gebaut wurde, machte sie zum Kristallisationspunkt geopolitischer Spannungen. Die Einmischung Frankreichs, Großbritanniens und Italiens unterstreicht die Ambivalenz dieser Form der städtischen Modernisierung.

In ähnlicher Weise untersucht der Beitrag „Multinational Capital, Public Utilities, and Urban Change in Late Ottoman Istanbul: Constantinople Tramway and Electric Company“ von Erol Ülker die Infrastrukturentwicklung in der osmanischen Hauptstadt. Der Autor stellt die elektrische Straßenbahn und die Stromversorgung Istanbuls in den Mittelpunkt, die Anfang des 20. Jahrhunderts aufgebaut und schnell zu einem unentbehrlichen Bestandteil des hauptstädtischen Lebens wurden. Ausländische Investitionen waren unerlässlich für diese Entwicklung, führten aber auch zu einer Verschuldung der Betreibergesellschaft, was negative Auswirkungen auf den Betrieb hatte.

Tunis als Laboratorium osmanischer Modernität: das Beispiel der Vorstadtbahn (1863-1881)¹

This article discusses the way in which infrastructural modernization was implemented in late-Ottoman Tunis. Based upon research in the national archives of Tunisia, it follows the various steps of the planning, construction and operation of a suburban railway between the 1850s and the turn of the 20th c.: concession to foreign private investors, rivalries between foreign consulates as for the control of infrastructures in the Ottoman province of Tunisia, passage to the colonial period. The article illustrates both the genuine character of the local Ottoman effort at infrastructural modernization and its founding ambiguities, i.e., the recourse to the system of the concession, constant interferences by foreign powers (British, French and Italian). It also illustrates how modernization was the result not of a mere import of foreign expertise but also of negotiations of the local level and of a planned policy at the imperial level with peer-to-peer circulations between the main cities of the Empire.

Tunis gehörte vom 16. Jahrhundert bis zur französischen Kolonialisierung im Jahre 1881 zum Osmanischen Reich. Ähnlich wie viele andere Städte des Reiches wurde die Provinzhauptstadt Tunis, in der eine mit dem Reich verbundene Dynastie herrschte², ab den 1830er Jahren im Rahmen der allgemeinen osmanischen Modernisierung, der *Tanzimat*, ebenfalls einem umfangreichen Modernisierungsprogramm unterworfen. Dieses Programm war Ausdruck der Übereinkunft zwischen örtlichen Notabeln und dem Reich, in dessen Struktur diese Notabeln selbst eine wichtige Rolle spielten, denn sie standen in ständigem Kontakt mit Istanbul. Das Programm umfasste die Erweiterung der Stadt außerhalb der Mauern der Medina, der Altstadt, den technischen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie die Reform des juristischen und politischen Rahmens. Eine der Besonderheiten des tunesischen Beispiels bestand darin, dass die europäischen Mächte sich sehr früh im 19. Jahrhundert durch ihre Konsuln in diesen Prozess einmischten, sodass jede Initiative auch von geopolitischer Bedeutung war. Daher rührte die besondere Ambivalenz der Modernisierung dieser Stadt. Eine Rivalität herrschte hauptsächlich zwischen den Franzosen, die 1830 das benachbarte osmanische Algerien militärisch erobert hatten, den

¹ Ich bedanke mich bei Céline Kempfen und Nicole Savall für die gelungene Übersetzung. Vielen Dank auch an Florian Riedler, der für den letzten Schliff gesorgt hat.

² Mouraditen: 1613-1702, Husainiden: 1705-1957.

Briten und den Italienern. Daher bietet die Analyse der Modernisierung dieser Stadt dem Historiker die Möglichkeit, nicht nur die Elemente und Merkmale einer imperialen osmanischen Modernität sowie ihrer lokalen Ausprägung in Tunis aufzudecken, die in der Historiografie lange unterschätzt wurden. Gleichzeitig kann untersucht werden, welche Auswirkungen europäische Durchdringung und Kolonialisierung auf diesen Modernisierungsprozess hatten. Die Vergabe von Konzessionen für öffentliche Dienstleistungen ist für eine solche Lesart besonders geeignet, da hier sowohl die Interessen der Regierung als auch der ausländischen Investoren und ihrer Netzwerke involviert waren. In diesem Sinne versteht dieser Artikel Tunis als Laboratorium für eine stadtgeschichtliche Forschung, welche jene Mechanismen, die Modernisierung, Gesellschaft, Ideologie und Macht verbinden, herausstellt.

Dieses Unterfangen ist Teil einer größeren Betrachtung verschiedener kultureller Bereiche.³ Die Verbindung zwischen urbaner Modernisierung und Herrschaft birgt Potential für die Geschichtsschreibung und ist der Ausgangspunkt für wichtige interpretative Neuerungen. Die Prozesse, wie für zahlreiche Städte gezeigt wurde, waren progressiv und manchmal widersprüchlich, was nunmehr nuancierte Interpretationen der urbanen Modernität als zivilisatorisches Indiz einlädt.

Eine sozialwissenschaftliche Lesart von Infrastruktur ermöglichte es, über ihren technischen Aspekt hinauszudenken.⁴ WissenschaftlerInnen, die sich im Rahmen eines solchen Ansatzes besonders mit dem Konzessionssystem beschäftigt haben, konnten die Verbindungen zwischen öffentlichem Nutzen, privaten Interessen, Investition und Dynamiken der städtischen Ausrüstung demonstrieren.⁵ Dank dieses Forschungsansatzes konnte über das Entstehen öffentlicher Versorgungsunternehmen⁶ und ihre Ambivalenzen, sowie über die Spannungen zwischen Gemeinwohl und privatem Profit⁷ reflektiert werden. Die meisten dieser Studien haben Städte Europas und Nordamerikas zum For-

³ Richard Dennis, *Cities in Modernity. Representations and Productions of Metropolitan Space, 1840-1930*, Cambridge 2008, S. 436.

⁴ Matthew Gandy, „The Paris Sewers and the Rationalization of urban space“, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 24:1, 1999, S. 23-44; Denis Bocquet /Samuel Fettah (Hrsg.), *Réseaux techniques et conflits de pouvoir: les dynamiques historiques des villes contemporaines*, Rom 2007.

⁵ Denis Varaschin, „De la concession en Espagne et en Italie, XIXe-XXe siècles“, *Entreprises et Histoire*, 31:4, 2002, S. 54-70.

⁶ Denis Bocquet, „Une concession convoitée: le réseau d'eau potable à Rome entre service public, développement capitaliste, géopolitique et idéologie (1864-1964)“, *Flux*, 2014, 97-98, S. 37-43.

⁷ Denis Bocquet/ Konstantinos Chatzis/ Agnès Sander, „From free good to commodity“, *Geoforum*, 39:6, 2008, S. 1821-1832.

schungsgegenstand. Sie konnten zeigen, dass der Übergang zur Modernität in diesen Städten graduell war. Doch nur durch die Untersuchung von Städten außerhalb dieses Raumes kann Eurozentrismus in der Analyse vermieden werden.⁸ Darum ist die osmanische Stadt ein geeignetes Forschungsfeld, um mit dem starken Einfluss und der Kontinuität kulturalistischer Voreingenommenheit zu brechen und zu vermeiden, Modernität vor dem Hintergrund eines statischen Referenzrahmens zu untersuchen.⁹

Im 19. Jahrhundert wurden Bauprojekte in allen osmanischen Städten durchgeführt und zwar in einem solchen Rhythmus und Verhältnis zu internationaler Expertise, dass man dies nicht auf den bloßen Import von ausländischen technischen Lösungen reduzieren kann. Diese Städte waren Teil einer globalisierten Sphäre urbaner Modernität. Studien zu zahlreichen Städten haben diese Dynamik und die Spannungen rund um die Verschuldung des osmanischen Staates und die Strategie der europäischen Mächte, den öffentlichen Sektor als Mittel zur Durchdringung und Beherrschung des Osmanischen Reiches zu gebrauchen, aufgezeigt.¹⁰ Städte auf dem osmanischen Balkan¹¹, Damaskus¹², Beirut¹³, Thessaloniki,¹⁴ Izmir¹⁵ oder Haifa¹⁶ haben beachtliche Transformationen erfahren, deren Umfang dazu anregt, über den Kern der osmani-

⁸ Pierre-Yves Saunier/ Shane Ewen, *Another Global City. Historical Explorations into the Transnational Municipal Moment*, New-York 2008, S. 242; Dipesh Chakrabarty, *Provincializing Europe. Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton 2000, S. 320.

⁹ Nora Lafi, „Entre ottomanité, colonialisme et orientalisme: les racines ambiguës de la modernité urbaine dans les villes du Maghreb (1830-1960)“, in: Sabine Bastian/ Franck Trouilloud (Hrsg.), *Frankreich und Frankophonie: Kultur Sprache Medien: La France et la Francophonie: culture langue médias*, München 2009, S. 143-162; Nora Lafi (Hrsg.), *Municipalités méditerranéennes. Les réformes urbaines ottomanes au miroir d'une histoire comparée*, Berlin 2005, S. 365; Jens Hanssen/ Thomas Philipp/ Stefan Weber, *The Empire in the City*, Beirut 2002, S. 375.

¹⁰ Jacques Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'empire ottoman (1895-1914)*, Paris 1977, S. 810.

¹¹ Isa Blumi, *Reinstating the Ottomans: Alternative Balkan Modernities (1800-1912)*, New-York 2011, S. 272.

¹² Stefan Weber, *Damascus: Ottoman Modernity and Urban Transformation (1808-1918)* Aarhus 2009. 2 Bde.

¹³ Jens Hanssen, *Fin de siècle Beirut : the making of an ottoman provincial capital*, Oxford 2005, S. 307. ; Malek Sharif, *Imperial norms and local realities. The ottoman municipal laws and the municipality of Beirut*, Beirut 2014, S. 247.

¹⁴ Sotirios Dimitriadis, *The Making of an Ottoman Port City: The State, Local Elites and Urban Space in Salonica (1870-1912)*, Diss. phil. London, 2013, S. 231.

¹⁵ Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman Izmir. The Rise of a Cosmopolitan Port (1840-1880)*, Minneapolis 2012, S. 273.

¹⁶ Mahmud Yazbak, *Haifa in the Late Ottoman period (1864-1914): a Muslim Town in Transition*, Leyden 1998, S. 265.

schen Modernität nachzudenken und zwar auf eine Art und Weise, die sie nicht als bloßen Import versteht.¹⁷ Was die öffentliche Versorgung betrifft, war die Konzession auch ein Zeichen der Einbindung in Kapital und Modernität. Das ist der Grund, aus dem die Deutung von Modernisierungsprozessen komplex sein muss, indem sie sowohl den Aspekt der Partizipation am globalen Kapitalismus berücksichtigt, als auch den der Beherrschung durch ausländische Investoren. Transportinfrastrukturen sind in diesem Kontext besonders vielsagend.¹⁸ Für diesen Artikel wurden die Infrastrukturen der Stadt Tunis als Spielfeld für verschiedene Kräfte ausgewählt. Auf der einen Seite standen der osmanische Staat, seine Provinzadministration und ihr gemeinsamer Wille zur Modernisierung, auf der anderen die finanziellen und geopolitischen Logiken, die letztendlich zur Kolonialisierung führten.

Eine ambivalente Konzession: die Eisenbahnlinie Tunis-La Goulette-La Marsa (TGM)

Die Stadt Tunis liegt etwa zehn Kilometer von ihrem Hafen La Goulette entfernt und ist – was noch entscheidender ist – durch eine Küstenlagune von ihm getrennt. Eine der größten Herausforderungen der infrastrukturellen Modernisierung von Tunis bestand also darin, die Stadt mit ihrem Hafen zu verbinden und sie dadurch dem Mittelmeerverkehr zugänglicher zu machen, welcher selbst einer starken technischen Modernisierung ausgesetzt war. Die infrastrukturelle Bedeutung war von Anfang an eng mit geopolitischen Interessen verbunden, da die europäischen Mächte darauf bedacht waren, den Hafenverkehr zu kontrollieren.¹⁹ Hinzu kommt, dass sich jenseits von La Goulette, in Richtung Karthago, Sidi Bou Said und La Marsa, Gebiete erstreckten, die sich bei den Notabeln der Stadt wachsender Beliebtheit erfreuten, da sie dort luxuriöse Wohnsitze bauen konnten. In den 1850er Jahren wurden die ersten Kontakte zwischen Investoren und der tunesischen Provinzregierung bezüglich des Baus einer Eisenbahnlinie von Tunis über La Goulette bis La Marsa geknüpft.²⁰

1854 bot der britische Geschäftsmann Runnie dem Premierminister Mustafa Khaznadar²¹, der in Istanbul ausgebildet und dann via Izmir nach Tunis ent-

¹⁷ Joe Nasr/ Mercedes Volait, *Urbanism. Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans*, Chichester 2003, S. 354.

¹⁸ Necla V[esile] Geyikdagi, *Foreign Investment in the Ottoman Empire: International Trade and Relations 1854-1914*, London 2011, S. 218, (siehe S. 117 : tableau des compagnies de tramway dans l'Empire ottoman).

¹⁹ Khalifa Chater, *Dépendance et mutations précoloniales: la régence de Tunis de 1815 à 1857*, Tunis 1984, S. 660; Jean Ganiage, *Les origines du Protectorat français en Tunisie (1861-1881)*, Paris 1959, S. 776.

²⁰ Archives nationales de Tunisie (ANT), SH, C, 500-515.

²¹ 1817-1878, geb. als Giorgios Kalkias Stravelakis auf der griechischen Insel Chios.

sandt und schließlich Tunesier wurde²², an eine Eisenbahnlinie für 300.000 Pfund Sterling zu bauen und ihm dafür 200.000 Pfund zu einem Zinssatz von 6% auf fünf Jahre zu leihen.²³ Dieses Projekt kam zwar nicht zustande, zeigt aber deutlich, wie die Diskussion um die technische Modernisierung sich sehr früh direkt zwischen den Investoren und der lokalen tunesischen Regierung abgespielt hat, unter der Aufsicht der Istanbul Zentralregierung, die von osmanischen Städten zahlreiche Berichte über solche Verhandlungen erhielt.²⁴ Etliche Episoden veranschaulichen, wie Geschäftsleute als Vertreter europäischer Interessen versuchten, von der Geschäftemacherei lokaler politischer Akteure zu profitieren. Das erste Bauprojekt kam dennoch nicht zustande, wahrscheinlich aufgrund von Finanzklauseln, die die tunesische Regierung ablehnte. Anfang der 1860er Jahre entstand eine starke Rivalität zwischen dem britischen Konsul Richard Wood und seinem französischen Pendant Léon Roches um den Erwerb einer Konzession. Wie Laurent Debernardi in seinen Forschungsarbeiten gezeigt hat, unterstützten die Franzosen das Projekt einer franco-italienischen Firma.²⁵ In diesem Kontext war es üblich, dass die ausländischen Investoren Vertreter vor Ort hatten, zumeist unter den jüdischen Tuneser Notabeln, in diesem Fall war es Eugène Foà. Im Januar 1864 stellte Wood ein konkurrierendes Projekt vor.²⁶ Es gelang ihm sich gegen seine Rivalen durchzusetzen indem er die tunesische Regierung davon überzeugen konnte, dass für sie beim Bau keine Kosten entstehen würden. Am 10. Oktober 1863 bekam er zwar den Zuschlag für die Konzession, doch konnten die Bauarbeiten nicht beginnen. Ursache dieses Misserfolgs war auch der Aufstand von 1864, ausgelöst durch die Konflikte um das Schuldenmanagement, die Steuerreform, die Musterungsfrage, die juristischen, sozialen und politischen Folgen der Verfassung von 1861, sowie durch die Einmischung der europäischen Mächte, die darauf abzielten, die Eingebundenheit Tunesiens zum Osmanischen Reich zu schwächen.²⁷ Anfang der 1870er Jahre schlug der spanische Ingenieur Theodoro de Montez ein neues Bauprojekt vor, das eine Konzession für 99 Jahre vorsah.²⁸ Der Ingenieur und die durch ihn vertretenen Investoren konnten die Regierung für ihr Projekt gewinnen, vor allem weil es dem tunesischen Zoll erlaubte, die

²² M'Hamed Oualdi, „Le retrait après la disgrâce: les Khaznadar à Tunis dans la 2^e moitié du XIXe siècle“, Cahiers de la Méditerranée 82, 2011, S. 325-340.

²³ Laurent Debernardi, „Le premier chemin de fer tunisien, le T.G.M. (1870-1898)“, Revue française d'histoire d'Outre-Mer, 1963, Tome 50, numéro 179, S. 197-226.

²⁴ Andreas Tunger-Zanetti, La communication entre Tunis et Istanbul (1860-1913): province et métropole, Paris 1996, S. 300.

²⁵ Debernardi, Le premier chemin, S. 198.

²⁶ Debernardi, Le premier chemin, S. 199.

²⁷ Bice Slama, L'insurrection de 1864 en Tunisie, Tunis 1967, S. 195.

²⁸ Debernardi, Le premier chemin, S. 200.

in La Goulette abgeladenen Waren per Eisenbahn zu befördern. Dies ginge auf Kosten der italienischen, französischen und englischen kommerziellen Netzwerke, die den Schiffsverkehr auf der Lagune von Tunis kontrollierten. Doch auch dieses Projekt scheiterte, weil die Bauarbeiten aufgrund der Unterbrechung des internationalen Handels durch den deutsch-französischen Krieg²⁹ nicht innerhalb eines Jahres beginnen konnten, wie es der Konzessionsvertrag vorsah. Die tunesische Regierung nahm dann die Verhandlungen mit Wood wieder auf und unterzeichnete am 23. August 1871 einen Konzessionsvertrag mit dem britischen Geschäftsmann Edward Pickering, einem Geschäftspartner des Italiensers Mancardi. Die Konzession sah nun nicht mehr das Monopol für die Beförderung der über den Hafen La Goulette importierten Güter vor.³⁰ Die Bauarbeiten begannen im September 1871, noch bevor das Unternehmen im selben Jahr für bankrott erklärt wurde. Die Arbeiten wurden dennoch weitergeführt und die Eisenbahnlinie Tunis-La Goulette wurde im September 1872 offiziell eröffnet.³¹ In Tunis befand sich der Bahnhof auf der Höhe der Rue de Rome, an der Grenze zur geplanten osmanischen Stadterweiterung und in der Nähe der Porte de la Marine (*Bab al-Bahr*), die in die Medina führt.³² Die Regierung stellte die meisten Grundstücke kostenlos zur Verfügung, subventionierte den Bau selbst aber nicht. Dabei waren die überlassenen Grundstücke hauptsächlich Parzellen, auf denen einige Jahre zuvor eine Straße durch die Lagune gebaut worden war und auf der nun notdürftig die Eisenbahnschwellen verlegt wurden. Die französischen Konkurrenten des Projekts ließen es sich nicht entgehen darauf hinzuweisen, dass dies die Qualität der Strecke negativ beeinflussen werde. Am 26. Juli 1872 verkaufte Pickering das Unternehmen an John Philip Wilkinson für 40.000 Pfund Sterling, was durch ein Dekret vom 9. September 1872 rechtsgültig wurde. Die Strecke verband die Stadt nicht nur mit dem Hafen, sondern auch mit zahlreichen Wohnsitzen der Prominenz der Stadt. Gleich im selben Jahr gründete John Philip Wilkinson die Tunisian Railway Company, welche formell von dem britischen liberalen Abgeordneten George Balfour, Offizier bei der Kolonialarmee und Agent im militärischen Nachrichtendienst von London, geleitet wurde. Am Beispiel des Konzessionsvertrags wird das enge Zusammenspiel zwischen privater Investition, politischem Druck, Spionage und geopolitischen Rivalitäten deutlich. Wenn der Verlauf dieser Eisenbahnlinie so strategisch erschien, so auch deshalb, weil sie Stadt

²⁹ Debernardi, *Le premier chemin*, S. 203.

³⁰ Debernardi, *Le premier chemin*, S. 204.

³¹ Archives nationales de Tunisie (ANT), SH, C 236, 508, Sakka hadidiyya: khilâf bayn al-sharika al-inglisiyya wal-lajna al-maliyya, tanzîm al-khatt khalq al-wâdî- al-Marsa 1294h. 1877, document «Chemin de fer de Tunis, Plan between the Goletta and Marsa».

³² Taoufik Bachrouh, *La médina de Tunis avant le protectorat*, Tunis 2008, S. 922.

und Hafen verband und somit die Wirtschaft der Provinz entscheidend beeinflusste. 1874 wurde der Abschnitt La Goulette–La Marsa eröffnet. Darauf folgte ein langwieriger Konflikt um das zum Bahnhof La Marsa gehörende Gelände, da die Eisenbahngesellschaft ihre vertraglich eingeräumten Rechte überschritten hatte. Die 1870er Jahre waren von geringen Einnahmen der Linie gezeichnet, sodass diese deshalb 1876 sogar für einige Monate stillgelegt wurde. 1877 wurden mit Williamson und Winn zwei neue Verwalter einberufen. Um mehr Einnahmen für die Gesellschaft zu generieren, sollten die Zölle auf Waren, die in La Goulette importiert wurden, umgangen und die Waren über den Eisenbahnweg transportiert werden. Die Verantwortlichen der Eisenbahngesellschaft verweigerten den Zöllner die Arbeit auf den Bahnhöfen, was den Direktor des Zollendienstes protestieren ließ: „*La contrebande qui déjà s'exerçait à Tunis sans que nous puissions suffisamment la réprimer, a pris aujourd'hui des proportions aussi considérables que nous en constatons journellement les déplorable effets.*“³³ Außerdem löste das Hissen der britischen Flagge an den Bahnhöfen einen Streit mit der tunesischen Regierung um die staatliche Souveränität aus. Die Leiter der Gesellschaft argumentierten „*that the flags in question are only hoisted under our roofs as an ornament on Sundays and other fêtes, that this practice has been in vogue ever since the commencement of the line. We disclaim any political intention in so doing, tho' we do assert the stations are British property.*“³⁴ Im Endeffekt aber handelt es sich doch um einen Versuch, die britische Souveränität symbolisch zu bekräftigen. Dieser Moment markiert eine Wendung: die ausländischen Gesellschaften, Vertreter europäischer Interessen, erhoben Anspruch auf die Souveränität und das Vorrecht der Regierung angesichts steuerlicher Fragen. Für die tunesische Regierung war dies auch der Moment, die Prinzipien der öffentlichen Versorgung zu formulieren und über den Erhalt des öffentlichen Interesses gegen die Ansprüche der Konzessionäre und europäischen Schirmherren nachzudenken. Davon zeugt ein Brief des Premier- und Außenministers Mohamed Khaznadar (1810-1889), einem Staatsbediensteten von ebenfalls griechischem Ursprung (Insel Kos). Nach der Intervention des französischen Konsuls Théodore Roustan hatte er am 22. Juli 1877 die Nachfolge des großen osmanisch-tunesischen Reformers abchasischer Herkunft Kheredin (oder Hayreddin) Pascha (1822-1890)³⁵ angetreten. Am 17. Oktober schrieb Khaznadar an Williamson und Will: „*Le gouvernement fera tout ce qui est en son pouvoir pour rendre votre exploitation aussi facile et aussi fructueuse que possible, dans la mesure qui sera conci-*

³³ Archives Nationales de Tunisie, SH, C 236, dossier 508.

³⁴ Archives Nationales de Tunisie, SH, C 236, 508, 15 août 1877, Lettre de Williamson au Premier Ministre Mohammed Khaznadar.

³⁵ Vgl: *Aqḡam al-Masālik fī Ma'rifat Aḡwāl al-Mamālīk* (1867).

liable avec les intérêts généraux [al-maslaha al-'amma in seiner ersten Version auf Arabisch] dont nous avons la garde et que nous devons maintenir et sauvegarder.³⁶

Vom Ende der 1870er Jahre bis 1880 verstärkte die französisch-italienische Konkurrenz um den Einfluss in Tunesien erheblich die geopolitische Bedeutung der Bahnlinie. Der italienische Investor Raffaele Rubattino (1810-1881) verhandelte mit den britischen Inhabern über eine Übernahme. Er war sowohl ein Akteur des italienischen *Risorgimento*, als auch ein reicher Reeder aus Genua. Er stand den Mächtigen in Rom nahe, war sich des Vertrauens des Präsidenten des Ministerrats Benedetto Cairoli sicher und konnte in Tunis auf die Unterstützung des Konsuls Licurgo Macciò und dessen Netzwerk zählen. Die Franzosen, insbesondere Konsul Théodore Roustan, bemühten sich unterdessen das Geschäft zu verhindern und es gelang ihnen am 14. April 1880 durch die Eisenbahngesellschaft Bône-Guelma, Vertreterin kolonialer Interessen Frankreichs in Algerien, die Linie Tunis-La Goulette-La Marsa für 105.000 Pfund Sterling zu kaufen.³⁷ Die Franzosen planten, das tunesische Eisenbahnnetz an das Algeriens anzuschließen und brachten so ihre kolonialen Ziele gegenüber der osmanischen Provinz zum Ausdruck. In Folge eines Appells der Italiener vor dem wirtschaftlichen Handelsgericht Londons und diverser juristischer Einsprüche wurde die Eisenbahnlinie auf einer Auktion in London versteigert³⁸, bei der letzten Endes Rubattino mit der finanziellen Garantie des italienischen Staates für 165.000 Pfund Sterling den Zuschlag erhielt.³⁹ Die Franzosen protestierten vergeblich, in den Worten ihres Konsuls: „*Malheureusement les précédentes intrigues de M. Rubattino et surtout celles de son mandataire le Sieur Santillana ont exercé une influence incontestable sur l'esprit des juges anglais.*“⁴⁰ Am 14. Juli 1880 fand in London die Übergabe der Gesellschaft statt.⁴¹ Den ganzen Sommer des Jahres beschwerte sich der französische Konsul Roustan beim tunesischen Regenten, dem Bey von Tunis, und forderte einen freien Zugang zum Meer für

³⁶ Archives nationales de Tunisie (ANT), SH, C 236, 508, Lettre du Premier Ministre (al-Wazîr al-kubrâ) à Wilwiamson et Winn, 10 Chewal 1294h./17 octobre 1877.

³⁷ Debernardi, *Le premier chemin*, S. 220.

³⁸ Archives Nationales de Tunisie, série historique (SH), C 513, Note verbale et confidentielle du consul de France à Son Altesse le Bey.

³⁹ Archives Nationales de Tunisie, SH, C 236, 513, lettre de Rubattino au Premier Ministre du 11 Juillet 1880 et réponse du Premier Ministre Mustafa Ben Ismaïl à Rubattino : « *J'ai l'honneur d'informer le gouvernement de Son Altesse le Bey que par un traité du 7. de ce mois et conformément aux décisions de la cour de la Chancellerie de Londres, la « Tunisian Railway Company Limited » a cédé et transféré à la compagnie dont je suis le directeur ses concessions des 23 août 1871 et 4 avril 1872 pour les chemins de fer de Tunis à La Goulette, au Bardo et à La Marsa ainsi que le matériel et accessoires de ces chemins de fer ».*

⁴⁰ Archives Nationales de Tunisie, SH, C 236, 513.

⁴¹ Archives Nationales de Tunisie, SH, C, 513, Deed of Conveyance, 14.7.1880.

die Franzosen.⁴² Einige dieser Briefe enthalten offene Drohungen: „*Les intérêts de la Régence [Tunesien] sont engagés au même degré que les nôtres.*“⁴³ Roustan bedrohte die tunesische Regierung auch bezüglich der TGM: „*Dans l’hypothèse de l’acquisition du chemin de fer de La Goulette par les Italiens, le gouvernement français devrait donc assurer immédiatement à son chemin de fer l’accès de la mer à travers le lac par le moyen qui lui paraîtrait le plus convenable.*“⁴⁴ Unterdessen stand die osmanische Provinz Tunesien vor einem Wendepunkt in ihrer Geschichte: in den folgenden Monaten begannen militärische Vorstöße der Franzosen zu Wasser bei Tunis und zu Land an der algerischen Grenze, die in Teilen mit der TGM-Affäre zusammenhingen und im April 1881 in eine militärische Besetzung Tunesiens durch Frankreich mündeten. Die Konzession über den Hafen von Tunis wurde an die *Compagnie des Batignolles* übergeben, während die Eisenbahngesellschaft *Bône-Guelma*, die ihrerseits von den Batignolles Eugène und Ernest Gouïn abhing, unter Teilhabe der *Banque de Paris et des Pays-Bas* die Eisenbahnkonzession der Regentschaft von Tunis im Allgemeinen erhielt. Rubattino, der sehr viel in die Qualität der von den britischen Vorbesitzern vernachlässigten Linie investiert hatte, gelang es die TGM weiter zu betreiben, doch die geopolitische Situation hatte sich verändert. Der Hafen wurde nun von französischen Gesellschaften kontrolliert, sodass die Eisenbahnlinie einen Großteil des Warenverkehrs verlor. Stattdessen widmete sie sich der Anbindung der expandierenden kolonialen Viertel in der nördlichen Vorstadt von Tunis. Die Gesellschaft *Bône-Guelma* übernahm die TGM 1898 für 7,5 Mio. Franken, bevor sie sie 1905 an die *Compagnie des Tramways de Tunis* verkaufte.

Zusammenfassung

Das Auf und Ab der Konstruktion und Nutzung der TGM, hier zur Analyse der Ambivalenz des europäischen Einflusses im osmanischen urbanen Modernisierungsprozess aufgeführt, veranschaulicht das komplexe Verhältnis zwischen Modernisierung und Macht. Auf der einen Seite ist das Tunis der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in die internationale Dynamik der modernisierenden Investitionen auf städtischem Gebiet eingebunden. Auf der anderen Seite ist das Konzessionssystem von einer geopolitischen Einmischung geprägt, die über diese Investitionen hinausgeht. Für viele Akteure ist der Modernisierungsprozess eine Möglichkeit, die osmanische Provinz vom Rest des Reiches zu lösen.

⁴² Archives Nationales de Tunisie, SH, C 236, 513, lettres secrète, juillet 1880.

⁴³ Archives Nationales de Tunisie, SH, C, 513, lettre du 2 Juillet 1880 du consul Théodore Roustan à Sadok Bey.

⁴⁴ Archives Nationales de Tunisie, SH, C, dossier 513.

Im Zuge dieser Prozesse wurde das Konzept der öffentlichen Versorgung und des Allgemeinwohles von seinen Ursprüngen islamischer und osmanischer Moral (*maslaha al-'amma*) abgetrennt und auf seine modernen Ausprägungen umgelenkt. Das Verhältnis zwischen Technik und Macht ist auch verzerrt durch die von den europäischen Konsuln eingesetzten Klientelbeziehungen und den Druck, den sie dadurch ausübten. In diesem Sinne ist Tunis für den Wissenschaftler ein Laboratorium, um die städtische Modernität im Osmanischen Reich und damit verbundene Spannungen in einem zunehmend kolonialen Kontext zu beobachten.

Feminist Perspectives on Ottoman Urban History

This article provides an overview of the literature that approaches Ottoman urban history with a gender perspective. It juxtaposes the valuable insights and contributions of feminist geographers with the available literature on Ottoman urban history in order to argue that the combination of the two has a great potential to enrich the field. In an attempt to reveal, recover and reconsider the roles, positions and actions of women in the midst of altered or redefined economic, social, political and cultural context of Ottoman cities, new scholarship highlights how women could re-imagine and re-conceive the city, actually neither designed for nor controlled by them, and how in time they could create female-controlled public and semi-public spaces. The negotiations, alliances and agency of women in asserting themselves in the public domain need to be reconsidered, given numerous spatial obstacles and resistance to see them as legitimate actors.

The feminist critique of urban theory and planning stressed in the late 1970s that urban planning is gendered and that urban environments are predominantly male environments.¹ Yasmina Beebeejaun argues that “gender remains a neglected focus for theory and practice in shaping cities.”² Men and women have considerably varied experiences of the city in relation to housing, use of transport, relative mobility, and spheres of employment. Now a customary trope among urban theorists, the *flâneur*³, someone who finds delight and pleasure in walking contentedly and unhurriedly through the city, is necessarily a male figure.⁴ As Wilson succinctly puts it, “Men – white middle-class men at least, and in particular – own the street without thinking about it. Women must always make a conscious claim; must each time assert anew their right to

¹ Dolores Hayden, *What Would a Non-Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design, and Human Work*, in: *Signs* 5:3, 1980, pp. 170-187.

² Yasmina Beebeejaun, *Gender, Urban Space, and the Right to Everyday Life*, in: *Journal of Urban Affairs* 39, 2016, pp. 323-334. Recently Fouad Khan also underlined that the gender of most cities is male (January 11, 2018), see: <http://nautil.us/issue/56/perspective/your-city-has-a-gender-and-its-male> (accessed May 31, 2018).

³ The *flâneur* first appears in Charles Baudelaire’s Paris poems of the 1850s, resurfacing in the work of Walter Benjamin in the early twentieth century. Susan Buck-Morss, *The Dialectics of Seeing: Walter Benjamin and the Arcades Project*, New York 1989, pp. 185-187, 205, 304-305.

⁴ Rob Shields, “Fancy Footwork: Walter Benjamin’s Notes on *flânerie*”, in *The Flâneur*, Keith Tester (ed.), London 1994, p. 67.

be 'streetwalkers'."⁵ Rebecca Solnit eloquently reflects on the male character of the streets that men walk by.

Almost every city is full of men's names, names that are markers of who wielded power, who made history, who held fortunes, who was remembered; women are anonymous people who changed fathers' names for husbands' as they married, who lived in private and were comparatively forgotten, with few exceptions.⁶

Urban and gender studies, as co-constitutive subjects, have only recently been coupled together. In fact, parallel to patriarchal gendered participation and representation in the public sphere, urban history, as many other subfields of history, had traditionally tended to focus more on *his* story rather than on *hers*. This was largely due to the spatial separation of home and work, which necessarily meant a highly gendered division of labor between masculine paid work and feminine unpaid work.⁷ Men were associated with public, productive spheres, including paid work outside the home, while women were associated with private, reproductive spheres that confined them within the home. However, growing and expanding scholarship on the history of women of the last few decades demonstrated the necessity of incorporating women's roles into the larger picture.

Especially due to the waves of structuralism and post-structuralism, there is more emphasis on both women's agency in history and the contextual fluidity and ongoing production of meaning (of gender and forms of power relations).⁸ It was largely thanks to postcolonial theory and method – which originally sought to recover excluded and marginalized subjects (space, culture, women, ethnic minorities) – that traditional urban studies approached and developed within itself a markedly feminist scholarship. Therefore, historical record has proved that despite the prevalence of dominant (patriarchal, traditional) gender relations encouraging women to “stay home”, women have resisted confinement to the private sphere. Women's participation especially in voluntary organizations reshaped the city and its social relations, often by creating

⁵ Elizabeth Wilson, *The Sphinx in the City. Urban Life, the Control of Disorder, and Women*, Berkeley 2001, p. 139.

⁶ Rebecca Solnit, *The Power of Names*, in: Rebecca Solnit/Joshua Jelly-Schapiro (eds.), *Non-stop Metropolis. A New York City Atlas*, Berkeley 2016, p. 86.

⁷ Suzanne Mackenzie, *Restructuring the Relations of Work and Life. Women as Environmental Actors, Feminism as Geographic Analysis*, in: *Gender, Place and Culture* 6:4, 1999, pp. 417-430.

⁸ Chris Beasley, *What is Feminism? An Introduction to Feminist Theory*, London 1999, p. 91.

liminal spaces in the community where women had more power and authority than at home or work.⁹

In that respect, a systematic treatment of combined urban and gender studies offers a feminist critique of mainstream urban policy and planning and a gendered reorientation of key urban social, environmental and city-regional debates.¹⁰ These studies that take into account previously neglected dimensions of gendered critical urban analysis shed light on transformations of gender roles, state and personal politics; across intersecting spheres of home, work, the family, urban settlements and civil society. They acknowledge women as manipulating, if not shaping, urban space. Numerous researches attest that women did more than react to alterations in urban space. They actively participated in changing the *map* of the city and in redefining its essence.

In this article, I hope to provide an overview of the literature that approaches Ottoman urban history with a gender perspective. I also juxtapose the valuable insights and contributions of feminist geographers with the available literature on Ottoman urban history in order to argue that the combination of the two has a great potential to enrich the field.

Ottoman Urban Studies

For a considerable time now there is a growing body of literature in the form of city monographs. The cities around the Mediterranean, and especially port cities with multiple connections to the global system, were among the first to capture the attention of Ottoman historians – as they still continue to do so today.¹¹ Moreover, there has been traditionally more numerous and much deeper analysis of the provincial capitals and other important cities in the Balkan and Arab provinces – especially Salonika, Beirut, Aleppo and Damascus.¹² One

⁹ Beth Moore-Milroy/Susan Wisner, *Communities, Work and Public/Private Sphere Models*, in: *Gender, Place and Culture* 1:1, 1994, pp. 71-90.

¹⁰ Helen Jarvis/Paula Kantor/Jonathan Cloke (eds.), *Cities and Gender*, London/New York 2009.

¹¹ Among the first historians to deal with this topic are Ethem Eldem/Daniel Goffman/Bruce Alan Masters (eds.), *The Ottoman City between East and West: Aleppo, Izmir, and Istanbul*, New York 1999; Çağlar Keyder/Y. Eyüp Özveren/Donald Quataert (eds.), *Port-Cities of the Eastern Mediterranean, 1800-1914*, Binghamton 1993; Rhoads Murphey, *Communal Living in Ottoman Istanbul. Searching for the Foundations of an Urban Tradition*, in: *Journal of Urban History* 16:2, 1990, pp. 115-131; Heghnar Zeitlian Watenpaugh, *The Image of an Ottoman City. Imperial Architecture and Urban Experience in Aleppo in the 16th and 17th Centuries*, Leiden 2004; Biray Kolluoğlu/Meltem Toksöz (eds.), *Cities of the Mediterranean. From the Ottomans to the Present Day*, London 2010.

¹² Some examples might be, Meropi Anastassiadou, *Salonique, 1830-1912: une ville ottomane à l'âge des Réformes*, Leiden 1997; Abraham Marcus, *The Middle East on the Eve*

would actually be surprised to see that much less has been written even on the capital Istanbul leaving aside other core cities such as Bursa or Edirne.¹³

Recognizing more and more the multiple faces and realities of the Ottoman presence throughout its large geography, urban historians recently built up working groups and conglomerates in order to produce comparative studies, providing more nuanced accounts of the cities involved and the urban administration of the empire. One such significant working group has been established within the framework of the EUME (Europe in the Middle-East / the Middle-East in Europe) program at Wissenschaftskolleg zu Berlin (Institute of Advanced Study) in 2004 in collaboration with the Leibniz-Zentrum Moderner Orient. First formulated as 'New Approaches to the History of Merchant Cities in the Ottoman Empire and Its Successor States', later this group was named as 'Cities Compared: Urban Change in the Mediterranean and Adjacent Regions'. Leibniz-Zentrum Moderner Orient also has become the host of the now well-known Urban Studies Seminar, organized by Nora Lafi since 2006. The intent of the Seminar has been to provide a floor to discuss several dimensions of Ottoman urban history – urban governance, cosmopolitanism, everyday life, violence, refugees, gender. Numerous projects were completed under this rubric and most of them deserve to be considered as milestones in the growth of Ottoman urban studies.¹⁴ The publications of the group, *The City in the Ottoman Em-*

of Modernity. Aleppo in the Eighteenth Century, New York 1989; Margaret L. Meriwether, *The Kin Who Count. Family and Society in Ottoman Aleppo, 1770-1840*, Austin 1999; Leila Tarazi Fawaz, *Merchants and Migrants in Nineteenth-Century Beirut*, Cambridge, Mass. 1983; Richard van Leeuwen, *Waqfs and Urban Structures. The Case of Ottoman Damascus*, Leiden 1999; Jens Hanssen/Thomas Philipp/Stefan Weber (eds.), *The Empire in the City. Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire*, Beirut 2002; Mark Mazower, *Salonica, City of Ghosts. Christians, Muslims, and Jews, 1430-1950*, New York 2005; Jens Hanssen, *Fin de siècle Beirut. The Making of an Ottoman Provincial Capital*, Oxford/New York 2005; Stefan Weber, *Damascus. Ottoman Modernity and Urban Transformation 1808-1918*, Aarhus 2009.

¹³ It requires an analysis of its own, but one main reason behind this discrepancy is the better preservation of court records and other local archives in these areas, thanks to ironically clerical or colonial interest for history. Having said that, some major works on Ottoman Anatolia should definitely be underlined: Suraiya Faroqhi, *Towns and Townsmen of Ottoman Anatolia. Trade, Crafts, and Food Production in an Urban Setting, 1520-1650*, Cambridge 1984; Leslie Peirce, *Morality Tales. Law and Gender in the Ottoman Court of Aintab*, Berkeley 2003; Hülya Canbakal, *Society and Politics in an Ottoman Town. 'Ayntāb in the 17th Century*, Leiden 2007.

¹⁴ A few examples: Nora Lafi (ed.), *Municipalités méditerranéennes. Les réformes urbaines ottomanes au miroir d'une histoire comparée*, Berlin 2005; Malte Fuhrmann, *Der Traum vom deutschen Orient. Zwei deutsche Kolonien im Osmanischen Reich 1851-1918*, Frankfurt 2006; Marc David Baer, *The Dönme. Jewish Converts, Muslim Revolutionaries, and Secular Turks*, Stanford 2010; Florian Riedler, *Public People. Seasonal Work Migrants in*

pire,¹⁵ *Urban Governance under the Ottomans: Between Cosmopolitanism and Conflict*,¹⁶ *Urban Violence in the Middle East*,¹⁷ *Understanding the City through its Margins*,¹⁸ also need to be mentioned as significant contributions to the field, especially of their comparative perspective. As previously underlined, Ottoman urban history has often been written in a fragmented manner by the prevalence of area studies. It is, therefore, very enlightening to have a comparative approach.

Despite the developmental trend in both urban and gender studies, their combined approach to Ottoman history still remains scantier. On the one hand, new scholarly works that embrace a broader understanding of Ottoman women's participation in different facets of social life are usually economic and social histories of a particular urban area, yet failing to provide a truly urban historical perspective. On the other hand, serious urban histories of the empire still suffer from the above mentioned male bias and usually remain silent about the female members of urban communities.¹⁹ Research that stood on the intersection of Ottoman urban and women's history remained scarce, except for studies concentrating on the economic functions of women.²⁰ Still, there is

Nineteenth Century Istanbul, in: Frank Eckardt/Kathrin Wildner (eds.), *Public Istanbul. Spaces and Spheres of the Urban*, Bielefeld 2008, pp. 233-253; Nazan Maksudyan, *State 'Parenthood' and Industrial Orphanages (Islâhhanes). Transformation of Urbanity and Family Life*, in: *The History of the Family* 16:2, 2011, pp. 172-181.

¹⁵ Ulrike Freitag et al. (eds.), *The City in the Ottoman Empire. Migration and the Making of Urban Modernity*, London 2011. There are two other volumes written from a comparative perspective. The first mainly concentrates on 'the Arab Middle East' and the second on the contemporary phenomena. Peter Sluglett (ed.), *The Urban Social History of the Middle East, 1750-1950*, Syracuse 2008; Martina Rieker/Kamran Asdar Ali (eds.), *Gendering Urban Space in the Middle East, South Asia, and Africa*, New York 2008.

¹⁶ Ulrike Freitag/Nora Lafi (eds.), *Urban Governance under the Ottomans. Between Cosmopolitanism and Conflict*, London 2014.

¹⁷ Ulrike Freitag et al. (eds.), *Urban Violence in the Middle East. Changing Cityscapes in the Transition from Empire to Nation State*, New York 2015.

¹⁸ Ulrike Freitag/Nora Lafi/André Chappatte (eds.), *Understanding the City through its Margins. Pluridisciplinary Perspectives from Case Studies in Africa, Asia and the Middle East*, London 2018.

¹⁹ For instance, in Charles L. Wilkins', *Forging Urban Solidarities: Ottoman Aleppo 1640-1700*, Leiden, 2009, the word "gender" is used only once and in a footnote!

²⁰ Haim Gerber, *Social and Economic Position of Women in an Ottoman City, Bursa, 1600-1700*, in: *International Journal of Middle East Studies* 12:3, 1980, pp. 231-244; Suraiya Faroqhi, *Subjects of the Sultan. Culture and Daily Life in the Ottoman Empire*, London 2005; James A. Reilly, *Women in the Economic Life of Late-Ottoman Damascus*, in: *Arabica* 42:1, 1995, pp. 79-106; Ronald C. Jennings, *Women in Early 17th Century Ottoman Judicial Records. The Sharia Court of Anatolian Kayseri*, in: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 18:1, 1975, pp. 53-114; Fariba Zarinebaf-Shahr, *The Role of Wo-*

reason to believe that this gap will soon become narrower as new contributions to the field include gender in their analysis.²¹

Women and Social Change in Urban Settings

Elizabeth Wilson characterizes the urban as a space of opportunity and abandon for women. Notwithstanding its difficulties, Wilson argues, the city emancipates women far more than rural life or suburban domesticity.²² It goes without saying that the urban space is highly segregated by income, class and race, yet it is rarely demarcated according to explicit sex separation. However, normalization of a patriarchal gender regime and hegemonic masculinity have profound impacts on urban experience, life-chances and well-being. The resulting inequalities are wide ranging – from legal barriers to owning property, to real or perceived threats of violence or insidious labeling.²³ Having said these, it is still crucial to underline that Ottoman women successfully make use of the urban space for mobility, transgression and social change. Hence, they *negotiate* with urban milieu with their own strategies and flourish in the interstices of the city.²⁴

The criticism of Alan Mikhael to Ottoman urban historians in their insistence to refer to a Habermasian split between ‘public’ and ‘private’ and to assume that ‘public’ is male, is worth considering. In his article on the Ottoman coffee houses, he claims that *kahvehanes* were important because they complicated and confused traditional notions of space and gender. Borrowing Michel Foucault’s *heterotopia*, a space “capable of juxtaposing in a single real place several spaces, several sites that are in themselves incompatible,” Mikhael challen-

men in the Urban Economy of Istanbul, 1700–1850, in: *International Labor and Working-Class History* 60, 2001, pp. 141-152.

²¹ Some important works, so far mostly in the form of articles need to be mentioned here. Amila Buturovic/Irvin Cemil Schick (eds.), *Women in the Ottoman Balkans. Gender, Culture and History*, London 2007; Haris Exertzoglou, *The Cultural Uses of Consumption. Negotiating Class, Gender, and Nation in the Ottoman Urban Centers during the 19th Century*, in: *International Journal of Middle East Studies* 35:1, 2003, pp. 77-101; Eyal Ginio, *Living on the Margins of Charity*, in: Mine Ener/Amy Singer/Michael Bonner (eds.), *Poverty and Charity in the Middle Eastern Contexts*, New York 2003, pp. 165-184; Eyal Ginio, 18. Yüzyıl Selanikinde Yoksul Kadınlar, in: *Toplum ve Bilim* 89, 2001, pp. 190-204; Palmira Johnson Brummett, *Gender and Empire in Late Ottoman Istanbul. Caricature, Models of Empire, and the Case for Ottoman Exceptionalism*, in: *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East* 27:2, 2007, pp. 283-302.

²² Wilson, *The Sphinx*, p. 10.

²³ Jarvis/Kantor/Cloke, *Cities and Gender*.

²⁴ Wilson, *The Sphinx*, p. 8.

ges the dichotomous representations (male-female, public-private) of Ottoman urban spaces with a queer understanding.²⁵

The research focusing on the manifestations of the gender regime in the urban public realm has been quite fruitful. Literature has highlighted women's historical contributions to urban norms and other such reconfigurations, despite all the dominant ideologies about women's place and women's space.²⁶ In the Ottoman case, research on consumption and gender have discussed novel forms of public presence of women. Exertzoglou and Frierson have underlined the impact of consumption pattern on public identities, especially that of women.²⁷ Public appearance of fashionably dressed women not only triggered mansplaining regarding morality, resources, and patriotism, but also enlarged the involvement of women with the urban space and challenged gendered norms of appearance. The negotiation of urban spaces through dress was a significant challenge for women of all classes. They would either "fit in" or face exclusion. Danielle J. van Dobben's dissertation on the changes in dance practices in the late Ottoman Empire underlines that dancing framed moral issues about gender, sexuality, and public space, reflecting and reshaping social life at the same time.²⁸ While women took part in the remaking of the city, they also reconstituted gender relations and gender identities.²⁹

Women's negotiation capability was not only limited to the spatial axes, but also reached out to the temporal one. Gila Hadar noted that women were the timekeepers within the patriarchal family and society of Salonika. The life of the family, namely women and children, was conducted not in accordance with official space and time—either "government time" or "Jewish time"— but in

²⁵ Alan Mikhail, *The Heart's Desire. Gender, Urban Space and the Ottoman Coffee House*, in: Dana Sajdi (ed.), *Ottoman Tulips, Ottoman Coffee. Leisure and Lifestyle in the Eighteenth Century*, London 2007, pp. 133-170.

²⁶ Dolores Hayden, *Redesigning the American Dream, Gender, Housing, and Family Life*, New York 2002; David Sibley, *Gender, Science, Politics and Geographies of the City*, in: *Gender, Place and Culture* 2:1, 1995, pp. 37-49.

²⁷ Exertzoglou, *The Cultural Uses of Consumption*; Elisabeth Frierson, *Gender, Consumption and Patriotism. The Emergence of An Ottoman Public Sphere*, in: Armando Salvatore/Dale F. Eickelman (eds.), *Public Islam and the Common Good*, Leiden 2004; Palmira Brummett, *Dogs, Women, Cholera, and Other Menaces in the Streets. Cartoon Satire in the Ottoman Revolutionary Press, 1908-11*, in: *International Journal of Middle East Studies* 27:4, 1995, pp. 433-460.

²⁸ Danielle J. Van Dobben, *Dancing Modernity. Gender, Sexuality and the State in the Late Ottoman Empire and Early Turkish Republic*, Ph.D. Dissertation, The University of Arizona, 2008.

²⁹ Valerie Preston/Ebru Üstündağ, *Feminist Geographies of the 'City'. Multiple Voices, Multiple Meanings*, in: Lise Nelson/Joni Seager (eds.), *A Companion to Feminist Geography*, Malden 2005, pp. 211-227.

terms of more internal, restricted dimensions.³⁰ On Barak highlights the active participation of middle-class women in new timekeeping arrangements in colonial Egypt.³¹ In his analysis, Egyptian women appear not only as the rhetorical “other” of modern abstract masculine clock-time. Alongside this important capacity, women paradoxically reinforced masculine temporality in several important, if concealed ways. Notably, they were the ones who made it possible for their husbands and sons to lead a scheduled life while at the same time taking much of the blame for disruptions in these new modern routines. Undoubtedly, synchronization and the transmission of time between and inside each of the interconnected “private” and “public” spheres involved much social tension. Still, it is still relevant to talk about the agency of women over the passage of time inside the house, which eventually influenced outside-the-house temporality.

Different women, based on their own history of spatial and social knowledge, approach the city in varied ways. Post-modern (post-structural) feminist writing on the city brought about the recognition that gender identity functions through multiplicity and differences between (categories of) women.³² Diverse groups of women, possessing multiple and fluid identities (and identifications) approached the city from different angles, with distinct intents and with unequal pace. Heterogeneous everyday experiences and domestic spaces of women determined their relation to and presence in public arenas. What feminist geographers call *intersectionality* underlines that gender identity operates in complex relationships to other social identities such as race, ethnicity, class, nationality, religion, sexuality, age, health and First World-/Third World-affliction.³³

Research on philanthropy and political agency of women in the nineteenth century Ottoman society depicts the large role that intersectionality plays in how women associate themselves to the city.³⁴ Philanthropy was a fairly diffe-

³⁰ Gila Hadar, Jewish Tobacco Workers in Salonika. Gender and Family in the Context of Social and Ethnic Strife, in: Amila Buturovic/Irvin Cemil Schick (eds.), *Women in the Ottoman Balkans. Gender, Culture and History*, London 2007, pp. 127-152.

³¹ On Barak, *Times of Tamaddun. Gender, Urbanity and Temporality in Modern Egypt*, in: Nazan Maksudyan (ed.), *Women and the City, Women in the City. A Gendered Perspective for Ottoman Urban History*, New York 2014, pp. 15-35.

³² Linda McDowell, *Gender, Identity, and Place. Understanding Feminist Geographies*, Minneapolis 1999, p. 22.

³³ Gillian Rose, *Feminism and Geography. The Limits of Geographical Knowledge*, Minneapolis 1993; Patricia Martin, *Contextualizing Feminist Political Theory*, in: Lynn A. Staeheli/Eleonore Kofman/Linda J. Peake (eds.), *Mapping Women, Making Politics. Feminist Perspectives on Political Geography*, London 2004, pp. 15-30.

³⁴ Nazan Maksudyan, ‘This time women as well got involved in politics!’. *Nineteenth Cen-*

rent form of female engagement, granting women an exceptional freedom of mobility in the city and at unconventional times. They could easily bypass spatial urban boundaries, which were mostly drawn with reference to class, gender, and respectability. Philanthropic women's organizations breached various social hierarchies on a daily basis, as non-Muslims in Muslim households or as wealthy women in poor neighborhoods. Their direct involvement in current political, social and religious issues was a significant source of empowerment. They assumed a significant amount of authority in the societal level and especially within larger female networks. In that respect, the analysis of women's organization and philanthropy as a new urban profession for women brings into light how women from different class, religious, ethnic or immigrant backgrounds had manifold linkages within themselves and with the urban space. Fluidity is not only meaningful on the identity level, but current research recognizes that the urban context is also a changing set of situated social relationships that are influenced by economic, social, political and cultural changes operating at various spatial scales and interacting with each other. Change in urban places in return alters women's lives and the gender inequalities associated with them. The fluidity of urban environment may also create opportunities for women to make progressive changes through individual and collective action. The city represents a site of personal autonomy and political possibilities for women. Cities were significant places where women were able to negotiate social change. At least, in the urban environment this potential for empowerment becomes particularly visible and thus accessible to the historian through a range of material sources.

Men's and women's spheres of action were being redefined in a period in which the traditional composition of family was also changing, particularly in urban areas and in middle-class environments. The boundaries of wealthy women's public activity had expanded since the 1860s, thanks to their involvement in organizations for the support of women's education, in spite of the predominantly male character of public space.³⁵ Elizabeth B. Frierson rightly criticizes the concentration of research on 1908 and 1914 – 1923 as pivotal years when women began to be more active in public life and politics in the Ottoman Empire. She, instead, argues that change in women's social status already started in the 1890s, “in the middle of wars and refugee flows into the empire.”³⁶

tury Ottoman Women's Organizations and Political Agency, in: Id. (ed.), *Women and the City, Women in the City. A Gendered Perspective on Ottoman Urban History*, New York 2014, pp. 107-135.

³⁵ Exertzoglou, *Cultural Uses of Consumption*.

³⁶ Elizabeth B. Frierson, *Women in Late Ottoman Intellectual Society*, in: Elisabeth Özdalga

Women's involvement in philanthropy, education and politics is a relevant perspective to map out gender relations and gender identities in urban places. Ottoman women tried to find common ground for their experiences as urbanites of important cities, as members of non-Muslim communities, as educated and elite minority of women in their polities. Their interaction is very similar to what has been previously observed by Sarah Deutsch. Women from diverse backgrounds came together for common purposes and both through rivalries and alliances, they formed new urban relations and spaces which in the end challenged and negotiated the over-imbued sexual division of urban space.³⁷ Their philanthropic engagement with urban social life created chances for them to have a say in changing the urban structure and to take agency.³⁸ In this picture, the city becomes the site of modern citizen-making. Women tried their chances of becoming full citizens by forcing free access to the streets, by demonstrating in front of public buildings, by establishing shelters for women and needy. Different groups of Ottoman women living in distinct temporalities and spatialities have negotiated ethnic, religious, nationalist and sexual urban tensions and so they were all engaged in the political questions of their time as significant actors of social change.

Urban Sexual Geography and Formations of Belonging

The city is more than its economic and ethnic geography. Urban sexual geography crosscut them in both ideological and physical terms. Wolff suggests that there cannot be a female flâneuse, only the prostitute. In the context of the Ottoman Empire, one needs to add the lower classes, underscoring the idea that the freedom to roam is very much a male freedom.³⁹ Recent scholarship demonstrated that seclusion was a privilege of upper class women who had the means to stay away from the streets and send instead their slaves and servants for running the chores outside the house and in public spaces.⁴⁰ Women from the lower classes had to walk the streets for a variety of economic and social activities such as to buy, sell, transact petty commodities or to go the bath

(ed.), *Late Ottoman Society. The Intellectual Legacy*, London 2005, pp. 135-161, here p. 136.

³⁷ Sarah Deutsch, *Women and the City: Gender, Space, and Power in Boston, 1870-1940*, New York 2000.

³⁸ So in principle, it would be very interesting to examine rural women as actors in social change, but this inquiry would definitely require different and also rare kinds of source material.

³⁹ Janet Wolff, *The Invisible Flâneuse. Women and the Literature of Modernity*, in: *Theory, Culture and Society* 2:3, 1985, pp. 37-47.

⁴⁰ Leslie Peirce, *Morality Tales*, pp. 353-4.

houses, market places and sacred places. In the case of domestic servants or *beslemes* in the streets, they could easily become targets of sexual assaults.⁴¹ Migration waves and economic and social crises in the nineteenth century increased the visibility of women in the public spaces. The number of women who did not have families, all alone or sometimes with their small children and totally out of any protection significantly increased in the Ottoman capital.⁴²

Since power relationships intertwine with the field of vision, the cultural codes and politics of seeing and being seen is deeply gendered. In urban space women are more likely than men to be the ones who are looked at, the objects of the gaze.⁴³ Therefore, women alone in public space have been inevitably women “out of place,” subject to sanctions and negative connotations. As proof for internalization of the sexual geography and gendered spatiality, it has been demonstrated that “warnings about the potential for sexual victimization are a central feature of women’s socialization”.⁴⁴ Moreover, the presence of elite women in working-class neighborhoods would be a breach of proper sexual geography, since only working women and sex-workers were allowed there.⁴⁵ Late Ottoman controversies over the opening of maternity clinics (largely for single mothers and prostitutes) is a typical example of such blurring of boundaries, where elite women disturbingly occupied the same space with ‘other women’.⁴⁶ In the case of the midwives, on the other hand, there was no strict spatial or temporal boundaries. They were allowed to be anywhere in the city, even in unusual hours without being seen as immoral or “out of place”.⁴⁷

The city offered more numerous and probable promises for the emancipation of women in comparison to rural life. However, the city also demanded a sense of “urban belonging”. Rural and migrant women were expected, if not forced to ‘fit in’ the urban norms as part of their belonging. The experiences of domestic servants in urban environments, many of whom were of rural origins, are important indicators of the dichotomy between urban-rural identities or belongings and criticism against and exclusion of rural practices and beha-

⁴¹ Nazan Maksudyan, Foster-Daughter or Servant, Charity or Abuse. *Beslemes in the Late Ottoman Empire*, in: *Journal of Historical Sociology* 21:4, 2008, pp. 488-512.

⁴² Gülhan Balsoy, *Bir Kadın Hastanesi Olarak Haseki Hastanesi ve 19. Yüzyıl İstanbul’unda Bikes ve Bimesken bir Kadın Olmak*, in: *Toplumsal Tarih* 257, 2015, pp. 80-84.

⁴³ Doreen Massey, *Space, Place and Gender*, Cambridge 1994.

⁴⁴ Ross Macmillan/Annette Nierobisz/Sandy Welsh, *Experiencing the Streets. Harassment and Perceptions of Safety among Women*, in: *Journal of Research in Crime and Delinquency* 37:3, 2000, pp. 306-322.

⁴⁵ Phil Hubbard, *Women Outdoors. Destabilizing the Public/Private Dichotomy*, in: *Nelson/Seager, A Companion*, pp. 322-333.

⁴⁶ Maksudyan, *This time*.

⁴⁷ Gülhan Balsoy, *The Politics of Reproduction in Ottoman Society, 1838-1900*, London 2013.

viour in the urban space.⁴⁸ Belonging does not simply denote being a member or a resident of a place. It also has affective dimensions; as a sentiment, it builds up and grows out of everyday life activities.⁴⁹ For De Certeau corporal everyday activities in the city are part of a process of appropriation and territorialization.⁵⁰ Once those activities are lacking or changing in an unprecedented pace, then people might develop a sentiment of dis-belonging.

In discussing the gap between sexual freedoms afforded to men and women on the streets, one needs to be careful not to reproduce the idea that the public realm is a solely male realm, nor the private realm exclusively female. Instead, as it has been demonstrated by feminist geographers, it is to assert that men and women make their presences in the urban space on a profoundly gendered basis.⁵¹ Ulrike Freitag's research on the Carnival of al-Qays in Jeddah is a perfect representation of how women both reproduced and played with the urban sexual geography.⁵² When men have left Jeddah for Mecca and onwards to mount Arafat, the women would dress up as men and for four consecutive nights, they would take to the streets with drums and perform dances. So, during this carnival, women not only take over the streets, but also, they do it at night time, overturning both spatial and temporal axis of urban belonging. As to stress and sanction now the reversed 'out of place' roles in the public sphere, they could even take an aggressive posture by attempting to beat up those men who did not leave them celebrate unhindered. The urban environment is the context within which gender identities and gender relations are negotiated and this context is in turn altered by changing gender identities and relations.

Hegemonic masculinity of city streets might make women unwelcome outsiders, even targets of sexual assaults. Spatial relations, including restricted access to public space and limited mobility because of fear of violence, can be seen as a test for equality – a parameter of empowerment.⁵³ Women negotiate space for themselves by conscious practices of boldness and through their very presence in the public sphere. The women who feel confident reclaim space for themselves and make it more available for other women through everyday

⁴⁸ Maksudyan, Foster-Daughter or Servant.

⁴⁹ Nira Yuval Davis, *Belongings*. In *Between the Indigene and the Diasporic*, in: Umut Özkırıklı (ed.), *Nationalism in the 21st Century*, Basingstoke 2003, pp. 127-144.

⁵⁰ Michel de Certeau, *The Practice of Everyday Life*, Berkeley 1984.

⁵¹ Kim Namaste, *Genderbashing. Perceived Transgressions of Normative Sex-Gender Relations in Public Spaces*, in: *Environment and Planning D – Society and Space* 14:2, 1996, pp. 221-240.

⁵² Ulrike Freitag, *Playing with Gender. The Carnival of al-Qays in Jeddah*, in: Maksudyan, *Women and the City*, pp. 71-85.

⁵³ Hille Koskela, *Bold Walk and Breakings. Women's Spatial Confidence Versus Fear of Violence*, in: *Gender, Place and Culture* 4:3, 1997, pp. 301-319.

practices and routinized uses. In that respect, they are both victimized and empowered by the same gendered urban environment.

Conclusion

There is a growing scholarly sensibility by highlighting the role of women in the making of Ottoman urban space. Embracing the significance of intersectionality in gender studies, new research deals with relevant analytical categories such as class, culture, ethnicity, nationhood and religion. In an attempt to reveal, recover and reconsider the roles, positions and actions of women in the midst of altered or redefined economic, social, political and cultural context of Ottoman cities, new scholarship highlights how women could re-imagine and re-conceive the city, actually neither designed for nor controlled by them, and how in time they could create female-controlled public and semi-public spaces. The negotiations, alliances and agency of women in asserting themselves in the public domain need to be reconsidered, given numerous spatial obstacles and resistance to see them as legitimate actors.

Segregation oder gemeinschaftliches Zusammenleben? Vom Umgang mit Vielfalt in der osmanischen Stadt

The diversity of inhabitants was characteristic for all Ottoman cities. Religious affiliation was one of the most important variables that traditionally not only determined the tax status of Ottoman subjects. Also in urban governance all the officially recognised religious communities usually were represented. However, the static picture of the Ottoman city as divided by administratively defined religious communities has to be balanced. Inhabitants frequently communicated across religious boundaries and established various forms of living together. Migrants to the city formed identities that related to their social status or the regions where they came from. Thus they are another example of the rich differentiations among inhabitants of Ottoman cities. In the nineteenth century, diversity was rising when new cultural forms of differentiation were added to the existing ones. In the bigger centres especially in port cities we see a social differentiation, but also the emergence of new national communities.

Die Städte des Osmanischen Reichs waren von der Vielfalt ihrer Einwohner geprägt. Hier lebten Muslime, Juden und Christen, die oft unterschiedliche Sprachen im Alltag gebrauchten oder sich aufgrund anderer kultureller Merkmale unterschieden, auf engstem Raum zusammen. Besonders die osmanische Hauptstadt Istanbul war ein Mikrokosmos, in dem viele der Bevölkerungsgruppen, die das Reich ausmachten, präsent waren. In vielen Fällen waren sie durch eine gezielte Ansiedlungspolitik direkt nach der Eroberung in die Stadt gebracht worden. Auch die osmanischen Städte des Balkans, Anatoliens, des Mittleren Ostens und Nordafrikas waren durch ihre je eigene Mischung von Einwohnern geprägt.

Diese urbane Vielfalt kam schon während des 19. Jahrhunderts unter Beschuss, als sich eine Reihe von Nationalstaaten auf dem Territorium des Osmanischen Reiches herausbildete, und blieb auch nach dem endgültigen Zerfall des Reiches im Ersten Weltkrieg problematisch. In den osmanischen Nachfolgestaaten wurden Einwohnergruppen, die nicht der jeweiligen nationalen Mehrheit angehörten, ausgegrenzt, zur Auswanderung gedrängt und in einigen Fällen gewaltsam vertrieben. Spätestens seit den Jugoslawienkriegen in den 1990ern und mit der Aufmerksamkeit für das Schicksal Sarajewos wurde zusehends auch in einer breiteren Öffentlichkeit die gewaltsame Auflösung dieses

postosmanischen Erbes der Vielfalt als Verlust wahrgenommen. Etwa zur selben Zeit entdeckte in Istanbul und anderen postosmanischen Städten ein liberales Stadtbürgertum die multikulturelle Vergangenheit ihrer Städte wieder, die jetzt auch einen Mehrwert für das Stadtmarketing versprach.¹ Das wissenschaftliche Interesse an historischen Konstellationen kultureller Diversität im urbanen Kontext wurde durch die Pluralisierung europäischer Großstädte im Zuge von Arbeitsmigration, Fluchtbewegungen und Globalisierung neu belebt.²

Im Folgenden möchte ich die für osmanische Städte typischen Konstellationen von Vielfalt genauer in den Blick nehmen und ihre Transformationen bis zur Phase der Modernisierung untersuchen. Dabei soll nicht nur auf die heute wieder aktuelle Frage eingegangen werden, wie multireligiöse Stadtgesellschaften funktionieren, sondern ich möchte die religiöse Diversität osmanischer Städte in eine breitere intersektionale Analyse einbetten. Die folgende Darstellung orientiert sich an verschiedenen Forschungsansätzen, die das Thema auf je andere Weise beleuchtet haben. Mit der Loslösung vom sie implizit oder explizit beeinflussenden Forschungsparadigma der „islamischen Stadt“ konnte die osmanische Stadtgeschichte eine Neubewertung von urbaner Diversität vornehmen. Dieses Paradigma war von der klassischen Orientalistik in Hinblick auf mittelalterliche arabischen Städte in Nordafrika und den Mittleren Osten entwickelt worden und es diente in einer ähnlichen Form auch in Max Webers Typologie von Städten als negative Folie für die europäische Stadt.³ Beide Forschungstraditionen betonen die Zersplitterung der islamischen Stadt, die als lose verbundene Ansammlung in sich abgeschlossener Gruppen vorgestellt wurde. Bei diesen Gruppen handelte es sich um religiöse Gruppen oder um solche, die ihren tribalen Ursprung selbst nach der Sesshaftwerdung im urbanen Kontext bewahrt hätten. Räumlich wurde diese soziale Struktur an den durch Mauern und Tore voneinander abgetrennten Stadtvierteln und dem Sackgassengrundriss festgemacht, der für viele Städte der islamischen Welt bis ins 20. Jahrhundert charakteristisch war. Pluralität wurde unter diesen Umständen negativ bewertet, da sie die Herausbildung eines *esprit civique* verhindert hätte.

¹ Zu diesem Zusammenhang vgl. Nora Lafi/Florian Riedler, Post-osmanische Phantome im städtischen Raum Südosteuropas, Anatoliens, des Mittleren Ostens und Nordafrikas, in: Beatrice von Hirschhausen/Michael G. Esch (Hrsg.), Wahrnehmen, Erfahren, Gestalten. Phantomgrenzen und soziale Raumproduktion, Göttingen 2017, S. 187–213.

² Moritz Csáky, Das Gedächtnis der Städte. Kulturelle Verflechtungen – Wien und die urbanen Milieus in Zentraleuropa, Wien 2010.

³ Gustav E. von Grunebaum, Die islamische Stadt, in: Saeculum 6, 1955, S. 138–153.

Diese holzschnittartige Vorstellung ist bis in die 1970er differenziert und dann auch zunehmend grundsätzlich infrage gestellt worden.⁴ Auch die osmanische Stadtgeschichte hat sich kritisch mit diesem Forschungsparadigma auseinandergesetzt. Entweder geschah dies mit grundsätzlicher Zustimmung wie beispielweise bei Halil Inalcik, der in einem Aufsatz von 1990 das Istanbul des 15. und 16. Jahrhunderts noch selbstverständlich als islamische Stadt bezeichnete.⁵ Oder dieses Paradigma wurde grundsätzlich abgelehnt, wie in Ethem Eldems Beschreibung Istanbuls im 18. und 19. Jahrhundert als mediterrane Hafenstadt.⁶

Ein wichtiger Aspekt der Frage, was die osmanische Stadt in verschiedenen historischen Epochen und Regionen ausmachte, war der Umgang mit ihrer religiösen, sprachlichen und kulturellen Vielfalt. Als Einstieg in das Thema sollen zunächst einige Beobachtungen und Deutungen urbaner Vielfalt vorgestellt werden, die die historische Forschung bei der Untersuchung von Bevölkerungsstruktur und Morphologie osmanischer Städte gemacht hat. Neben diese strukturelle Sicht trat der Versuch, Vielheit als soziale Praxis zu verstehen, die man mit Begriffen wie „sociabilité“, „conviviality“ oder „Kosmopolitismus“ zusammengefasst hat. Ein anderer Forschungsansatz richtete seine Aufmerksamkeit unter dem Begriff der „urban governance“ auf die politische und administrative Dimension von Vielfalt und ihren Stellenwert in städtischer Verwaltung und Politik. Vor diesem Hintergrund werde ich im letzten Abschnitt eine Zusammenfassung der Entwicklung osmanischer Städte in der Moderne geben.

Urbane Vielfalt in Bevölkerungsstruktur und Stadtmorphologie

Die in der zentralstaatlichen Tradition des osmanischen Reiches in einigen Regionen bis ins 15. Jahrhundert zurückreichenden Steuerregister (*tahrir*) werden von Stadthistorikern bis heute als zentrale Quelle genutzt.⁷ Neben der Alters-

⁴ Janet L. Abu-Lughod, *The Islamic City – Historic Myth, Islamic Essence, and Contemporary Relevance*, in: *International Journal of Middle East Studies* 19, 1987, S. 155–176.

⁵ Halil Inalcik, *Istanbul: An Islamic City*, in: *Journal of Islamic Studies* 1, 1990, S. 1–23.

⁶ Ethem Eldem, *Istanbul. From Imperial to Peripheralized Capital*, in: Ethem Eldem/Bruce Masters/Daniel Goffman (Hrsg.), *The Ottoman City Between East and West. Aleppo, Izmir, and Istanbul*, Cambridge 1999, S. 135–206.

⁷ Özer Ergenç, *Şehir Tarihi Araştırmaları hakkında bazı Düşünceler*, in: Ders., *Osmanlı tarihi yazıları: şehir, toplum, devlet*, Istanbul 2013, S. 6–23. Computergestützte statistische Methoden und GIS haben dieser Forschung in den letzten Jahren noch einmal einen Schub verliehen: Yusuf Uğur, *The Historical Interaction of the City with its Mahalles. Ottoman Edirne in the Late Seventeenth and Early Eighteenth Centuries*, Diss. Istanbul 2014; M. Erdem Kabadayı, *Industrialisation and Urban Growth from the mid-nineteenth century Ottoman Empire to Contemporary Turkey in a Comparative Perspective, 1850–2000*, ERC

und Berufsstruktur männlicher Stadtbewohner, in die diese Register Einblick gewähren, war Religion die wesentliche Kategorie der Registrierung, da sie den Steuerstatus osmanischer Untertanen definierte. Nichtmuslime hatten eine Kopfsteuer (*cizye*) zu entrichten. Sprachliche, kulturelle oder andere im weitesten Sinne ethnische Merkmale, die unterschiedliche Gruppen unter den Stadtbewohnern definieren konnten, spielten hingegen in den Registern keine Rolle und können von der modernen Forschung nur indirekt erschlossen werden.⁸ Im Steuerzensus wurden Individuen in Stadtvierteln (sing. *mahalle*) zusammengefasst. Letztere waren aber nicht bloß administrative Einheiten, die neben ihrer steuerlichen Funktion auch in anderen Belangen wie beispielsweise dem Management von Migration und Sicherheit eine zentrale Rolle spielten. Gleichzeitig baute die osmanische administrative Praxis hier auf einer städtischen Wirklichkeit auf, in der diese Viertel für ihre Bewohner der Mittelpunkt ihres sozialen Lebens in der Stadt waren. In der Idealvorstellung der Regierung und wahrscheinlich auch vieler Stadtbewohner waren diese Viertel eins mit den religiösen Gemeinden der Moschee, Kirche oder Synagoge, um die herum sich ihre Bewohner gruppierten. Durch diese religiösen Gebäude, von denen einige bis heute existieren, lassen sich viele Viertel auch historisch ungefähr verorten; ihre genauen Grenzen bleiben jedoch unpräzise, da sie für die Behörden nicht als Territorien sondern als Personenverbände interessant waren, denen kollektiv Steuern auferlegt wurden.⁹

Osmanische Steuerregister spiegeln bis ins 19. Jahrhundert hinein einerseits diese Idealvorstellung der in religiöse Gemeinschaften unterteilten Stadtgesellschaft wider, da die Verwaltungspraxis der Behörden selbst auf die zentrale Unterscheidung nach Religionszugehörigkeit aufbaute. Andererseits lassen sich anhand der Register auch die Grenzen einer solchen Sicht auf die urbane Wirklichkeit aufzeigen. Neben der Mehrheit der religiös homogenen Stadtviertel gab es gleichzeitig immer auch solche, in denen eine religiös gemischte Bevölkerung registriert war. Die Frage, wie die Einwohner verschiedener Religionen und Konfessionen in der Stadt verteilt waren, ob sie in relativ homogenen Vierteln um ihre Gotteshäuser siedelten oder verstreut und vermischt, hat für verschiedene Städte zu je unterschiedlichen Ergebnissen in verschiedenen Epo-

Projekt, https://cordis.europa.eu/project/rcn/202562_en.html (1.3.2018).

⁸ Eine interessante Ausnahme stellen die osmanischen Roma (*Kıpti*) dar. Vgl. Eyal Ginio, Neither Muslims nor Zimmis. The Gypsies (Roma) in the Ottoman State, in: *Romani Studies* 14:2, 2004, S. 117-144.

⁹ Grundsätzlich zur *mahalle* Cem Behar, A Neighborhood in Ottoman Istanbul. Fruit Vendors and Civil Servants in the Kasap İlyas Mahalle, Albany 2003, S. 1-26; Özer Ergenç, Osmanlı Şehrindeki 'Mahalle'nin İşlev ve Nitelikleri Üzerine, in: *Osmanlı Araştırmaları* 4, 1984, S. 69-78; Klaus Kreiser, Zur inneren Gliederung der osmanischen Stadt, in: *Vorträge des 18. Deutschen Orientalistentages Lübeck 1972, Wiesbaden 1974*, S. 198-212.

chen geführt.¹⁰ Einige Historiker haben Separation als Zeichen von Krisen gedeutet, in denen sich religiöse Gemeinschaften zum Selbstschutz auf sich selbst zurückzogen. Vermischung hingegen sei ein Zeichen von allgemeiner Sicherheit und Prosperität gewesen.¹¹

Darüber hinaus lassen sich Verzerrungseffekte einer Registrierungspraxis zeigen, deren vordringliche Aufgabe es war, einen administrativen Prozess zu organisieren und nicht die soziale Realität abzubilden. Eine Beschwerde der jüdischen Gemeinde Ankaras zu Anfang des 17. Jahrhunderts kann als Beispiel dienen: aus pragmatischen Gründen wurden die Gemeindemitglieder von den Behörden in einem Steuerregister zusammengefasst, obwohl sie tatsächlich verstreut in verschiedenen Vierteln lebten. Deshalb äußerten die Juden Ankaras Bedenken, zweimal steuerlich belangt zu werden, d.h. sowohl gemäß des zentralen Registers als auch in den Stadtvierteln, wo sie wohnten.¹² Andere Verzerrungen sind wahrscheinlich, wenn es zum Beispiel um Migration innerhalb der Stadt geht, die von Erhebungen, die nur in längeren Intervallen angefertigt wurden, nicht abgebildet werden konnte.

Als Reaktion auf solche Beschränkungen hat Marie-Carmen Smyrnelis vorgeschlagen, einen tieferen Einblick in die städtische Wirklichkeit des osmanischen Izmirs durch eine über die administrative hinausgehende Definition seiner Stadtviertel zu erlangen. In diesem Sinne soll ein Viertel als das Territorium einer sozialen und nicht notwendigerweise einer religiösen Gruppe verstanden werden. Solche sozialen Territorien seien flexibel, da sie zeitlich unterschiedlich genutzt werden können, was besonders bei den nachts frequentierten Vergnügungsvierteln deutlich wird. Aus einer anderen Perspektive kann die Stadt auch als sich überschneidende Netzwerke von Familien aufgefasst werden, die den städtischen Immobilienmarkt kontrollieren, was wiederum zu einer gänzlich anderen Sicht auf die Stadtgeographie führt.¹³

Das Beispiel Izmirs verweist auf eine Entwicklung, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Siedlungsstruktur der osmanischen Metropolen zu-

¹⁰ Siehe z.B. die Aufsätze in Meropi Anasasiadou-Dumont (Hrsg.), *Identités confessionnelles et espace urbain en terres d'islam*, in: *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* 107-110, 2005.

¹¹ Suraiya Faroqhi, *Crisis and Change, 1590-1699*, in: Halil İnalcık/Donald Quataert (Hrsg.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge 1994, S. 580; Marie-Carmen Smyrnelis, *Comment définir le quartier dans une ville ottomane plurielle*. Smyrne aux XVIIIe et XIXe siècles, in: *Anatolia Moderna* 10, 2004, S. 141; Jean-Claude David, *L'espace des chrétiens à Alep: Ségrégation et mixité, stratégies communautaires (1750-1850)*, in: *Revue du monde musulman et de la Méditerranée* 55:1, 1990, S. 150-170.

¹² Ergenç, *Osmalı Mahalle'nin İşlevleri*, S. 71.

¹³ Smyrnelis, *Comment définir le quartier*, S. 139-148.

sätzlich veränderte. Das rasante Bevölkerungswachstum der wirtschaftlich prosperierenden Hafenstädte machte Stadterweiterungen notwendig, die an europäische planerische Modelle angelehnt waren. Es kam es zu einer neuen Ausprägung religiöser Mischung, indem sich ein entstehendes Bürgertum aus wohlhabenden Juden und Christen zusammen mit Teilen der muslimischen Elite in den neuen Vierteln ansiedelte. Im Gegenzug sehen wir in vielen der traditionellen Wohnviertel erste Anzeichen einer sozialen Entmischung.¹⁴

In dieser zunehmend differenzierteren Sicht auf die Vielfalt in osmanischen Städten hat die neuere Forschung das soziale Zusammenleben direkt in den Blick genommen, um mehr als räumliche Nähe oder Separierung von Bewohnern in der Stadt feststellen zu können, die selbst noch nicht viel über die Qualität sozialer Beziehungen aussagen. Diese Forschung und die Konzepte, um das osmanische Stadtleben zu charakterisieren und die vielen unterschiedlichen empirischen Befunde einzuordnen, sollen im folgenden Abschnitt kurz vorgestellt werden.

Die soziale Praxis des Zusammenlebens

Die Untersuchung historischer Formen des Zusammenlebens wurde durch ein neues Interesse an Kultur- und Sozialgeschichte inspiriert und konnte bisher unbekannte Aspekte der alltäglichen Praxis städtischen Lebens zutage fördern. Besonders der Komplex von Kommunikation, öffentlichem Leben und Geselligkeit, der in der französischen Forschung unter dem Begriff der „sociabilités“, in der englischen als „conviviality“ zusammengefasst wurde, hat sich als fruchtbar erwiesen, ein sehr viel genaueres Bild der inneren Differenzierung osmanischer Stadtgesellschaften sichtbar zu machen.¹⁵ Diese Forschungsrichtung konnte genauer als zuvor den gesellschaftlichen Austausch zwischen Stadtbewohnern, die unterschiedlichen religiösen Gemeinschaften angehörten, in den Blick nehmen: alltägliche Kommunikation über Sprachgrenzen hinweg, gegenseitige Besuche an Feiertagen, eine geteilte Alltagskultur, die sich in Musik und Küche ausdrückte etc. Als Ergebnis erscheint das osmanische städtische Leben als weniger abgeschottet, sondern im Gegenteil fluider als bisher angenommen.¹⁶

¹⁴ Arnaud, *Modernization*.

¹⁵ François Georgeon/Paul Dumont/Méropi Anastassiadou-Dumont (Hrsg.), *Vivre dans l'Empire ottoman. Sociabilités et relations intercommunautaires (XVIIIe-XXe siècles)*, Paris 1997; Ulrike Freitag, 'Cosmopolitanism' and 'Conviviality'? Some conceptual considerations concerning the late Ottoman Empire, in: *European Journal of Cultural Studies* 17:4, 2014, S. 375–391.

¹⁶ Georgeon, *Vivre*. S. 11.

Zu den klassischen Themen einer Geschichte des sozialen Zusammenlebens gehört auch die Frage nach der Begegnung verschiedener Einwohner im öffentlichen Raum. Eine klassische Institution war das Kaffeehaus (*kahvehane*), das im gesamten Osmanischen Reich die verschiedenen städtischen Bevölkerungsgruppen und -schichten integrierte.¹⁷ Obwohl die meisten Kaffeehäuser von Muslimen betrieben wurden, wenigstens in Istanbul, wo es darüber seit Ende des 18. Jahrhundert Daten gibt, war das Publikum in vielen Fällen religiös gemischt. Kaffeehäuser waren neben Bädern (sg. *hamam*) die wichtigsten Orte, an denen das öffentliche Leben der Wohnviertel osmanischer Städte stattfand. Sie waren multifunktionale Orte, die der Unterhaltung, Entspannung und dem privaten Gespräch unter Nachbarn dienten, an denen die männlichen Gäste aber auch lokale öffentliche Angelegenheiten und Politik im Allgemeinen diskutieren konnten. Andere Kaffeehäuser in den Basaren, den zentralen Geschäftsvierteln osmanischer Städte, waren eng mit dem städtischen Wirtschaftsleben verflochten. Sie waren auf bestimmte Berufsgruppen spezialisiert oder Treffpunkte für Arbeitsmigranten oder Händler aus bestimmten Regionen des Reiches.

Städtische Wirtschaft und Migration sind zwei weitere Bereiche, in denen neue Untersuchungen auf die soziale Praxis des Zusammenlebens verschiedener sozialer und religiöser Gruppen fokussiert haben. Der Basar war auch schon in älteren Untersuchungen sowohl als der Ort des Austauschs zwischen Stadt und Umland als auch zwischen muslimischen, christlichen und jüdischen Handwerkern und Händlern innerhalb der Stadt erkannt worden. Aber auch hier beinhaltete das Zusammenleben weit mehr als nur gemeinsame Geschäfte, sondern setzte sich in den wirtschaftlichen Institutionen, den Gilden, fort, die Mitglieder verschiedener religiöser Zugehörigkeit hatten. Auch eine klare Aufteilung verschiedener Branchen auf die religiösen Gruppen hat es entgegen früherer Vorstellungen in osmanischen Städten nicht gegeben.¹⁸

Migranten gehörten zu den wichtigen Gruppen, die die soziale und religiöse Vielfalt osmanischer Städte ausmachten. In einer außergewöhnlichen Mikrostudie eines Stadtviertels in Istanbul hat Cem Behar u.a. eine distinkte Gruppe der Bewohner dieses Viertels, nämlich muslimische Einwanderer einer be-

¹⁷ Cengiz Kırılı, *Coffeehouses: Leisure and Sociability in Ottoman Istanbul*, in: Peter Borsay/Jan Hein Furnée (Hrsg.), *Leisure Cultures in Urban Europe, c.1700–1870*, Manchester 2016, S. 161–182; Alan Mikhail, *The Heart's Desire. Gender, Urban Space and the Ottoman Coffee House*, in: Dana Sajdi (Hrsg.), *Ottoman Tulips, Ottoman Coffee. Leisure and Lifestyle in the Eighteenth Century*, London 2007, S. 133–170; Hélène Desmet-Grégoire/François Georgeon (Hrsg.), *Cafés d'Orient revisités*, Paris 1997.

¹⁸ Suraiya Faroqhi, *Artisans of Empire. Crafts and Craftspeople Under the Ottomans*, London 2014, S. 19–20; Cengiz Kırılı, *A Profile on the Labor Force in Early Nineteenth-Century Istanbul*, in: *International Labor and Working-Class History* 60, 2001, S. 125–140.

stimmten Region Ostanatoliens, in den Blick genommen. Wichtig für ihre Integration waren Klientelbeziehungen zu etablierten Stadtbürgern aber noch mehr ihre Stellung im lokalen Arbeitsmarkt als wandernde Obst- und Gemüsehändler.¹⁹ Kettenmigration, die viele dieser Migranten in die osmanischen Metropolen brachte, und auch die Institution der temporären Arbeitsmigration junger Männer, bei dem verschiedene Gruppen aus ländlichen Regionen des Reiches, z.B. Albaner, Bulgaren, Kurden oder Armenier, bestimmte Nischen im städtischen Wirtschaftsleben besetzten, war für das wirtschaftliche Funktionieren osmanischer Städte unerlässlich. Im Fall der Armenier, die im 19. Jahrhundert aus Ostanatolien nach Istanbul einwanderten, konnte die regionale Herkunft eine Brücke zu muslimisch-kurdischen Einwanderern aus denselben Regionen sein. Es zeigt sich, dass die auf administrativem Gebiet so wichtige Unterscheidung der religiösen Zugehörigkeiten in der sozialen Praxis des Miteinanders eine zweitrangige Rolle spielen konnte und von einer gemeinsamen sozialen Identität überlagert wurde. Die prekäre wirtschaftliche Situation dieser Arbeitsmigranten und ihr rechtlicher Status als Fremde in der Stadt dürften zur Formierung dieser Identität beigetragen haben.²⁰

Im Rahmen der Erforschung des urbanen Zusammenlebens hat eine Gruppe von Arbeiten den Begriff „Kosmopolitismus“ zur Kennzeichnung des städtischen Lebens im Osmanischen Reich zur Debatte gestellt. Trotz seiner oft widersprüchlichen Verwendung scheint ein großer Konsens darüber zu bestehen, dass mit diesem Begriff mehr als die bloße Koexistenz verschiedener religiöser, ethnischer oder kultureller Gruppen gemeint sein soll.²¹ Historiker haben seine Reichweite vor allem für die großen Hafenstädte im Osmanischen Reich wie Saloniki, Izmir, Beirut und Alexandria im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert ausgelotet.²² In diesen Hafenstädten habe es, so die Position, die mehr oder we-

¹⁹ Vgl. Behar, *Neighborhood*, S. 95-129.

²⁰ Florian Riedler, *The Role of Labour Migrants in the Urban Economy and Governance of Nineteenth-Century Istanbul*, in: Ulrike Freitag/Nora Lafi (Hrsg.), *Urban Governance Under the Ottomans. Between Cosmopolitanism and Conflict*, London 2014, S. 145-158; Ders., *Hagop Mintzuri and the Cosmopolitan Memory of Istanbul*, European University Institute, RSCAS Working Paper, 2009, <http://cadmus.eui.eu/handle/1814/10913> (30.05.2018).

²¹ Zur Begriffsbestimmung vgl. Malte Fuhrmann, *Meeresanrainer – Weltbürger? Zum Verhältnis von hafenstädtischer Gesellschaft und Kosmopolitismus*, in: *Comparativ* 17:2, 2007, S. 14-17; Sami Zubaida, *Cosmopolitanism and the Middle East*, in: Roel Meijer (Hrsg.), *Cosmopolitanism, Identity and Authenticity in the Middle East*, Richmond 1999, S. 15-33; Stéphane Yerasimos, *Cosmopolitanism. Assumed Alienation*, in: Meije, *Cosmopolitanism*, S. 35-39.

²² Für einen Überblick über die weitläufige Literatur vgl. Henk Driessen, *Mediterranean Port Cities. Cosmopolitanism Reconsidered*, in: *History and Anthropology* 16:1, 2005, S. 129-141; Çağlar Keyder, *Port-cities in the Belle Epoque*, in: Biray Kolluoğlu/Meltem Tok-

niger vorsichtig eingenommen wird, eine besondere Art des Zusammenlebens gegeben, das sich insbesondere durch die Überschreitung kultureller Grenzen ausgezeichnet habe. Das Besondere im Unterschied zu anderen osmanischen Städten sei die Aneignung der europäischen Kultur der *belle époque* gewesen und den neuen Formen der Geselligkeit wie Theatern, Clubs oder Freimaurerlogen, die in Hafenstädten über Handel und Verkehr und die europäischen vor Ort lebenden Diasporen in hohem Maße verfügbar waren. Besonders die Teilnahme der Eliten an dieser neuen Kultur und ihre politische Kooperation zum Wohle ihrer Stadt sind als das eigentliche kosmopolitische Element ausgemacht worden.

Viele Kritiker haben auf die sehr geringe soziale Reichweite eines solchen Verständnisses von Kosmopolitismus hingewiesen und die Tatsache unterstrichen, dass er nur vor dem Hintergrund der britischen wirtschaftlichen Hegemonie im östlichen Mittelmeer oder eines direkten europäischen Kolonialismus funktioniert habe.²³ An diese Kritik haben sich einerseits Arbeiten angeschlossen, die die Frage nach einem Kosmopolitismus der Unterschichten oder auch der Möglichkeit von Kosmopolitismus auf dem Lande untersucht haben.²⁴ Eine andere Gruppe von Arbeiten hat sich, über die direkte Frage nach dem Verhältnis von Kolonialismus und Kosmopolitismus hinaus, den politischen Rahmenbedingungen des sozialen Zusammenlebens im Allgemeinen gewidmet. Weder die Elitengeselligkeit noch die verschiedenen Formen städtischen Zusammenlebens waren voraussetzungslos, sondern eingebettet in eine bestimmte städtische Politik, die Ausdruck einer politischen Kultur war und unter dem Stichwort „urban governance“²⁵ untersucht wurde. Diese Forschungsrichtung soll im folgenden Abschnitt kurz vorgestellt werden.

Urban governance

Dass jede größere osmanische Stadt einen von Istanbul ernannten Gouverneur hatte, der bei der Verwaltung vom ebenfalls von der Zentrale ernannten Richter des lokalen Schariagerichts (*kadi*) unterstützt wurde, passte zur ursprüngli-

söz (Hrsg.), *Cities of the Mediterranean. From the Ottomans to the Present Day*, London 2010, S. 14-22; Freitag, *Conviviality*.

²³ Fuhrmann, Meeresanrainer, S. 21-23. Zubaida, *Cosmopolitanism*, S. 25-26.

²⁴ Ethem Eldem, *The Undesirables of Smyrna, 1926*, in: *Mediterranean Historical Review* 24:2, 2009, S. 223-227. Malte Fuhrmann, *Down and Out on the Quays of Izmir: 'European' Musicians, Innkeepers, and Prostitutes in the Ottoman Port-cities*, in: *Mediterranean Historical Review* 24:2, 2009, S. 169-185. Zur Frage eines ruralen Kosmopolitismus vgl. Riedler, Hagop Mintzuri.

²⁵ Ulrike Freitag/Nora Lafi, *Introduction: Cosmopolitanism and Conflict: Changes and Challenges in Ottoman Urban Governance*, in: Dies., *Urban Governance*, S. 1-17.

chen Annahme einer fehlenden städtischen Autonomie in der islamischen Welt. Dagegen haben Arbeiten, die sich zuerst auf arabische Städte im Osmanischen Reich gerichtet und dann auch andere Gebiete miteingeschlossen haben, gezeigt, dass auch osmanische Städte nur mithilfe einer lokalen Elite regiert werden konnten. Diese Elite, die sich aus Steuerpächtern, religiösen Gelehrten oder auch Kaufleuten zusammensetzte, hat Albert Hourani in einem klassischen Aufsatz als „städtische Notabeln“ bezeichnet, die besonders in den Städten Syriens als Vermittler zwischen Zentrale und lokaler Bevölkerung auftraten.²⁶ Sie bildeten vor allem im 18. und frühen 19. Jahrhundert mit wechselnden Graden an Unabhängigkeit und Institutionalisierung veritable Stadtregierungen, die in normalen Zeiten den Großteil der städtischen Politik und Verwaltung abwickelten und die Stadt als Einheit nach außen vertraten. Auch auf dem Balkan, zum Beispiel in Bosnien, kennen wir in der Frühen Neuzeit Fälle von ausgeprägter städtischer Autonomie.²⁷

In vielen Städten wurde diese Elite durch Vertreter anderer städtischer Gruppen, wie beispielsweise den Janitscharen oder den in Gilden organisierten Handwerkern, ergänzt. Unter diesen Bedingungen war städtische Politik ein ständiger Abgleich zwischen den Interessen dieser Gruppen untereinander und mit dem Zentralstaat in Istanbul, zu dessen *ultima ratio* auch Gewalt gehörte. Vor dem Hintergrund dieser politischen Kultur hat Christopher R. Friedrichs zurecht auf die grundsätzliche Ähnlichkeit aller frühneuzeitlichen Städte in Europa und Asien hingewiesen.²⁸

Eine so definierte politische Kultur gab der administrativen Neuordnung osmanischer Städte wichtige Impulse, als in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vom Zentralstaat Munizipalverwaltungen eingeführt wurden. In vielen Städten wechselten alte Eliten nahtlos in neue Ämter und übernahmen die neu

²⁶ Albert Hourani, *Ottoman Reform and the Politics of Notables*, in: William R. Polk/Richard L. Chambers (Hrsg.), *Beginnings of Modernization in the Middle East. The Nineteenth Century*, Chicago 1968, S. 41–68. Zu vergleichbaren Phänomenen auf dem Balkan und in Anatolien vgl. Christoph K. Neumann, *Ottoman Provincial Towns in the Eighteenth to the Nineteenth Centuries*, in: Jens Hanssen/Thomas Philipp/Stefan Weber (Hrsg.), *The Empire in the City. Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire*, Beirut/Würzburg 2002, S. 131–144.

²⁷ Muhamed Hadžijahić, *Die privilegierten Städte zur Zeit des osmanischen Feudalismus. Mit besonderer Berücksichtigung der Privilegien der Stadt Sarajevo*, in: *Südost-Forschungen* 20, 1961, S. 130–58.

²⁸ Christopher R. Friedrichs, *What Made the Eurasian City Work? Urban Political Cultures in Early Modern Europe and Asia*, in: Glenn Clark/Judith Owens/Greg T. Smith (Hrsg.), *City Limits: Perspectives on the Historical European City*, Montreal 2010, S. 29–64.

eingeführten Formen des neuen administrativen Systems, in dem nun der Interessenabgleich organisiert wurde.²⁹

Ein wichtiger Aspekt osmanischer Regierungspraxis war der Interessenausgleich verschiedener religiöser Gruppen. Das Verhältnis des osmanischen Staates zu seinen nicht-muslimischen Untertanen ist allgemein mit dem Begriff der Toleranz verstanden als Nichteinmischung aber auch als symbolische Unterordnung unter die Suprematie des Islams beschrieben worden.³⁰ Der osmanische Staat gestand den Christen und Juden nicht nur Glaubensfreiheit zu, sondern erkannte sie als Gemeinschaften an, mit denen er zur Aufrechterhaltung des inneren Friedens zusammenarbeitete. Das ist es, was man vereinfachend als *millet*-System bezeichnet hat: die Vorstellung, dass die drei großen nichtmuslimischen Religionsgemeinschaften (sg. *millet* von osmanisch Gruppe, Nation), die orthodoxen Christen, die gregorianischen Armenier und die Juden, als unabhängige Personenverbände im osmanischen Staat ihre inneren Angelegenheiten weitgehend selbst regelten. Die Kritik hat sich gegen die Annahme eines systematischen Charakters und gegen den tatsächlichen Grad der Organisation und Institutionalisierung dieser Religionsgemeinschaften vor der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gerichtet.³¹ Am weitesten war eine solche Institutionalisierung bei den orthodoxen Christen fortgeschritten, die mit dem Patriarchat von Konstantinopel über eine Organisation verfügten, die seit dem 15. Jahrhunderte wichtige Aufgaben im osmanischen Staat wahrnahm, beispielsweise in der Steuerverwaltung. Aber auch in diesem Fall waren bis ins 19. Jahrhundert lokale religiöse Gemeinschaften und ihre Eliten die wichtigeren Vermittlungsinstanzen zwischen christlichen Untertanen und dem osmanischen Staat, sowie Vertreter lokaler Interessen auf der Ebene städtischer Politik. Als solche konnten sie keinen Alleinvertretungsanspruch über die Gläubigen der jeweiligen religiösen Gemeinschaften beanspruchen, die gleichzeitig immer auch Mitglieder anderer Interessengruppen wie beispielsweise der Gilden sein konnten,

²⁹ Nora Lafi, *Mediterranean Connections. The Circulation of Municipal Knowledge and Practices during the Ottoman Reforms, c.1830–1910*, in: Pierre-Yves Saunier/Shane Ewen (Hrsg.), *Another Global City. Historical Explorations into the Transnational Municipal Moment, 1850–2000*, New York 2008, S. 35–50.

³⁰ Karen Barkey, *Islam and Toleration. Studying the Ottoman Imperial Model*, in: *International Journal of Politics, Culture, and Society* 19:1-2, 2007, S. 5-19; Robert M. Hayden, *Antagonistic Tolerance*, in: *Current Anthropology* 43:2, 2002, S. 205-231.

³¹ Vjeran Kursar, *Non-Muslim Communal Divisions and Identities in the Early Modern Ottoman Balkans and the Millet System Theory*, in: Maria Bramova/Plamen Mitev/Ivan Parvev (Hrsg.), *Power and Influence in South-Eastern Europe: 16th - 19th Century*, Münster 2013, S. 97-108; Tom Papademetriou, *Render Unto the Sultan: Power, Authority, and the Greek Orthodox Church in the Early Ottoman Centuries*, Oxford 2015, S. 19-62.

oder Institutionen wie die Schariagerichte benutzen, wenn sie sich davon individuelle Vorteile versprachen.³²

Innerhalb dieser politischen Kultur und Regierungspraxis konnten nicht-muslimische Gemeinschaften schwere Nachteile erleiden, besonders was den Besitz von Gotteshäusern, sowie Land und Vermögen betraf. Bis ins 18. Jahrhundert wurden im Osmanischen Reich Kirchen in Moscheen umgewandelt. Nie stand jedoch das Existenzrecht dieser Gemeinschaften an sich und noch weniger das seiner individuellen Mitglieder in Frage. Dies war auch nicht der Fall, als während des 19. Jahrhunderts die Frage nach der religiösen Zugehörigkeit zusehends mit sozialen oder nationalistischen Gegensätzen vermengt wurde. Beispiele sind die Unruhen in Aleppo von 1850 als im Zuge von gewaltsamen Auseinandersetzungen zwischen dem osmanischen Gouverneur und einer politischen Faktion auch Kirchen und Häuser christlicher Stadtbewohner geplündert wurden und das Massaker an Christen in Damaskus 1860. In beiden Fällen wurden Christen zu Opfern, da sie als Nutznießer der wirtschaftlichen Anbindung der Region an Europa gesehen wurden.³³

Einen ähnlichen Hintergrund hatten die Pogrome gegen Armenier in den Kleinstädten Anatoliens zu Beginn der 1890er Jahre, die dieses Mal von der Zentralregierung selbst wenn nicht organisiert so doch geduldet worden waren. Hinsichtlich des Ausgreifens dieser Pogrome auf Istanbul 1895 und 1896 vermengen sich wirtschaftliche mit politischen Deutungen. Hauptziel waren nicht so sehr die alteingesessene armenische Gemeinschaft, sondern die in der Stadt ansässigen Wanderarbeiter. An ihnen sollte auch in Hinblick auf die vorausgegangenen Attentate armenischer Terroristen ein Exempel statuiert werden. Die Gewalt durch einen Mob setzte die Regierung in den folgenden Jahren durch eine gezielte Ausweisung dieser armenischen Migranten fort.³⁴

In der Kriegsdekade zwischen 1912 und 1922 zerbrach die Regulierung des Zusammenlebens religiöser Gruppen endgültig, die sich schon vorher zusehends separiert und in nationale Gruppen verwandelt hatten. Die Folgen waren Genozid, Vertreibungen und Auswanderungsdruck, die besonders die post-osmanischen Städte in den zwischen den Nationalstaaten Türkei, Griechenland

³² Dieses Phänomen und die Kadiamtsregister gehören zu den ergiebigsten Quellen gerade für die Untersuchung der sozialen Praxis. Vgl. Eyal Ginio, *Musulmans et non musulmans dans la Salonique ottomane (xviiiè siècle). L'affrontement sur les espaces et les lignes de démarcation*, in: *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* 107-110, 2005, S. 405-416.

³³ Feras Krimsti, *Die Unruhen von 1850 in Aleppo. Gewalt im urbanen Raum*, Berlin 2014.

³⁴ Florian Riedler, *The City as a Stage for a Violent Spectacle. The Massacres of Armenians in Istanbul, 1895-96*, in: Ulrike Freitag et al. (Hrsg.), *Urban Violence in the Middle East. Changing Cityscapes in the Transition from Empire to Nation State*, New York 2015, S. 164-178.

und Armenien umstrittenen Gebieten zu einem bisher nicht gekannten Grade homogenisierten. Langsamer aber mit demselben Ergebnis verlief der Prozess der Homogenisierung in solchen Teilen des Reiches, die zu Kolonien oder Mandatsgebieten wurden, und in der alten Hauptstadt Istanbul, die nach dem Ersten Weltkrieg einen besonderen rechtlichen Status bekam.³⁵

Zusammenfassung: Moderne Überlagerung endogener Vielfalt

Seit sich die Forschung vom Paradigma der „islamischen Stadt“ gelöst hat, hat sie das Bild von der Vielfalt in osmanischen Städten erheblich differenziert und neu bewertet. Ein wichtiger Aspekt dieser Vielfalt waren die unterschiedlichen religiösen Gruppen, die nicht nur für europäische Reisende der Vergangenheit zu den auffälligsten Merkmalen osmanischer Städte gehörten, sondern auch angesichts gegenwärtiger Diskussionen von Interesse sind. Dabei spricht viel dafür, die religiösen Gemeinschaften bis ins 19. Jahrhundert als Teil der sozialen Vielfalt im urbanen Raum zu begreifen. Die Arbeiten zum sozialen Zusammenleben und zur politischen Kultur haben die vielfältigen Überlappungen zwischen den Einwohnergruppen osmanischer Städte demonstriert.

Konstellationen von urbaner Diversität waren nicht nur von Stadt zu Stadt und von Region zu Region unterschiedlich, sie waren auch einer historischen Entwicklung unterworfen. Der Modernisierungsprozess, der im 19. Jahrhundert und besonders in seiner zweiten Hälfte begonnen hatte, die größeren osmanischen Städte zu erfassen, hatte grundlegende Auswirkungen auf die etablierten Formen von Vielfalt. Ein Großteil des städtischen Bevölkerungswachstums ging auf Migration zurück, die aufgrund des Wirtschaftsaufschwungs und neuer Transportinfrastrukturen stark anstieg. Migranten aus den ländlichen Teilen des Reiches bewegten sich in Migrationsströmen die zum Teil schon seit Jahrhunderten etabliert waren, während Einwanderer aus Europa, die das gesamte soziale Spektrum vom reichen Kaufmann bis zum Arbeiter abdeckten, in vielen Städten des Reiches zum ersten Mal ansässig wurden.³⁶

Die altbekannten Formen von Kommunikation und Geselligkeit der multi-kulturellen Stadtgesellschaften im Osmanischen Reich bekamen neue Impulse von Seiten europäischer Kultur, die besonders in den Hafenstädten und der Hauptstadt Istanbul zu einem festen Bestandteil des städtischen Lebens wurden. Theater, Cafés, Parks und Promenaden wurden zu neuen Orten einer Elitengeselligkeit und durch andere, die den städtischen Unterschichten vorbehalten waren, ergänzt. Während es scheint, dass an diesen Orten religiöse Grenzen durchlässiger, soziale hingegen betont wurden, begannen sich auch

³⁵ Lafi/Riedler, Post-osmanische Phantome.

³⁶ Vgl. Beispiele aus Ulrike Freitag et al., *The City*.

solche Öffentlichkeiten zu formieren, die bewusst auf der religiös-sprachlichen Unterscheidung beruhten. Vereine und Organisationen, welche die Wohlfahrt und die Expansion von Schulbildung innerhalb der griechischen, armenischen oder jüdischen Gemeinde zum Ziel hatten, verbreiteten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Diese neu formierten religiösen Gemeinschaften waren in ein politisches System eingebunden, in dem sie immer mehr als nationale Minderheiten fungierten, was vielen Formen lokaler Konfliktbewältigung auf städtischer Ebene endgültig ein Ende bereitete.

Fabian Steininger

Der Urbanisierungsdiskurs im Spätosmanischen Reich

Civilization (medeniyet) was a key concept of the late Ottoman Empire. Apart from many other aspects, it also had shifting spatial implications. While late Ottoman conceptions mostly identified civilization with cities, the 1920s saw a decisive change towards an equation of rural spaces with “Turkish” civilization that mirrored similar changes in other interbellum societies. Drawing on sources from popular music to intellectual debates, the present paper investigates the development of this shift in the late Ottoman period. Acknowledging the influence of geopolitics and the economy, it nonetheless argues for a specific late Ottoman trajectory in the spatial semantics of ‘civilization’. Four elements stand out: an intellectual tradition fusing both classic Islamic philosophy and European influences; a change from urban space to rural people; the special role of Istanbul; and the influence of certain middle-class groups, in this case physicians and military officers.

„Zivilisation“ war in vielerlei Hinsicht ein Schlüsselbegriff des späten 19. Jahrhunderts. Oftmals gemeinsam mit oder synonym zu „Fortschritt“ verwendet, diente er zur Einstufung von Staaten, Regionen und Völkern in einem hierarchischen, jedoch synchronisierten internationalen politischen System. Als solche spielte die Kategorie auch in nicht direkt imperialistisch beherrschten Gebieten eine einflussreiche Rolle.¹ Desgleichen wurde der Begriff im Osmanischen Reich seit seiner Übertragung in der ersten Hälfte des Jahrhunderts zu einem zentralen Konzept der „Reformperiode“ (*Tanzimat*) des Reiches (im engeren Sinne: 1839-76). Die eigene „Zivilisation“ wurde dabei auf internationaler Ebene zur außenpolitischen Anerkennung des Staates betont, während der Begriff intern verschiedene rechtliche wie administrative Reformen legitimierte, mit deren Hilfe die Bindung der Bevölkerung an den Staat gegen separatistische Bestrebungen gestärkt werden sollte. Vielfach umstritten, gerade in der Frage seiner Universalität, wurde der Begriff von den meisten osmanischen In-

¹ Prasenjit Duara, *The Discourse of Civilization and Pan-Asianism*, in: *Journal of World History* 12:1, 2001, S. 99–130; Jörg Fisch, *Zivilisation, Kultur*, in: Otto Brunner et. al. (Hrsg.), *Geschichtliche Grundbegriffe. Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland*, Stuttgart 1992, Bd. 8, S. 679–774; Jürgen Osterhammel, „The Great Work of Uplifting Mankind“. *Zivilisierungsmission und Moderne*, in: Boris Barth/Jürgen Osterhammel (Hrsg.), *Zivilisierungsmissionen. Imperiale Weltverbesserung seit dem 18. Jahrhundert*, Konstanz 2005, S. 363–425.

telektuellen und Bürokraten daher in erster Linie als Legitimationsinstanz für bestimmte politische Projekte und Normen gegenüber einem diversen Publikum verwendet.² Über seine unterschiedlichen Kontexte und Verwendungen hinweg hatte der Begriff eine Eigenart: Zivilisation wurde in seiner osmanisch-türkischen Übertragung als *medeniyet* in erster Linie mit Städten identifiziert, und zwar im Gegensatz zum europäischen Kontext eher mit der Stadt als Raum denn mit den Stadtbürgern (*cives*).

Eine besondere Rolle spielte dabei die Hauptstadt Istanbul. Ihr überwältigender Einfluss führte dazu, dass osmanische Gelehrte auch im 19. Jahrhundert das Reich oftmals durch eine räumliche Linse betrachteten: für sie gab es lediglich „Istanbul und die osmanische Wüste“, wie es Marc Aymes prägnant formuliert hat.³ Folglich wurde Zivilisation auch primär mit der Hauptstadt als dem prototypischen städtischen Raum identifiziert. Der berühmte Journalist und Verleger Ebüzziya Tevfik (1849-1913) brachte dies 1897 in einem Artikel über „Kleiderbräuche“ (*Adab-i telebbüs*) auf den Punkt:

„Jeder weiß, dass überall in der Welt der hauptsächliche Raum für die Anwendung von populären und zivilisatorischen Gebräuchen die Hauptstadt ist. Von der Sprache eines Volkes bis zu den Schuhen, die es trägt, all seine natürlichen und erworbenen Eigentümlichkeiten, alle notwendigen und zivilisatorischen Angelegenheiten, die Art der menschlichen Interaktion und Institutionen, sind alle abhängig von den Verfahren und Methoden kurrent in der Hauptstadt.“⁴

Doch in den turbulenten ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts waren wenige Werte und Normen von Dauer. Kaum mehr als zwanzig Jahre später schien sich auch das Verhältnis von (Haupt)stadt und Zivilisation diametral verschoben zu haben. 1919, unter dem Eindruck der unmittelbaren Nachkriegszeit, schrieb der bekannte Schriftsteller Ömer Seyfettin (1884-1920) in seiner Kurzgeschichte „Ein Brief an das Land“ (*Memlekete mektup*):

² Cemil Aydin, *The Politics of Anti-Westernism in Asia. Visions of World Order in Pan-Islamic and Pan-Asian Thought*, New York 2007; Tuncer Baykara, *Osmanlılarda medeniyet kavramı*, Istanbul 2007; Einar Wigen, *The Education of Ottoman Man and the Practice of Orderliness*, in: Margrit Pernau et. al. (Hrsg.), *Civilizing Emotions. Concepts in Nineteenth-Century Europe and Asia*, Oxford/New York 2015, S. 107-125; Birgit Schäßler, *Civilizing Others. Global Modernity and the Local Boundaries (French/German, Ottoman, and Arab) of Savagery*, in: Birgit Schäßler/Leif Stenberg (Hrsg.), *Globalization and the Muslim World. Culture, Religion, and Modernity*, Syracuse(NY) 2004, S. 3-29.

³ Marc Aymes, *Provincialiser l'empire. Chypre et la Méditerranée ottomane au XIXe siècle*, in: *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 62:6, 2007, S. 1313-1344, Zitat S. 1317.

⁴ Ebüzziya Tevfik, *Adab-i Telebbüs*, in: *Mecmua-ı Ebüzziya* 17:58, 1314/1897, S. 2103-2109. Alle Übersetzungen von Zitaten ins Deutsche durch den Verfasser.

„Das Istanbul, das wir vor 15 Jahren kannten, existiert nicht mehr... [Die politischen Vereine] wollen die Türkei in Tibet verwandeln, die europäische Zivilisation abschaffen. Eine rein barbarische Regierung auf Basis der Theokratie aufbauen...Ich kann nicht hierbleiben. Bei der ersten Möglichkeit breche ich auf. Die Hoffnung, die Ziele, die Ideale, die wir 15 Jahre lang aus diesem Ort gezogen haben, sind verloschen. Istanbul benötigt nunmehr die spirituelle Energie der im Landesinneren gelegenen Provinzen! Wir müssen auf unsere Herzen hören, die mit der Weisheit unserer geliebten Nation schlagen, in unseren kleinen Dörfern, unter den hohen Bergen, in unseren bescheidenen Klubheimen mit Dächern aus Lehm.“⁵

Die deutlich werdende Hinwendung zum Lande, noch verstärkt in der Politik der jungen Republik Türkei ab 1923, war dabei kein spontaner und äußerlich bedingter Wechsel in der Ideengeschichte. Zwar spielten geopolitische Überlegungen sicherlich eine zentrale Rolle bei dem Wandel der räumlichen Implikationen des osmanisch-türkischen Zivilisationsdiskurses. Istanbul war seit 1918 von den Entente-Mächten besetzt. Die Opposition unter Kemal Atatürk formierte sich in ländlichen Gebieten Anatoliens und verlegte selbst nach Anerkennung der Republik 1923 die Hauptstadt ins damals noch stark ländlich geprägte und in Zentralanatolien gelegene Ankara. Ebenso waren (welt-)wirtschaftliche Gründe einflussreich. Der Fokus auf das (agrarisches) Land und kleine Dörfer fiel zusammen mit einem rapiden Rückgang des Welthandels seit 1914, während protektionistische und autarkistische Ideen durch die Erfahrungen der Kriegsjahre steigende Zustimmung fanden. Konsequenterweise lässt sich auch in anderen Staaten der 1920er Jahre ein „agrarischer Populismus“ nachweisen, welcher durch die negativen Auswirkungen der Wirtschaftskrise seit 1929 noch verstärkt wurde.⁶

Dennoch will der vorliegende Artikel dafür argumentieren, den Wandel in der räumlichen Semantik des osmanischen Zivilisationskonzepts auch aus seiner spezifischen Genealogie heraus zu verstehen. Dazu wird zunächst eine Begriffsgeschichte des Zivilisationsbegriffs im Osmanisch-Türkischen angerissen und ein Überblick über Diskurs und staatliche Praxis der Trennung von Stadt und Land gegen Ende des 19. Jahrhunderts gegeben. Anschließend werden Instanzen von antithetisch romantischer Kritik der Stadt und schließlich die synthetische Identifikation von Land mit Zivilisation skizziert. Es schließen sich einige Überlegungen über Hintergründe dieses Prozesses an. Die Hauptthese wird dabei sein, dass sich der Wandel im spätosmanischen Verständnis von städtischem Raum nicht als abrupter Bruch, sondern als längerer dialektischer

⁵ Ömer Seyfettin, Bütün Eserleri. Hikayeler, Istanbul 2007, Bd. 3, S. 222-229.

⁶ Siehe etwa M. Asım Karaömerlioğlu, Agrarian Populism as an Ideological Discourse of Interwar Europe, in: *New Perspectives on Turkey* 26, 2002, S. 59-93.

Prozess verstehen lässt.

Um das Jahr 1800 herum bürgerten sich auch im Osmanisch-Türkischen Übersetzungen für den Begriff der Zivilisation ein. Nach einiger Zeit, in der vor allem Wortentlehnungen wie *sivilisasyon* gebräuchlich waren, setzte sich seit den 1850er Jahren die Lehnprägung *medeniyet* durch; die erste Verwendung soll durch den Schriftsteller und Staatsmann Sadık Rifat Paşa (1807-1857) im Jahre 1837 erfolgt sein.⁷ Das Wort basierte auf den arabischen Stammradikalen für Stadt, m-d-n, und verband sie mit dem *nisbe*-Suffix auf *-iya*, welches im 19. Jahrhundert sowohl im Osmanisch-Türkischen als auch im Arabischen zunehmend für die Bildung von Abstrakta nach Vorbild der europäischen *-ismen* verwendet wurde.⁸ Dabei blieb *medeniyet* bei weitem nicht die einzige Übersetzungsmöglichkeit von Zivilisation – weitere Begriffe wie *talim* (Bildung), *tehzibi ahlak* (moralische Reform) oder auch Fortschritt (*terakki*), wurden oft synonym in Texten verwendet.⁹ Dennoch kam *medeniyet* eine fast hegemoniale Rolle im spätosmanischen politischen Diskurs zu; eine Zentralität, die sich bis heute fortsetzt.¹⁰ Sie erklärt sich auch durch das Zusammenkommen einer doppelten Genealogie: An die Seite europäischer Einflüsse tritt dabei eine eigene Begriffstradition, welche sich auf Ibn Khaldun (1332-1406) zurückführen lässt.¹¹

Es ist schwierig, Khalduns Sozial- und Geschichtstheorie in wenigen Worten zu skizzieren, da er je nach Zeit, Ort, Sprache oder Autor auf sehr unterschied-

⁷ Baykara, *Medeniyet*, S. 54; Wigen, *Education*, S. 110.

⁸ Heidemarie Doganalp-Votzi/Claudia Römer, *Herrschaft und Staat. Politische Terminologie des Osmanischen Reiches der Tanzimatzeit*, Wien 2008, S. 226–236. Für den Gebrauch der weiblichen Pluralendung *nisbe* zur Bildung von Abstrakta im Arabischen siehe Helga Rebhan, *Geschichte und Funktion einiger politischer Termini im Arabischen des 19. Jahrhunderts*, Wiesbaden 1986, S. 8–11.

⁹ Baykara, *Medeniyet*, S. 39–44; Wigen *Education*, S. 107.

¹⁰ Christoph Ramm, *Beyond 'Black Turks' and 'White Turks' – The Turkish Elites' Ongoing Mission to Civilize a Colourful Society*, in: *Asiatische Studien - Études Asiatiques* 70:4, 2017, S. 1355–1385. Als neueres Beispiel diene eine Kontroverse im türkischen Parlament von 2016. Im Verfassungsausschuss sollte (und wurde schlussendlich auch) die Immunität der oppositionellen HDP wegen „Unterstützung des Terrorismus“ aufgehoben. In seine Gegenrede wollte der HDP-Politiker Mithat Sancar ein Gedicht von Oscar Wilde einfließen lassen. Er wurde von Regierungspolitikern der AKP mit folgenden Worten niedergebriht: „Mithat Bey, was ist denn mit Schriftstellern aus unserer Kultur, aus unserer Zivilisation (*medeniyet*)? Unsere Zivilisation hat Werte! Ihr habt euch von ihr entfernt“. <http://www.diken.com.tr/akpli-vekilden-oscar-wildedan-alinti-yapan-hdpli-sancara-oscar-odullerini-birak-necip-fazildan-soyle/> (letzter Aufruf: 24.05.2018)

¹¹ Das Argument bezieht sich auf Andrew Arsan, der anmerkt, dass die Argumente spätosmanischer Intellektueller ihre Kraft gerade aus den Zusammenfluss scheinbar disparater Denktraditionen bezogen. Andrew Arsan, *Under the Influence? Translations and Transgressions in Late Ottoman Imperial Thought*, in: *Modern Intellectual History* 10:2, 2013, S. 375–397.

liche Weise verstanden wurde. Hauptsächlich in der Einleitung (*muqaddima*) seines Werkes „*Kitab al-Ibar*“ von 1377, einer Universalgeschichte, entwickelt, kann sie am besten als eine zusammenhängende Gruppe von Begriffen verstanden werden, welche nicht zwangsläufig eine kohärente Theorie als solche bilden müssen. Khaldun postulierte, dass ein „Gruppengefühl“ (*asabiyya*) Gesellschaften und Staaten zusammenhalte. Dies verband er mit einer Dichotomie von Urbanität (*hadara*) und Nomadismus (*badawa*), wobei sich letztere in fünf Stadien und im Laufe der Zeit zur ersteren hin entwickle. Urbanität wurde so zum Telos der menschlichen Entwicklung und ermögliche staatliche Macht (*mulk*) und städtische Zivilisation (*temeddun*).¹²

An diesem Zielpunkt setze jedoch der moralisch erklärte Niedergang ein:

„Sedentary people are....accustomed to luxury and success in worldly occupations and to indulgence in worldly desires...Bedouins...are closer to the first natural state and more remote from the evil habits...It will later become clear that sedentary life constitutes the last stage of civilization and the point where it begins to decay“.¹³

Da Nomaden eine höhere Moral und *asabiyya* besitzen, können sie sesshafte Gemeinwesen erobern, zerstören und so den Entwicklungskreislauf neu beginnen. Der entscheidende Aspekt an Khalduns Konzeption ist jedoch, dass Staaten potentiell ihren Lebenszyklus durch eine umsichtige Politik erweitern können. Besonders seit dem 17. Jahrhundert, als die Expansion des Imperiums zum Stehen kam, beschäftigten sich osmanische Historiker intensiver mit Khalduns Ideen. Sie kategorisierten die politische Situation des Imperiums entlang des zyklischen Stufenschemas entweder als Stillstand oder als Niedergang. So begann beispielsweise Mustafa Naima (1655-1716) seine Staatsgeschichte mit einer Zusammenfassung von Khalduns Schema und lokalisierte den osmanischen Staat in der vierten Entwicklungsstufe.¹⁴ Neben einer Rezeption des arabischen Textes wurde Khaldun zudem wohl schon 1749 erstmals ins Osmanisch-Türkische übertragen. Bis ins 19. Jahrhundert hinein gehörte er zur Standardlektüre osmanischer Bürokraten und *hommes de lettres*.¹⁵

Die Dichotomie von (Haupt)stadt und ländlichen Regionen beziehungsweise kleineren Städten wurde dabei auch in anderen Kontexten sichtbar. Beispiele

¹² Christoph K. Neumann, Das indirekte Argument. Ein Plädoyer für die Tanzimat vermittelt der Historie. Die geschichtliche Bedeutung von Ahmed Cevdet Pasas *Tarih-i Cevdet*, Münster 1994, S. 213–220.

¹³ Ibn Khaldūn, *The Muqaddimah*. An Introduction to History, Princeton 1958, Bd. 1, S. 254–255.

¹⁴ Alp Eren Topal, Against Influence. Ziya Gökalp in Context and Tradition, in: *Journal of Islamic Studies* 28:3, 2017, S. 283–310, hier S. 302–304.

¹⁵ Schäbler, *Civilising Others*, S. 16–17.

für die herablassende Haltung vieler Istanbuler Intellektueller gegenüber der „Provinz“ – vor allem der weiter im Landesinneren gelegenen Regionen – lassen sich in vielen frühneuzeitlichen Gedichten der *divan*-Literatur finden.¹⁶ Der niedere Status der Provinz hinterließ auch rechtliche Spuren: die nicht eben seltene Strafe des Exils (*sürgün, nafiy*) für inkompetente oder rebellische Bürokraten und Intellektuelle versetzte diese oftmals aus den städtischen Zentren, meist der Hauptstadt, in periphere und ländliche Regionen des Imperiums. Dies wurde vom Rechtssystem und den Betroffenen als eine der gravierendsten Strafen empfunden.¹⁷

Die Trennung von Stadt und Land blieb im 19. Jahrhundert immens einflussreich – auch wenn die mit ihr verbundene Khaldunische Tradition in Teilaspekten, wie etwa in Bezug auf die Natur des Staates und die zyklische Zeitvorstellung, verändert wurde. Sie wurde noch verstärkt durch eine zwar im internationalen Vergleich verhaltene, aber dennoch gerade in Istanbul deutlich wahrzunehmende Urbanisierung. So stieg die Verstärkerungsrate des Reichs von 17% 1840 auf 22% im Jahr 1913, während Istanbul seine Bevölkerung zwischen 1844 und 1896 mehr als verdoppelte und gegen Ende des Jahrhunderts mehr als eine Million Menschen beherbergte.¹⁸ Dies ging einerseits mit einer immer stärkeren Ausdifferenzierung des städtischen Raums nach ökonomischen, sozialen, administrativen oder moralischen Kategorien einher. Gleichzeitig jedoch schufen diese neuen „pluralen Städte“ auch einen gemeinsamen Rahmen für ihre Bewohner: Städte wurden als Träger und zentrale Orte von Fortschritt und Zivilisation verstanden.¹⁹ Aufbauend auf der oben beschriebenen Tradition und einem temporal verstandenen Entwicklungsbegriff der Zivilisation wurden die Städte des Reichs so vom Land oder den Provinzen unterschieden, welche gleichzeitig als „rückständig“ oder „barbarisch“ eingeschätzt wurden.²⁰ Diese Dichotomie beeinflusste nicht nur Geschichtswerke und andere Genres, sondern informierte auch staatliche Politik.

¹⁶ Siehe Mehmet Selim Ergül, *Türk Şiirinde Taşra 1859-1959*, Diss. Ankara 2009, S. 30-51.

¹⁷ M. Çağatay Uluçay, *Sürgünler*, in: *Belleten* 15:60, 1951, S. 507-592.

¹⁸ Donald Quataert, *The Age Of Reforms 1812-1914*, in: Halil İnalçık/Donald Quataert (Hrsg.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*, Cambridge 1994, S. 777-797.

¹⁹ Siehe für die Ausdifferenzierung des städtischen Raums von Istanbul im 19. Jahrhundert Stéphane Yerasimos, *À propos des réformes urbaines des Tanzimat*, in: Paul Dumont/François Georgeon (Hrsg.), *Villes ottomanes à la fin de l'empire*, Paris 1992, S. 17-32 und Christoph K. Neumann, *Modernitäten im Konflikt. Der Sechste Munizipal-Bezirk von Istanbul, 1857-1912*, in: Yavuz Köse (Hrsg.), *Istanbul. Vom imperialen Herrscher-sitz zur Megalopolis. Historiographische Betrachtungen zu Gesellschaft, Institutionen und Räumen*, München 2006, S. 351-375.

²⁰ Maurus Reinkowski, *Die Dinge der Ordnung. Eine vergleichende Untersuchung über die osmanische Reformpolitik im 19. Jahrhundert*, München 2005, S. 249-253.

Unter den Historikern war besonders Ahmet Cevdets (1822-1895) zwölfbändige „*Tarih-i Cevdet*“ (Geschichte Cevdets) (1854-1884) einflussreich. Kritisch die westlich-orientalistische Forschung aufnehmend, war das Werk für die Verbreitung der neuen Konzepte von Zivilisation und Fortschritt zentral und nahm ausdrücklich auf die Khaldunische Tradition Bezug – Cevdet selbst hatte zusammen mit einem Kollegen eine der ersten Übersetzungen der „*Muqadimma*“ ins Osmanisch-Türkische besorgt.²¹ Laut Cevdet hatte das Osmanische Reich die höchste Ebene der Entwicklung erreicht, die einer städtischen Zivilisation, während die Hauptstadt Istanbul eines der vier zentralen Elemente des Staates sei. Im Gegensatz zu einer Khaldunischen Identifizierung des Staates mit der Dynastie schien Cevdet jedoch einen bürokratischen Staat zu bevorzugen.²² Auch in anderen Geschichtsdarstellungen der Zeit finden sich leicht Anklänge der Khaldunischen Traditionslinie. Mehmet ‚Mizancı‘ Murad (1854-1917) schrieb, dass die Geschichte die Entwicklung der Menschheit von „Barbarei und Nomadentum“ zur „heutigen Zivilisation“ einschließen würde. Das osmanische Reich galt ihm selbstverständlich als urban-sesshafte Zivilisation, auch ausgezeichnet durch seine Hauptstadt.²³

Ein Gegensatz von Stadt und Land innerhalb eines zivilisatorischen Rahmens ist auch in osmanischen Reiseberichten erkennbar.²⁴ Ahmed Hamdi Efendi (1831-1890) beurteilte in einem Bericht von 1883 über seine Reise nach Indien und Afghanistan die Stadt Ahmedabad als eine Insel der Zivilisation, umgeben von einem „Reich der Barbarei“ in welchem „Menschen nackt bis zur Taille“ leben würden.²⁵ Schulbücher identifizierten meist Länder und deren Regierungen (*hükümet*) mit Städten.²⁶ Ökonomische Lehrbücher thematisierten vor allem Städte, vernachlässigten Landwirtschaft und griffen in Diskussionen über Konsum auf ein Khaldunisches Modell der Progression bis hin zu „zivilisierten“ Bedürfnissen zurück.²⁷ In populärwissenschaftlichen Magazinen wur-

²¹ Gemeinsam mit Pirizade Mehmed Sahib veröffentlichte Cevdet 1859 eine Übersetzung, welche maßgeblich für das spätere 19. Jahrhundert wurde.

²² Siehe die detaillierte Besprechung des Werks in Neumann, Argument.

²³ Christoph Herzog, *Geschichte und Ideologie. Mehmed Murad und Celal Nuri über die historischen Ursachen des osmanischen Niedergangs*, Berlin 1996, S. 10–87; Meltem Toksöz, *The World of Mehmet Murad. Writing Histories Universelles in Ottoman Turkish*, in: *Osmanlı Araştırmaları* 40, 2012, S. 223–267.

²⁴ Christoph Herzog/ Raoul Motika, *Orientalism „alla turca“. Late 19th/Early 20th Century Ottoman Voyages into the Muslim ‚Outback‘*, in: *Die Welt des Islams* 40:2, 2000, S. 139–195.

²⁵ Mustafa Serdar Palabıyık, *Travel, Civilization, and the East. Ottoman Travellers Perception of ‘The East’ in the Late Ottoman Empire*, Diss. Ankara 2010, S. 216.

²⁶ Siehe etwa Ahmed Rasim, *Kıraat Kitabı. Birinci sene*, Istanbul 1313/1896, S. 61 und Ali Nazima, *Küçük Coğrafya*, Istanbul 1312/1894.

²⁷ Siehe Sakızlı Ohannes, *Mebadi-i İlm-i Servet-i Milel, Dersaadet 1297/1879*, S. 9 und Ali Na-

de bereits seit den 1860er Jahren Zivilisation mit Urbanisierung identifiziert, eine Tradition, die im späten 19. Jahrhundert fortgesetzt wurde.²⁸ Und schließlich wurde im Bereich der Musik das städtisch-hybride Genre der *Incesaz*-Bands als potentiell „nationale“ und „zivilisierte“ Musik exalziert.²⁹

Vorstellungen einer Dichotomie zwischen sesshafter Zivilisation und ländlichem Nomadentum beeinflussten auch staatliche Politik. Seit Mitte des 19. Jahrhundert wandelte sich die vormals implizite Akkommodation von nomadischen und nicht-sesshaften Gruppen auf dem Gebiet des Reichs. Zunehmend wurde der urbane Zentralstaat in Gegensatz zur „Wildheit“ (*vahşet*), „Unwissenheit“ (*cahiliyet*) und dem „Nomadentum“ (*bedeviyet*) der peripheren Regionen des Staates definiert. Die Aufgabe der Staatsbürokratie wurde nun, nomadische, halbnomadische oder lediglich periphere Bevölkerungsgruppen „in den Hort der Zivilisation“ zu bringen. Ansiedlung, Schulbildung und staatliche Autorität wurden als erforderlich angesehen um Bräuche und Moral zu reformieren (*islah, tehzib-i ahlak*).³⁰ Während eine spezielle Schule in Istanbul die Integration tribaler Eliten erleichtern sollte, führte die Staatsbürokratie in peripheren Regionen Zwangsansiedlungen durch: So ging der Anteil der nomadische Bevölkerung in Anatolien zwischen 1840 und 1890 um 26% zurück, während ihr Anteil in der Provinz Basra von 50% im Jahre 1867 auf 19% im Jahre 1905 sank.³¹

Diese Trennung von urbanem und ländlichem Raum im Namen der Zivilisation wurde auch durch materielle und infrastrukturelle Veränderungen wie Gasversorgung, Elektrifizierung, Telegrafleitungen oder zentrale Wasserversorgung unterstrichen. Durch repräsentative Stadtmodernisierung im Geiste von Wissenschaft und Technik sollten Errungenschaften von „Fortschritt und Zivilisation“ in die größeren Städte des Osmanischen Reiches einziehen.³² De

zif Süruri, Gencine Servet, Istanbul 1311/1894, S. 1-2.

²⁸ Schäbler, *Civilising Others*, S. 18-19 ; Özgür Türesay, *Être intellectuel à la fin de l'Empire ottoman. Ebüzziya Tevfik (1849-1913) et son temps*, Diss. Paris 2008, S. 540-562.

²⁹ Mehmed Celal, *Bizde Musiki*, in: *Malumat Mecmuası*, 04.11.1897.

³⁰ Selim Deringil, *The Well-Protected Domains. Ideology and the Legitimation of Power in the Ottoman Empire 1876-1909*, London/New York 1999, S. 41-42; Reinkowski, *Ordnung*, S. 249-253. Es soll hier lediglich der prinzipiell urbane und sesshafte Charakter des osmanischen Zivilisationsdiskurses aufgezeigt werden und nicht auf die Debatte über einen etwaigen osmanischen „Orientalismus“ oder „Kolonialismus“ eingegangen werden. Siehe für letzteres Vangelis Kechriotis, *Postcolonial Criticism encounters Late Ottoman Studies*, in: *Historein* 13, 2013, S. 39-46.

³¹ Reşat Kasaba, *A Moveable Empire. Ottoman Nomads, Migrants, and Refugees*, Seattle 2009, S. 116.

³² Noyan Dinçkal, „The Universal Mission of Civilisation and Progress“. *Infrastruktur, Europa und die Osmanische Stadt um 1900*, in: *Themenportal Europäische Geschichte*, 2009, <www.europa.clio-online.de/essay/id/artikel-3478>. Letzter Aufruf am 24.05.2018.

facto waren jedoch gerade städtische Infrastrukturen äußerst ungleich verteilt und trugen eher zu einer internen Differenzierung der Städte bei. Auch in anderen Fällen war urbane Praxis deutlich komplexer, als es die diskursive Dichotomie von Stadt und Land vermuten lässt. Weite Flächen nahe Istanbul und auch in der Stadt selbst wurden nach wie vor agrarisch genutzt und die jährlichen Almanache – ein Genre, welches sich auch an Stadtbewohner_innen richtete – enthielten spezielle Kalender für die Aussaat.³³

Die Identifikation der Stadt mit Zivilisation wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts jedoch auch kritisch gesehen. Einerseits wurde – wie in vielen anderen Staaten des fin-de-siècle³⁴ – eine romantische Kritik der zunehmenden Urbanisierung mit einer Anpreisung der „ursprünglicheren“ Natur des Landes verbunden. Diese „romantische“ Tradition fand sich in erster Linie im Kontext von Literatur und Poesie repräsentiert. Sie war dabei nicht lediglich europäisch beeinflusst, sondern griff auch auf eine modifizierte Tradition der bukolischen Landschaftsdichtung zurück. Abdülhak Hamid (1852-1937) stellte zum Beispiel Land und Natur in seinen Gedichten oft als organisch, rein und ursprünglich dar, während Städte als hässlich und schmutzig charakterisiert wurden.³⁵ Tevfik Fikrets (1867-1915) Gedicht „Der Nebel“ (sis) von 1902 brachte den „moralischen Verfall“ Istanbuls in symbolischer Sprache zum Ausdruck, indem die Stadt als Ort erschien, in dem „ein hartnäckiger Nebel den Horizont verhüllte“.³⁶ Das imaginäre einfache Leben der Hirten wurde zu einem beliebten Thema in neuen Liedformen der Zeit wie dem *kanto*.³⁷ Schulbücher ließen oftmals ihre Protagonisten Erkundungen in der ländlichen Natur machen. In einem Beispiel spaziert ein Junge mit seiner Mutter durch den Wald, wobei sie ihm Flora und Fauna nahebringt sowie ihn über die „Freude“ (*keyif*) aufklärt, welche die Natur den Menschen gebe.³⁸ Andere pädagogische Bücher waren expliziter. Mehmet Hazik etwa schrieb, dass große Städte ungeeignete Orte für Menschen seien, welche dort lediglich „ihre Zeit damit verbringen, in schmut-

³³ François Georgeon, Temps de la réforme, réforme du temps. Les avatars de l'heure et du calendrier à la fin de l'Empire ottoman, in: François Georgeon/Frédéric Hitzel (Hrsg.), Les Ottomans et le temps, Leiden 2012, S. 241-279, hier S. 244.

³⁴ Friedrich Lenger, Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850, München 2013, S. 227-244, und Goebel, Michael. "A Metropolitan World." Aeon, 24 April, 2018 <https://aeon.co/essays/intellectual-life-is-still-catching-up-to-urbanisation> (letzter Aufruf: 24.05.2018)

³⁵ Ergül, Taşra, S. 100-104.

³⁶ Zit. nach M. Şükrü Hanioglu, A Brief History of the Late Ottoman Empire, Princeton 2008, S. 141.

³⁷ Siehe Özge Şen, Taş plak kayıtlarındaki kanto örneklerinin müzikal analizi, Yüksek Lisans Tezi, Istanbul 2013.

³⁸ Rasim, Kiraat Kitabı, S. 62-64.

zigen Kaffeehäusern in geistigem Schmerz zu sitzen, ohne natürlichen Genuss zu finden, ohne Trost für Seele, Gedanken und Gewissen“. Dagegen sei die Natur der ideale Ort, um seinen Charakter zu bilden, während man „einfaches Brot in das köstliche Wasser eines klaren Flusses tauchen und neben ihm auf grünen Feldern in sauberer Luft sitzen“ könne.³⁹

Eine weitere Strömung, gerade in der Geschichtsschreibung, sah den Niedergang der osmanischen Macht als klassische Dekadenzerscheinung nach dem Khaldunischen Modell an. Manche Historiker kritisierten die übermächtige Rolle Istanbuls; so zählten Mehmed Murad und Celal Nuri (1881-1938) die „Ausplünderung“ des Reichs und der Provinzen durch die Hauptstadt Istanbul zu den zentralen Prozessen, welche den Niedergang des Reiches ausgelöst hätten.⁴⁰ Zudem wurde der Zivilisationsbegriff auf internationaler und diplomatischer Ebene einer Kritik unterworfen. Die europäische Kolonialisierung und vor allem die Invasion des osmanischen Libyens durch Italien im Jahre 1911 führten zu einer teils harschen Kritik am Zivilisationsbegriff, mit dem diese oft klaren Verstöße des Völkerrechts legitimiert wurden. Während dieser Kontext jedoch dazu beitrug, bei einigen osmanischen Intellektuellen partikularistische Zivilisations- und Kulturverständnisse zu legitimieren, wurde ein universeller und zeitlich verstandener Zivilisationsbegriff meist beibehalten.⁴¹

Schließlich fand seit den 1880er Jahren eine zweite, und weit folgenreichere Verschiebung des Verhältnisses von Stadt und Zivilisation statt. Hier erschien das Land nicht nur ein romantisches Gegenstück zu einer dekadenten und zivilisierten Stadt. Vielmehr wurde der Gleichsetzung von Stadt mit Zivilisation und Fortschritt ein alternatives Modell entgegengesetzt, in dem das Land im Namen zivilisierter Werte als bevorzugt angesehen wurde – dies beinhaltete auch einen Wandel der moralischen Qualitäten, welche die Basis der Zivilisation bildeten. Zudem wurde zunehmend, vor allem im Kontext des kulturellen Turkismus, das „Volk“ mit dem Land und den Provinzen identifiziert und als kulturelle Basis der Zivilisation angesehen. Diese Gleichsetzung von Land und Zivilisation war in spätosmanischer Zeit noch ein seltenes Phänomen. Sie war jedoch enorm einflussreich in Bezug auf die staatliche Politik der frühen Türkischen Republik in den 1920er Jahren, wo das anatolische Land mit dem „echten“ Türkentum identifiziert wurde. Auf dessen Kultur sollten wiederum der neue Staat aufgebaut, Maßstäbe der Zivilisation erreicht und internationale Anerkennung gewonnen werden.

³⁹ Zeynizade Mehmet Hazık, *Terbiye. Terbiye-i Bedeniye, Terbiye-i Fikriye, Terbiye-i Ahlakiye*, Dersaadet 1325/1907, S. 140.

⁴⁰ Herzog, *Ideologie*, S. 75-76, 174-76.

⁴¹ Cemil Aydın, *Beyond Civilization. Pan-Islamism, Pan-Asianism and the Revolt against the West*, in: *Journal of Modern European History* 4:2, 2006, S. 204-223.

Eine Lobpreisung des Landes im Kontext zivilisatorischer Werte fand sich besonders in der medizinischen Literatur. Seit den 1880er Jahren war die Tugend der „Gesundheit“ (*hıfzısıhha*) zu einem zentralen Bestandteil osmanischer Moral- und Zivilisationsdiskurse geworden. Hierbei sollte das Individuum seine Gesundheit erhalten und stärken, um so – in Form von physisch-militärischer Stärke, ökonomischer Aktivität oder auch nur qua größerer Zahl an Nachkommen – dem Fortschritt und Wohl der Gemeinschaft zu dienen.⁴² Medizinisch-hygienische Schriften betonten zunehmend die Nachteile der Stadt. Selbst ein Stadtapologet wie Ahmed Midhat (1844-1912) schrieb in einem Schulbuch für das Fach „Gesundheit“: „Menschen leben in Städten, kleinen Städten und Dörfern. Natürlich ist es für die Gesundheit der Menschen am besten, in einem Dorf zu leben“.⁴³ Er fuhr fort, dass Städte oft eng seien, was das Fehlen von Sonnenlicht und Wind zur Folge habe. Sie seien somit für menschliches Leben nur bedingt geeignet.

Ähnliche Wertungen fanden sich auch in anderen medizinischen Schriften. So verglich der bekannte Arzt Besim Ömer (1862-1940) in einem seiner zahlreichen populärwissenschaftlichen Hygiene-Bücher 1906 Stadtbewohner negativ mit Landbewohnern: „Es ist leicht, einen Bauern, der in einer weiten, offenen Landschaft lebt, von einem Arbeiter zu unterscheiden, der in einem geschlossenen, ungelüfteten Raum arbeitet. Der Bauer ist jung und stark, der Arbeiter ist schwächlich und krank“.⁴⁴ Ömer fügte dem eine Zeichnung hinzu, welche die beiden Prototypen karikaturhaft darstellte. Ähnliche, medizinisch motivierte Argumente fanden sich auch in speziell an Frauen gerichteten Publikationen. Weibliche Stadtbewohnerinnen wurden ermahnt, regelmäßig Sport zu treiben – natürlich im Innern des Hauses – da sie körperlich weit schwächer seien als Landfrauen, und deshalb auch weniger Kinder bekommen würden. Ähnliche Überlegungen zur Stärkung des Körpers von Stadtbewohnerinnen im Sinne der Fortpflanzung legitimierten auch die Ausweitung des Sportunterrichts auf Mädchen seit den 1890er Jahren.⁴⁵ Eingebettet waren solche Betonungen von Gesundheit oft in einen zunehmend sozialdarwinistischen Diskurs internatio-

⁴² Gülhan Balsoy, *The Politics of Reproduction in Ottoman Society, 1838-1900*, London 2013; Tuba Demirci/ Selçuk Akşin Somel, *Women's Bodies, Demography, and Public Health. Abortion Policy and Perspectives in the Ottoman Empire of the Nineteenth Century*, in: *Journal of the History of Sexuality* 17:3, 2008, S. 377–420.

⁴³ Ahmed Midhat, *Sağlık. Mübtediler için Kıraat Kitabı*, Istanbul 1303/1887, S. 5.

⁴⁴ Zit. nach Ersin Altın, *Rationalizing Everyday Life in Late Nineteenth Century Istanbul C. 1900*, Diss. Newark 2014, S. 206.

⁴⁵ Nazim, *Kadınlar*, in: *Hanımlara Mahsus Gazete*, 07.10.1896, S. 2–5; Caroline Kahlenberg, 'The Gospel of Health'. *American Missionaries and the Transformation of Ottoman/Turkish Women's Bodies, 1890–1932*, in: *Gender & History* 28:1, 2016, S. 150–176.

naler Konkurrenz, in welchem Zivilisation als Gradmesser fungierte.⁴⁶

Auch in anderen Genres fand sich eine zivilisatorisch beeinflusste Kritik am städtischen Raum. Mehmet Hazik etwa schrieb, dass Wissenschaft, Kunst und Kultur, „diese Dinge, welche die Zivilisation ausmachen“, aus der Natur geschaffen seien. Durch die „Perversion“ (*tahrif*) von Zivilisation im städtischen Leben jedoch würden alle diese Werte und Dinge ihre „eigentliche und grundlegende Anmut (*letafet-i asliyye*)“ verlieren.⁴⁷ Die angedeutete Idee, dass die Grundlagen der Zivilisation in einer vorgeblich „reinen“ oder „natürlichen“ Form auf dem Land, den Provinzen und der Natur vorhanden seien, beeinflusste auch andere Autoren. Gemein war diesen Ansätzen oft, dass das Land dabei mit dem „Volk“ identifiziert wurde, welches als die Basis der Staatsbevölkerung imaginiert wurde. Im Volk, gerade dem Anatoliens, seien nunmehr benötigte moralische Qualitäten noch „rein“ vorhanden.⁴⁸

Bezüglich kultureller Praktiken des „Volkes“ begannen Sprachreformer schon in den 1890er Jahren damit, die Dialekte der anatolischen Bevölkerung als Basis der zu vereinfachenden und „zivilisierten“ Staatssprache zu sehen. Die lokalen Bauern galten dabei als „näher am Ursprung“ der osmanisch-türkischen Sprache; sie würden daher die „reinere“ Sprache sprechen. Diese Tradition wurde institutionell in der Sprachreform seit den 1920er Jahren aufgenommen.⁴⁹ Im Bereich der Musik galten nunmehr die Melodien und Texte der ländlichen Bevölkerung als Repräsentanten der „reine[n] und schöne[n] Seele“ des Volkes. Diese Tradition wurde wiederum seit den 1920er Jahren institutionalisiert. Musikwissenschaftler versuchten auf Basis ethnographischer Sammlungen – an denen sich später unter anderem auch Paul Hindemith und Béla Bartók beteiligten – eine eigene „nationale“ und „zivilisierte“ Musik zu schaffen.⁵⁰

Oft wurde dabei wiederum Bezug auf die Khaldunische Tradition genommen. In der Geschichtswissenschaft wurden die nomadischen „Kriegerwerte“ der frühen Türken und Osmanen betont. Besonders eine Gruppe von Autoren um die Zeitung „*İkdam*“, darunter Necib Asım (1861-1935), griff europäisch-orientalistische Forschung auf, um den Beitrag der Türken zur Revitalisierung der mittelalterlichen islamischen wie auch der frühneuzeitlich europäischen Zivilisation zu unterstreichen. Dies sei durch bestimmte, oftmals kriegerisch-noma-

⁴⁶ Aydin, *Beyond Civilisation*, S. 207.

⁴⁷ Hazık, *Terbiye*, S. 143.

⁴⁸ David Kushner, *The Rise of Turkish Nationalism, 1876 - 1908*, London 1977, S. 50-55.

⁴⁹ Kushner, *Rise*, S. 53; Geoffrey Lewis, *The Turkish Language Reform. A Catastrophic Success*, Oxford/New York 1999.

⁵⁰ Neceb Asım, *Türk Musikisi*, in: *Malumat Mecmuası*, 17.10.1897; Özgür Balkılıç, *Temiz ve soylu türküler söyleyelim. Türkiye’de Milli kimlik inşasında halk müziği*, Istanbul 2015, S. 88-109.

disch konnotierte moralische Eigenschaften möglich gewesen. Ein Artikel in „İkdam“ von 1896 erklärte: „Kriterien zum Vergleich verschiedener Völker [...] sind menschliche Tugenden wie Mut, Ausdauer und Zivilisation. Die Welt bestätigt, dass diese drei Qualitäten natürliche Eigenschaften der edlen türkischen Menschen sind“.⁵¹ Schulgeschichtsbücher begründeten oft den Aufstieg der Osmanen mit einer überlegenen „Kriegermoral“, während der Niedergang des 17. und 18. Jahrhunderts auf die Sesshaftigkeit der Sultane zurückgeführt wurde.⁵²

Umfassender wurde diese Identifikation von Volk, Land und Zivilisation von dem Soziologen Ziya Gökalp (1876–1924) formuliert. In seinen historischen Schriften die Verehrung für türkische „Kriegertugenden“ aufgreifend und in anderen Werken die ländliche und „tiefere“ Religiosität der Bevölkerung Anatoliens lobend, formulierte er die Idee einer Synthese von „türkischer“ – und dies hieß ländlicher – Kultur, islamischer Religion und europäischer Zivilisation. Ein zentraler Aspekt war dabei, dass erst durch das Studium und die „Hebung“ der ländlichen kulturellen „Volksbräuche“ eine (wieder universell und zeitlich verstandene) Zivilisation erlangt werden könne. Wohl auch stark durch sein Aufwachsen in der schrumpfenden Provinzhauptstadt Diyarbakır bedingt, wertete er die großen Städte des Reiches und insbesondere Istanbul als kosmopolitische Verirrungen.⁵³

Antiurbanistische Diskurse fanden sich in vielen Staaten des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Dennoch plädiert der vorliegende Artikel dafür, in der Entwicklung der räumlichen Semantik des spätosmanischen Zivilisationsbegriffs auch dessen spezifische Genealogie zu berücksichtigen. Vier Aspekte sollen besonders unterstrichen werden. Zum ersten ist die diametrale Verkehrung von Stadt und Land als Träger der Zivilisation im osmanisch-türkischen Diskurs innerhalb weniger Jahrzehnte um 1900 herum augenfällig. Die osmanische Tradition der Identifikation von Stadt und Zivilisation besaß eine lange Geschichte und war besonders in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einflussreich. Sie war dies auch dank ihrer Verbindung von europäischen Ideen mit Khaldunischen Denktraditionen. Hier setzte zwar eine Land und Natur romantisch verklärende Kritik an städtischen Zuständen an, welche durchaus Ähnlichkeiten zu Diskursen in anderen Staaten aufwies. Diese blieb jedoch in vielerlei Hin-

⁵¹ Zit. nach Kushner, Rise, S. 31. Siehe auch Doğan Gürpınar, Ottoman/Turkish Visions of the Nation, 1860 - 1950, Basingstoke/New York 2013, S. 79–81.

⁵² Selçuk Akşin Somel, The Modernization of Public Education in the Ottoman Empire, 1839-1908, Leiden 2001, S. 200-201; Mustafa Çıkar, Von der osmanischen Dynastie zur türkischen Nation. Politische Gemeinschaften in osmanisch-türkischen Schulbüchern der Jahre 1876-1938, Darmstadt 2001, S. 35–49.

⁵³ Gökalp Topal, Baykara, Medeniyet, S. 79–86.

sicht ein Produkt des großstädtischen Kulturbetriebs und beinhaltete oft eine überzeitliche Imagination ländlicher Idylle, wie es analog für England Raymond Williams in seinem Klassiker „*The Country and the City*“ dargestellt hat.⁵⁴

Zweitens wurde eine Synthese, welche Zivilisation neu als ländlich grundiert dachte, bereits in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts formuliert, hatte also eine längere Vorgeschichte als die unmittelbare Nachkriegszeit des Ersten Weltkriegs. Dialektisch wurde hier ein universell verstandener Zivilisationsgedanke mit einem Fokus auf die „Ursprünglichkeit“ des Landes und einem medizinisch-szientistischem Diskurs verbunden. Dabei wurde auch die ursprünglich Khaldunische Idee der „höheren Moral“ nomadisch-ländlicher Gruppen aufgenommen. Dadurch enthielt der Wandel zum einen nicht lediglich einen Austausch von Land und Stadt als Träger oder Basis der Zivilisation. Während der vorherige städtische Zivilisationsdiskurs den Raum der Stadt betonte, wurden nun die Menschen des Landes beziehungsweise ihre kulturellen Eigenarten als die Basis von Zivilisation angesehen. Die „höhere“ Moral nomadischer Stämme im Khaldunischen Modell wurde nunmehr dem sesshaften, jedoch dörflichen Volk zugeschrieben. Des Weiteren wurde dabei, und im Gegensatz zu etwa deutschen antiurbanistischen Diskursen⁵⁵, der temporal-fortschreitende Charakter des Zivilisationsbegriffs beibehalten und nicht zugunsten einer überzeitlich, stärker räumlich gedachten „Kultur“ aufgegeben.

Als drittes Moment ist die spezielle Rolle Istanbuls zu nennen. Innerhalb weniger Jahre wurde die Stadt von einem der Grundlagen und Legitimationsanker des osmanischen Staates zu einem „Anderen“, von welchem sich gerade die neue Türkische Republik abgrenzte. Die Stadt symbolisierte dabei eine „alte“ osmanisch-kosmopolitische Elite, welche in der Republik von einer neu gebildeten, zunächst vor allem militärisch-technokratischen Elite abgelöst wurde. Istanbul kann so auch als zentrales Symbol der alten Osmanischen Eliten und Gegensatz eines ländlich-populistischen Türkischen Nationalismus interpretiert werden; eine Traditionslinie, die sich in der Republik Türkei zwar erheblich wandelte, aber auch bis heute nachweisen lässt.⁵⁶

Und schließlich kann eine genauere Betrachtung der lokalen Genealogie auch Aufschlüsse über mögliche interne Einflussfaktoren für den betrachteten Wandel geben. Hier muss besonders die Rolle bestimmter Mittelschichtsgrup-

⁵⁴ Raymond Williams, *The Country and the City*, Oxford/New York 1973.

⁵⁵ Bodo Kahmann, *Feindbild Jude, Feindbild Großstadt. Antisemitismus und Großstadtfeindschaft im völkischen Denken*, Diss. Göttingen 2016, S. 52-108.

⁵⁶ Siehe für die Rolle Istanbuls als *lieu de mémoire* in der osmanisch-türkischen Geschichtskultur: Gavin D. Brockett, *When Ottomans Become Turks. Commemorating the Conquest of Constantinople and Its Contribution to World History*, in: *The American Historical Review* 119:2, 2014, S. 399-433.

pen – wie Mediziner, Offiziere, Ökonomen oder Bürokraten – berücksichtigt werden. Wie auch in anderen Fällen der spätoosmanischen Geschichte konkurrierten unterschiedliche Expertisen und Personengruppen um die Deutungshoheit der hegemonialen Begriffe von Zivilisation und Fortschritt. Während jedoch Ökonomen in erster Linie städtische Phänomene wie Handel und Industrie untersuchten und dementsprechende Politikempfehlungen propagierten, positionierten sich Mediziner über den Wert der Gesundheit und Offiziere über den Wert der ländlichen „Vitalität“ oftmals gegen das städtische Leben.⁵⁷ Der Wandel des räumlichen Zivilisationsverständnisses im späten Osmanischen Reich und der frühen Türkischen Republik kann so auch aus der Konkurrenz und Hegemonie verschiedener Intellektuellen- oder Expertengruppen heraus verstanden werden.

⁵⁷ Siehe für letzteres Wigen, *Education*, S. 119-121.

Multinational Capital, Public Utilities, and Urban Change in Late Ottoman Istanbul: Constantinople Tramway and Electric Company

As a global tendency that accelerated in the last quarter of the nineteenth century, electricity gradually permeated almost every aspect of urban life, transforming the whole infrastructure of modern cities, from lightening to heating, transportation to communication and industrial production. This essay aims to provide insights about how this global process was experienced in Istanbul, the Ottoman Empire's capital city, during the initial decades of the twentieth century. To that end, I concentrate on the Belgian-registered Constantinople Tramway and Electric Company, which invested in the energy and transport infrastructure of Istanbul. I argue that the formation of this multinational holding was a crucial aspect of urbanization in Istanbul. This process was closely associated with and the direct outcome of the development of the electric utility industry in Istanbul and the electrification of the city's tramway network.

The Ottoman Empire witnessed the inflow of an unprecedented amount of foreign direct capital investments approximately from the last decade of the nineteenth century until the First World War.¹ Of great importance for the integration of the Ottoman economy with the world market, ports and railways received the highest share of direct capital investments.² European firms and holding companies made investments in urban public utilities as well. Until the beginning of the First World War, a considerable proportion of European capital concentrated in such sectors as transportation, water supply, as well as gas and energy production.³

The goal of this essay is to discuss how European direct capital investments contributed to the modernization of the urban structure of Istanbul, the capi-

¹ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, 1820-1913*, İstanbul 1994, pp. 71-92.

² Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Ankara 1987, pp. 18-22.

³ According to the statistics provided by Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde*, pp. 74-75, municipal services received 9.3% of the inflow of direct foreign capital investments to the Ottoman Empire in 1888. This rate was 5.1% in 1914. For the topic of foreign capital investments in urban utilities in the Ottoman Empire, see Necla V[esile] Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, İstanbul 2008, pp. 165-175.

tal city of the Ottoman Empire. To deal with this broad question, I concentrate on the specific case of *Société des Tramways et de l'Electricité de Constantinople* – the Constantinople Tramway and Electric Company, hereafter STEC, which invested in the energy and transport infrastructure of Istanbul. Officially formed in 1914, this Belgian-registered multinational held the financial and administrative control of the Dersaadet (Istanbul) Tramway Company, Tunnel (Funicular) Company, and Ottoman Electric Company, all of which were Ottoman-registered enterprises operating in Istanbul. Among the shareholders of STEC were a number of important banks and firms from different countries of Europe. This multinational operated under the administrative control of SOFINA (*Société Financière de Transport et de l'Entreprise Industrielles*), another Belgian-registered holding company.

In this essay I argue that the formation of STEC was a crucial aspect of urbanization in Istanbul. As a global tendency that accelerated in the last quarter of the nineteenth century, electricity gradually permeated almost every aspect of urban life, transforming the whole infrastructure of modern cities, from lightning to heating, transportation to communication and industrial production.⁴ The discussion below aims to provide insights about how this global process was experienced in Istanbul during the initial decades of the twentieth century. What I aim to demonstrate is that the formation of STEC as a multinational holding company was closely associated with and the direct outcome of the development of the electric utility industry in Istanbul and the electrification of the city's tramway network.

Before proceeding further, it should be noted that Istanbul is by no means a unique case in terms of the impact of multinational capital on the electrification process. The development of the capital-intensive electric utility industry was a complex and expensive process all over the world, which often required the involvement of multiple firms and banking institutions through the formation of multinational consortiums and holding companies. The economic and financial enterprises of this sort emerged in both Europe and the US particularly in the 1890s and afterwards.⁵ Such multinationals played active roles in financing, setting up and running the electric and tram utilities of various cities, such as Barcelona, Mumbai, Buenos Aires and Cairo.⁶ SOFINA, for example,

⁴ William J. Hausman/Peter Hertner/Mira Wilkins, *Global Electrification. Multinational Enterprise and International Finance in the History of Light and Power, 1878-2007*, Cambridge 2008, pp. 8-19.

⁵ Hausman/Hertner/Wilkins, *Global Electrification*, pp. 95-105.

⁶ For a comprehensive discussion concerning the impact of foreign capital investments on the electrification of Barcelona, see Peter Hertner/H. Viv Nelles, *Contrasting Styles of Foreign Investments. A Comparison of the Entrepreneurship, Technology and Finance of*

which undertook the administration of STEC, made international investments in the electric and tramway services of a number of countries, including but not limited to Austria-Hungary, Denmark, France, Italy, Portugal, Russia, Spain and Argentina.⁷ This study examines the character of SOFINA's international investments by focusing on its relations with STEC and the latter's subsidiary companies in Istanbul.

Formation of the Constantinople Tramway and Electric Company

The Ottoman legal infrastructure necessary for the formation and operation of joint-stock companies emerged, to a large extent, until the middle of the nineteenth century. Commercial courts came into being with the establishment of the Ministry of Commerce and Agriculture (*Umur-ı Ticaret ve Ziraat Nezareti*) in 1839. The Ottoman Commercial Code adopted 11 years later, in 1850, classified all commercial enterprises into the categories of limited partnership (*komandit*), general partnership (*kollektif*), and joint-stock companies.⁸ This categorization limited the liability of the partners of joint-stock companies to their capital shares.

Based on this legal infrastructure, the Dersaadet Tramway Company was formed in 1869 as a joint-stock company and it started regular horse-pulled tram services in the European part of Istanbul in 1871.⁹ Among its important shareholders were the *Bank-ı Osmani* (Ottoman Bank) and the *Şirket-i Umumiye-i Osmaniye* (Société Générale de l'Empire Ottomane). There were also a group of merchants and bankers from Istanbul who participated in the formation of this Ottoman enterprise and provided a considerable proportion of its capital.¹⁰ At the turn of the century, however, the capital and management of the company was rapidly internationalized.

German and Canadian Enterprises in Barcelona Electrification, in: *Revue économique* 58:1, 2007, pp. 191-214. See also Albert Broder, *La multinationalisation de l'industrie électrique française, 1880-1931. Causes et pratiques d'une dépendance*, in: *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 5, 1984, pp. 1020-1043, for the internationalization of the electric industry in France. Belgian-based holdings, including SOFINA, were particularly active in the industry of tramways and their electrification, cf. Alberte Martínez López, *Belgian Investments in Tramways and Light Railways. An International Approach, 1892-1935*, in: *Journal of Transport History* 24:1, 2003, pp. 59-77.

⁷ Hausman/Hertner/Wilkins, *Global Electrification*, pp. 100-101.

⁸ Ramazan Balcı/İbrahim Sırma, *Ticaret ve Ziraat Nezareti. Memalik-i Osmaniye'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, İstanbul 2012, p. 10; Haydar Kazgan et al., *Osmanlı'dan Günümüze Türk Finans Tarihi I*, İstanbul 1999, pp. 338-340.

⁹ Vahdettin Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, İstanbul 2011, pp. 48-53.

¹⁰ Sertaç Kayserilioğlu, *Dersaadetten İstanbul'a Tramvay I*, İstanbul 2003 , p. 40.

One of the important turning points of this process can be traced to the year of 1898, when a syndicate dominated by *Continental Gesellschaft für Elektrische Unternehmen* from Nuremberg and *Deutsche Bank* assumed the Tramway Company's financial and administrative control.¹¹ In January 1907, the Tramway Company signed a contract with the Ottoman government, which for the first time mentioned a prospect for the electrification of tramways in Istanbul.¹² Then the German group, which dominated the syndicate, invited the French group, which held 18% of the capital of the syndicate, to increase its share in this partnership. The outcome was the formation of the *Union Ottomane* in February 1909. The share of the French group in this union increased to 44.4% against 11.6% of a Swiss group, and 39% of the German group.¹³

In January 1911, the Tramway Company acquired from the Ottoman state a concession for the electrification of Istanbul's tramlines.¹⁴ However, the *Union Ottomane* could not obtain the concession for power production and supply. Although the *Union Ottomane* was one of the 8 capital groups competing for that concession in 1909¹⁵, the Ottoman government gave it to a Hungarian company, *Société d'Electricité Ganz*, on 30 October 1910.¹⁶ In March 1911, this Hungarian enterprise established the Ottoman Electric Company (*Société Anonyme Ottomane d'Electricité*)¹⁷ in partnership with the *Banque générale de Crédit Hongrois* and *Banque de Bruxelles*.¹⁸ This Hungarian-Belgian syndicate also controlled the Istanbul Gas Company (*Société pour l'éclairage de la ville de Constantinople* or *Gaz de Stamboul*).¹⁹

¹¹ Jacques Thobie, *Interets Belges et Interets Français dans l'Empire Ottoman (1880-1914)*, in: *Les Relations Franco - Belges de 1880 à 1934*, Metz 1975, pp. 213-243, here p. 236.

¹² Vahdettin Engin, *Tünel*, Istanbul 2000, pp. 95-95; Engin, *Tramvayları*, pp. 126-129.

¹³ Thobie, *Interets Belges*, p. 237.

¹⁴ Kayserilioğlu, *Tramvay I*, pp. 143-165.

¹⁵ Aside from the Ganz and *Union Ottomane*, the firms competing for the concession were Fouquian and Warnant, Westinghouse, *Société Générale*, *Syndicat Suisse*, *Giros et Loucheur*, *Schneider*. Prime Ministry's Republican Archive, Turkey/Başbakanlık Cumhuriyet Arşivleri (BCA), 230.22.6.3, 07.09.1910.

¹⁶ *Société Anonyme Ottomane d'Electricité*, Status, 1911.

¹⁷ *Tramways et Electricité de Constantinople*, Rapport du Conseil D'Administration à la Première Assemblée Générale Extraordinaire du 30 Octobre 1917, Rapport du College des Commissaires, Exercice 1914-1915, p. 6.

¹⁸ Thobie, *Interêts Belges*, p. 237.

¹⁹ The concession for the establishment of this company, which distributed electric power in the districts of Istanbul, like Eyüp, Bakırköy, and Yeşilköy and which operated the Yedikule Gasworks, was provided for 40 years to *Banque de Bruxelles* in 1888 (Marc Van den Reck, *Belgium in the Ottoman Capital, From the Early Steps to 'la Belle Epoque'*, Istanbul 2000, pp. 41-42). For a comprehensive study on the city gas and illumination in Istanbul, see Nurçin İleri, *History of Illumination with the City Gas in the Late Ottoman*

At the beginning of 1911, the concessions for the electrification of tramlines and electric production were in the hands of two separate capital groups. This made it impossible for the *Union Ottomane* to carry out the electrification of the tram network by itself. In September 1911, as a result, the *Union Ottomane* and the Hungarian-Belgian syndicate cooperated in the formation of *Union Ottomane Société d'Entreprise Electriques à Constantinople*, the Istanbul Consortium or, simply, the Consortium.²⁰ The mission of this entity was defined as establishing a Belgian company to control all public utilities related to transportation, power production and lightening in Istanbul.²¹ The task of pursuing this mission on behalf of the Consortium was delegated to SOFINA (*Société Financière de Transport et de l'Enterprise Industrielles*).

SOFINA was a Belgian-registered holding company, but it was, in effect, dominated by German capital. The German weight in SOFINA was an outcome of a merger, completed in 1905, between the German AEG (*Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft*) and UEG (*Union Elektrizitäts Gesellschaft*), a German affiliate of General Electric. In 1898, UEG and its holding company GESFÜREL (*Gesellschaft für elektrische Unternehmungen*) participated in the formation of SOFINA along with two important German banks, *Disconto Gesellschaft* and *Dresdner Bank*. After merging with UEG, the German AEG became the dominant economic power in the Belgian-registered SOFINA. The director-general of SOFINA was Dannie Heinemann, an American-born engineer appointed by AEG.²²

Apart from the Tramway, Electric and Gas Companies, the Istanbul Consortium controlled two other Ottoman enterprises in Istanbul. One of them was the Tunnel Company, which operated the funicular system between Galata and Pera.²³ The other one was formed in 1912 to construct and operate a subway between the Beyazıt and Şişli districts of Istanbul.²⁴ Yet this subway project could never be realized.

Istanbul, in: Deniz Cenk Demir/Selim Karahasanoğlu (eds.), *A Tribute to Donald Quataert. History from Below*, Istanbul 2016, pp. 529-550.

²⁰ Thobie, *Intérêts Belges*, p. 237; Engin, *Tünel*, p. 99; Liane Ranieri, Dannie Heinemann. Patron de la SOFINA. Un destin singulier, 1872-1962, Brussels 2005, pp. 69-73.

²¹ Consortium Constantinople, *Acte Constitutif*.

²² Hausman/Hertner/Wilkins, *Global Electrification*, p. 100.

²³ Engin, *Tünel*, pp. 97-99. The book provides a detailed account of how the *British Metropolitan Railways of Constantinople from Galata to Pera*, formed as a Britain-registered company in 1872, became an Ottoman-registered *İstanbul Şehri Dahilinde Dersaadet Mülhakatından Galata ile Beyoğlu Beyninde Tahtelarz Demiryolu Osmanlı Anonim Şirketi*, that is the Tunnel Company in 1911. It also discusses how the Tunnel Company was incorporated into the organizational framework of the Istanbul Consortium.

²⁴ "Société Anonyme Ottomane des Chemins de Fer Métropolitains de Constantinople et sa Banlieu", in: *La Gazette Financière*, 15 April 1913, p. 231.

According to the Consortium's constitutive contract, SOFINA would assume the technical and administrative responsibility of the Tramway and Tunnel Companies as well as the subway project.²⁵ Later, all of the Consortium's stocks and premises in these Ottoman utilities would be taken over by the Belgian holding company to be formed by SOFINA on behalf of the Istanbul Consortium. On the other hand, the management of the Electric and Gas Companies in Istanbul was left temporarily with the Hungarian-Belgian syndicate. But, according to the terms of the contract in question, the Hungarian-Belgian syndicate would sell the stocks and premises of the Electric and Gas Companies to the Consortium no later than July 1916.²⁶

It was in June 1914 that the projected Belgian-registered holding company was formed under the name of *Société des Tramways et de l'Electricité de Constantinople* (STEC). As noted above, the establishment of this enterprise was the principal goal of the Istanbul Consortium.²⁷ The director of STEC's administrative council was Dannie Heinemann, who was also the director-general of SOFINA. At this stage, the capital of STEC amounted to 18 million franks divided into 72,000 shares.²⁸ According to the statistics provided by Jacques Thobie, the French banks and companies owned 35% of this total.²⁹ The shares of the German and Belgian groups were 32.2% and 24.55%, respectively. However, as Jacques Thobie demonstrates, this "...formal structure masked the reality of German domination, based on the weight of German capital in SOFINA, a legally Belgian company whose chairman presided in the Consortium".³⁰ The STEC actions held by SOFINA amounted to 35,80% of the Belgian group's share.³¹ According to Thobie, the German weight in SOFINA reduces the actual size of the Belgian group to around 20% of STEC's capital.

STEC was formed in the middle of 1914, but this Belgian holding company assumed the full control of the Consortium's subsidiaries in Istanbul in 1916. By that time, Istanbul's urban structure had considerably changed due in large part to the construction of a power plant and new tramlines as well as the electrification of the expanding tram network.

²⁵ Consortium Constantinople, Acte Constitutif, pp. 5-6.

²⁶ *Ibid.*, p. 2.

²⁷ *Tramways et Electricité de Constantinople (Société Anonyme)*, Status, Bruxelles, 1914.

²⁸ *Ibid.*, p. 5. For the list of the capital shares of the banks and companies involved in STEC, see *ibid.*, pp. 5-8.

²⁹ Thobie, *Interêts Belges*, pp. 240-241; Jacques Thobie, *European Banks in the Middle East*, in: Rondo Cameron/V.I. Bovykin (eds.), *International Banking, 1870-1914*, Oxford 1991, pp. 406-440, here pp. 431-434.

³⁰ Thobie, *European Banks*, p. 434.

³¹ At this stage SOFINA possessed 5,300 shares each of which was 250 frank. *Ibid.*, p. 5.

In April 1911, the Electric Company operated by the Hungarian-Belgian syndicate submitted its working plan to the Ottoman government.³² Although the project was immediately approved, negotiations for the location of the power plant to be constructed continued until January 1912. In the end, the Electric Company and the Ottoman government agreed on the Silahtarağa area located on the hillside of Haliç – the Golden Horn. According to the contract they signed, the thermal power station in Silahtarağa was planned to open in June 1913. However, first the beginning of the Balkan War in October 1912, and then an unexpected flood that devastated the Silahtarağa area in September 1913 slowed down the construction process.³³ The power station began to operate in January 1914.³⁴ Afterwards SOFINA took over the Silahtarağa power station with a supplementary protocol signed with the Hungarian-Belgian syndicate.³⁵

While the construction of the Silahtarağa Power Station was underway, the expansion and electrification of the tramline network gained speed. Before the Istanbul Consortium was established, the length of the tram network was 23.57 km and none of the tramlines was electrified yet, but still drawn by horses.³⁶ In March 1911, the general assembly of the Tramway Company fully authorized the company administration to start the electrification of the tramways.³⁷ At the same time, the SOFINA representative Raymond Fris was accepted to the administrative council of the Tramway Company.³⁸ In October 1912, mobilization for the war on the Balkans caused the operation of all tram services to stop because the Ottoman government confiscated all the horses pulling tramcars to use them in the front and behind the lines.³⁹ To get tram services started sooner than the construction of the Silahtarağa plant, the Tramway Company built a temporary power plant in the Kabataş area, which began to

³² Société Anonyme Ottomane d'Electricité, Rapport du Conseil D'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 25 Juin 1913, Premier Exercice 1911/1912, p. 5.

³³ Société Anonyme Ottomane d'Electricité, Rapport du Conseil D'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 30 Juin 1914, Deuxième Exercice 1913, p. 5.

³⁴ Société Anonyme Ottomane d'Electricité, Rapport du Conseil D'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 30 Juin 1915, Troisième Exercice 1914, p. 5.

³⁵ Contrat C, Contrats entre le Consortium Constantinople, représenté par la Société Financière de Transports et d'Entreprises Industrielles, et la Société Tramways et Electricité de Constantinople, p. 44.

³⁶ "Société des Tramways de Constantinople", in: La Gazette Financière, 4 April 1911.

³⁷ Ibid.

³⁸ Société des Tramways de Constantinople, Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale Extraordinaire du 10-23 Septembre 1912, p. 4. Thobie, Intérêts Belges, p.237 points to Raymond Fris' relations with SOFINA.

³⁹ Kayserilioğlu, Tramvay I, p. 197.

supply the Pera-Şişli line in August 1913.⁴⁰ The Silahtarağa plant could be activated as the main power source of street railways in September 1914.⁴¹ By the end of August 1913, the line of 4.5 km from Pera to Şişli had been the only one electrified.⁴² From January to November 1914, the installation of electric cables across all the other lines was carried out rapidly.

The outline of the tram network that operated in the European side of Istanbul for a long time was drawn up in the course of this construction process, which changed the urban structure of Istanbul to a considerable degree. By the end of 1915, the length of the electrified network had reached 33.62 kilometers.⁴³ The tramlines that had been built independently in the Istanbul peninsula and the Beyoğlu area north of the Golden Horn had been linked through a new line running over the Galata Bridge between Karaköy on the north side and Eminönü on the south side.⁴⁴ Thereby, the predominantly Muslim-populated districts of Istanbul, such as Topkapı and Aksaray, had been connected to Beyoğlu, the financial and cultural center of the city, where 47% of the population consisted of foreign nationals, 32% non-Muslim Ottomans, and only 21% Muslims according to the census of 1885.⁴⁵ Also integrated with this central area were the densely populated neighborhoods along the Karaköy-Taksim-Harbiye-Şişli and Karaköy-Beşiktaş-Bebek lines, both running from the Golden Horn to the north, one inland the other along the Bosphorus.⁴⁶

The loans advanced by the Istanbul Consortium formed the most important financial source of all those investments discussed above. Acting on behalf of the Istanbul Consortium, SOFINA signed, until the middle of 1915, a group of contracts with the Tramway, Tunnel and Electric Companies to release loans for them. Accordingly, the Tramway Company would receive 17 million francs, the Tunnel Company 1,4 million francs, and the Electric Company 7 million francs.⁴⁷ The Tramway Company was apparently provided with the largest

⁴⁰ Société des Tramways de Constantinople, Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 17/30 Mars 1914, p. 5.

⁴¹ Société Anonyme Ottomane d'Electricité, Rapport du Conseil D'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 30 Juin 1915, Troisième Exercice, 1914, p. 5

⁴² Tramways et Electricité de Constantinople, Rapport du Conseil d'Administration à la Première Assemblée Générale Extraordinaire du 30 octobre 1917, Exercice 1914/1915 Bruxelles, 1917, p. 4.

⁴³ Société des Tramways de Constantinople, Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 25 Mai/7 Juin 1916, p. 8.

⁴⁴ İlhan Tekeli, İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları, İstanbul 2010, p. 28.

⁴⁵ Zeynep Çelik, The Remaking of Istanbul, Seattle 1986, p. 38.

⁴⁶ For a concise discussion on the development of these neighborhoods over the second half of the nineteenth century, see Çelik, Remaking, pp. 39-42. Çelik also demonstrates the development of the tramway system in *ibid.*, pp. 90-96.

⁴⁷ Contrats entre le Consortium Constantinople, représenté par la Société Financière de

amount of credits for its efforts of expanding and electrifying the tramways. With the protocols signed in June 1916, the transfer of the Istanbul Consortium's assets, stocks, and premises to STEC was legally concluded.⁴⁸ As a result of this transfer, STEC took over the responsibility of the loans that had been previously provided for the Consortium's subsidiary companies in Istanbul. Soon afterwards, in November 1916, the capital of STEC was increased from 18 to 27 million francs.⁴⁹

None of these developments brought about a significant change in SOFINA's relations with the public utility companies operating in Istanbul. Just as the Istanbul Consortium, so was STEC put under the technical and administrative control of SOFINA.⁵⁰ SOFINA and, thus, the Consortium delegate Raymond Fris, who had earlier stepped in the Tramway Company's executive board, maintained this position after STEC was established. At the same time, he took part in the executive boards of the Tunnel and Electric Companies in Istanbul.⁵¹

Question of Debts in the Armistice Period

However, STEC underwent a radical transformation with the end of the First World War, during which Belgium was under German occupation. When the war ended, the Belgian government confiscated all the capital shares of STEC held by the German and Hungarian firms and banks as ex-enemy assets.⁵² Meanwhile, the German hegemony in SOFINA was ended. In December 1918,

Transports et d'Entreprises Industrielles, et la Société Tramways et Electricité de Constantinople.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Tramways et Electricité de Constantinople, Rapport du Conseil D'Administration à la Première Assemblée Générale Ordinaire du 22 Novembre 1917, Rapport du Collège des Commissaires, Exercice 1916-1917, p. 3.

⁵⁰ Consortium Constantinople, Acte Constitutif, p. 6; Tramways et Electricité de Constantinople, Status, p. 5.

⁵¹ Société Anonyme Ottomane d'Electricité, Rapport du Conseil D'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 25 Juin 1913, Premier Exercice 1911/1912, p. 3. Between 1914 and 1916 Fris conducted a series of correspondences in the name of the Tunnel Company concerning credits to be received from SOFINA. He signed those correspondences as the administrative-delegate (l'Administrateur-Délégué) of the Tunnel Company. Contrats entre le Consortium Constantinople, représenté par la Société Financière de Transports et d'Entreprises Industrielles, et la Société Tramways et Electricité de Constantinople, Annexe 5, 7. He signed the correspondences in March 1915 and February 1916 as the president (Le Président) of the Tunnel Company. Ibid., Annexe 9, 11.

⁵² For a concise discussion of how German and Hungarian investments were confiscated in Europe after First World War, see Hausman/Hertner/Wilkins, *Global Electrification*, pp. 131-138.

the four members of SOFINA's board of directors representing German interests were removed from the company management. In April 1919, Dannie Heineman was enforced to resign because it was thought, he represented the economic interests of AEG. He was replaced by Maurice Despret, also the chairman of the board of directors of *Banque de Bruxelles*. In July 1919, however, Despret let Heineman take part once again in the executive board of SOFINA, while he continued to be the chairman.⁵³

STEC became a holding company dominated by French and Belgian capital⁵⁴, while the Ottoman capital Istanbul was undergoing a set of political transformations. At the end of the First World War, the Committee of Union and Progress, which had authoritatively ruled the Ottoman Empire during the war, fell from power. Starting in November 1918, the British, French and Italian armies de facto occupied the Ottoman capital.⁵⁵ In March 1920, the Allied powers established military control over the city by formally occupying it. Although the Turkish government in Ankara gradually took over the administration of the city after November 1922, the Allied military presence in Istanbul continued up to October 1923.

The question of debts arose in this context characterized by the Allied occupation of Istanbul. According to its financial accounts of 1918-1919, STEC was the creditor of around 25 million francs.⁵⁶ Of the companies in Istanbul affiliated with STEC, the Dersaadet Tramway Company had received the largest amount of loans, as mentioned above. SOFINA had released 17 million Belgian francs for the Tramway Company based on the contract that seems to have taken its final shape in May 1914, imposing pretty heavy repayment conditions.⁵⁷ Accordingly, the interest rate for the loan was to be 0.5% more than the rate determined by the Reichsbank in Berlin, and it should not have been lower than 6.5%. In case of a war in Europe, there would be an additional annual interest of 0.5%. These rates were applicable until 30 June 1915. For the rest of the prime amount not paid by then, SOFINA accepted to postpone the repayments

⁵³ Ibid., p. 133; Ranieri, Dannie Heinemann, pp. 128-130.

⁵⁴ Service Historique de l'Armée de Terre (SHAT), 20 N 421, 310/5, Note à Monsieur le Vice-Amiral AMET, Haut Commissaire de la République Française, 4 February 1919.

⁵⁵ For a comprehensive study on the Allied occupation of Istanbul, see Nur Bilge Criss, *İşgal Altında İstanbul, 1918-1923*, Istanbul 2008.

⁵⁶ Tramways et Electricité de Constantinople, Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 27 Novembre 1919, Rapport du Collège des Commissaires, Exercice 1918-1919, p. 10. Contrats entre le Consortium Constantinople, représenté par la Société Financière de Transports et d'Entreprises Industrielles, et la Société Tramways et Electricité de Constantinople.

⁵⁷ For the correspondences between STEC and the Tramway Company concerning this credit, see *ibid.*, Annexe 1, 2, 3, 4, pp. 11-16.

until 30 June 1918. But an additional interest rate of 2.5% would apply in this case.

According to a report submitted to the French High Commission in February 1919, the Tram Company's debts amounted to 373,000 Liras in total as of 31 December 1918.⁵⁸ The total amount of annual interests the Company was supposed to pay was 50,000 Liras, whereas the total amount of annual profits and depreciation costs was only 42,000 Liras. Another factor that aggravated the financial burden of debt and interest repayments was the constant devaluation of Lira. To be able to maintain repayment of loans received over Belgian francs, the Tramway Company had to establish a "Reserve Fund for Foreign Exchange Losses" and transferred part of its revenues to this account⁵⁹.

In the face of this debt problem, the Tramway Company demanded the quadrupling of the tram tariffs at the beginning of the armistice period. When the Istanbul municipality, which had the authority of setting the tariffs, resisted to this enormous increase, the Company stopped all tram services from 3 December 1918 to mid-March 1919. The tramcars that had been kept in depots for such a long time were put back into operation only after the municipality accepted 400% of increase in the tram fares under the pressure of the Allied forces, especially the French authorities.⁶⁰

Concluding Remarks

By the end of the First World War, Istanbul witnessed the construction of a relatively wide and electrified urban rail transport system. Apart from the funicular between Galata and Pera, the length of the electrified tramlines reached approximately 34 km.⁶¹ The power station constructed in Silahtarağa provided electricity not only for industrial production and lightening but also for 112 locomotives and 62 trailers operating on the tram network.⁶² During the year of

⁵⁸ SHAT, 20 N 421, 310/5, Note Annexe. Evaluation des Dépenses et des Recettes de la Société des Tramways, 20 February 1919.

⁵⁹ Dersaadet Tramvay Şirketi, Elli Dokuzuncu Meclis-i Umumi, 1920 Sene-i Hesabiyesi, 23 June 1921, pp. 9-10.

⁶⁰ For more information on this conflict over the tram fares, see Erol Ülker, *Emperyalizm, İşgal ve İşçi Hareketi*. Konstantinopol Tramvay ve Elektrik Şirketi, in: Ahmet Bekmen/Barış Alp Özden (eds.), *Emperyalizm. Teorik ve Güncel Tartışmalar*, İstanbul 2016, pp. 313-341.

⁶¹ Société des Tramways de Constantinople, Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 25 May/7 Juin 1916, p. 8.

⁶² Tramways et Electricité de Constantinople, Rapport du Conseil D'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 28 Novembre 1918, Rapport du Collège des Commissaires, Exercice 1917-1918, p. 4.

1918 some 39 million passengers used this network to travel across Istanbul.⁶³ This was a considerable number for a city such as Istanbul where the population numbered around one million at that time.⁶⁴

The significance of this electrified and expanded tram network for urban life in Istanbul became more clear between December 1918 and March 1919, when tram services were stopped. During this long period of inactivity, traveling in the city became a major problem.⁶⁵ Horse carts remained as the only vehicles of urban land transport after the removal of the trams, but they were too expensive for many. Although the municipality tried to regulate their operations by setting a list of charges for certain distances, it turned out that a limited number of relatively expensive horse carts were inadequate to solve the problem of mass transport in Istanbul.⁶⁶

There is no doubt that the inflow of multinational capital was one of the most important factors enabling the construction of the electricity infrastructure and the expansion of the tram network in Istanbul. The credits provided by the Istanbul Consortium significantly contributed to the modernization and development of these utilities. However, the construction process that had transformed Istanbul's urban structure to a considerable degree also created an overwhelming problem of debts for the utility companies in question. As discussed above in some details, this observation holds true especially for the Tramway Company, which utilized the largest amount of funds provided by the Consortium under heavy repayment conditions. In the armistice period, the Tramway Company attempted to fix its budget deficit by increasing the tram fares by 400%.

What is interesting is that urban life in Istanbul became so dependent on the tramways that this huge increase in the tram fares did not reduce the number of tram passengers. On the contrary, this number substantially increased in the course of the armistice period. In 1921, there were 178 tram locomotives and 78 trailers in operation, and they carried approximately 55 million passen-

⁶³ Tramways et Electricité de Constantinople, Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 27 Novembre 1919, Rapport du Collège des Commissaires, Exercice 1918-1919, p. 4.

⁶⁴ Criss, *İşgal*, p. 39; Richard Johnson/M.A. Clarence (eds.), *İstanbul 1920*, İstanbul 2008, pp. 24-26.

⁶⁵ "İstanbul'da Vesait-i Nakliye Meselesi", in: *İkdâm*, 11 February 1919; "İstanbul'da Vesait-i Nakliye Derdi", in: *İkdâm*, 4 December 1918.

⁶⁶ "Şehir ve Tramvay", in: *İkdâm*, 1 February 1919.

gers⁶⁷, while the funicular carried some 16 million passengers.⁶⁸ To put it differently, everyday around 200,000 passengers on average used the tramways and funicular to travel across the city of Istanbul.

⁶⁷ Tramways et Electricité de Constantinople, Rapport du Conseil D'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire du 23 Novembre 1922, Rapport du Collège des Commissaires, Exercice 1921-1922, p. 5.

⁶⁸ Ibid., p. 6.

Fabian Steininger

Leitrezension

Noyan Dinçkal: Istanbul und das Wasser. Zur Geschichte der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1966

(= Südosteuropäische Arbeiten; Bd. 120), München: Oldenbourg 2004, 325 S., ISBN 978-3-486-57565-1, EUR 49,80

Das Problem der Wasser- und Abwasserversorgung Istanbuls beschäftigte Politik, Gesellschaft und Experten bereits seit der Endphase des Osmanischen Reichs. Noyan Dinçkal nimmt sich dieser Problematik in der vorliegenden, auf seiner Dissertation beruhenden, Studie von einer technikgeschichtlichen Perspektive aus an. Sein Fokus liegt dabei besonders auf der technischen und institutionellen Analyse der Wasser- und Abwasserversorgung Istanbuls von Mitte des 19. Jahrhunderts, als erste Ansätze einer zentralen Wasserversorgung geschaffen wurden, bis Mitte des 20. Jahrhunderts. Die Perspektive bestimmt dabei auch die herangezogenen Quellen: die Arbeit bezieht sich in besonderem Maße auf bürokratische Darstellungen, Erinnerungen und Schriften der beteiligten Experten, sowie auf eine Analyse der Debatten in (meist französischsprachigen) nationalen und internationalen Zeitungen und Zeitschriften. Wie in einem Unterkapitel der Einleitung betont (26-37), betritt die Arbeit dabei in vielerlei Hinsicht Neuland.

Die Arbeit ist chronologisch gegliedert und behandelt Wasser- und Abwasserversorgung dabei in parallelen Kapiteln entlang der Zeitachse. Nach einem Überblick über die byzantinischen und osmanischen Vorläufer (38-61), steigt die Arbeit mit einer Beschreibung der „Wassernot“ in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein. Eine rasch wachsende Stadtbevölkerung – die Bevölkerungszahl erreichte über eine Million im Jahre 1897 – überlastete die traditionellen Leitungssysteme, während die schlechte ökonomische Lage des Reichs die Versorgung mit öffentlichen, meist von religiösen Stiftungen (*vakif*) betriebenen Brunnen erschwerte. Vor diesem Hintergrund wurden seit 1851 auf staatliche Veranlassung erste Studien und Reformpläne entwickelt, vor allem durch Ingenieure europäischer Provenienz (62-82).

Durch mangelnde wirtschaftliche Mittel, aber auch lokale Expertise bedingt, wurden jedoch erst 1882 und 1890 Konzessionen für den Bau und Betrieb zentraler Wasserversorgungen der beiden, durch den Bosphorus getrennten Stadthälften an ein deutsches und ein französisches Unternehmen vergeben. Diese bauten in Folge ein lokal differenzierendes Netz der Häuserversorgung auf,

welches jedoch noch lange parallel zur öffentlichen Versorgung mit Hilfe von Brunnen und Wasserverkäufern bestand – auch weil letztere teilweise von dem neuen, auf die Wässer des Terkos-See zurückgreifenden Netz gespeist wurden (82-153). Die Abwasserentsorgung spielte zur selben Zeit noch keine größere Rolle. Trotz eines einsetzenden öffentlichen Hygiene- und Gesundheitsdiskurses, der stark auf die periodischen Choleraepidemien bezogen war, und eines intensivierten Straßenbaus, der auch Abwasserkanäle beinhaltete, blieben Senkgruben und Rinnen ins Marmarameer, der Bosphorus und das Goldene Horn die wichtigsten Abwässertechniken der Stadt (154-191).

Die Etablierung der Türkischen Republik und ihre umfassenden Reformprogramme der 1920er Jahre betrafen auch die Wasserversorgung der Stadt. Nach längeren Verhandlungen wurden in den 1930er Jahren Wasserversorgung und Abwasserentsorgung verstaatlicht und in einer kommunalen Hand vereint. Während für eine stagnierende Bevölkerung zunächst erhebliche Erweiterungen in Netz und Versorgung bereitgestellt werden konnten – trotz schwieriger Wirtschaftslage gerade in den 1940er Jahren –, führte die rasch wachsende Bevölkerung seit 1950 die Wasserbetriebe an ihre Grenzen. Besonders die informellen Siedlungen der *gecekondu*, in welchen 1960 bereits 45% der Stadtbevölkerung lebten, konnten nicht von dem bestehenden System abgedeckt oder erreicht werden (192-238). Gleichzeitig bedrohten Abwässer vor allem der rasch wachsenden Industrie die ökologische Stabilität besonders des Goldenen Horns (246-268). In dieser Situation wandte sich die Stadtverwaltung im Jahre 1964 mit einem Hilferuf an die WHO, was umfassende Neustrukturierungen der Wasser- und Abwasserversorgung mit sich brachte (269-276).

Die Arbeit ist detailreich, dicht geschrieben und erarbeitet ein beindruckendes, auch statistisches und bildliches Material. Gleichzeitig setzt sie sich auch mit größeren Problemstellungen der Geschichtswissenschaft auseinander und bietet hier oftmals konzise und prägnante Wertungen und Analysen. So wird die langanhaltende Diskussion um die Sonderstellung der Stadtteile Pera und Galata mit Dinçkals Betrachtung der ungleich vorhandenen Wasserversorgung erweitert – die Stadtteile waren vor allem von Oberschichten bewohnt und besaßen auch als erste Zugang zu den neuen Leitungen. Die Arbeit bietet so einen wichtigen Beitrag zur Analyse städtischer Segregationsprozesse im spätoosmanischen Reich (95-102). Des Weiteren weist die Analyse der noch lange fortbestehenden Versorgung mit öffentlichen Brunnen und die Skepsis der Bevölkerung an der Zentralversorgung über die Ansätze einer klassischen Modernisierungstheorie hinaus und schärft den Blick für multiple Aneignungsmuster und Aushandlungsprozesse im Zuge der fundamentalen Veränderungen der Lebenswelt in Städten um die Jahrhundertwende (134-46).

Aufgrund ihres Fokus auf die technische Entwicklung besitzt die Arbeit jedoch auch Lücken. So werden trotz einer wiederkehrenden Betonung der Vielfalt der handelnden Akteure die einzelnen Auseinandersetzungen, wie auch der politische Aushandlungsprozess allgemein, oft etwas knapp skizziert. Trotz vielfältiger Abstufungen und Zwischentöne erscheint so die Entwicklung doch oftmals als durch „Sachzwänge“ bedingt – Stichworte wie „Probleme“ und „Erfordernisse“ sind schon in den Kapitelüberschriften augenfällig. Darüber hinaus wird die ökologische Komponente der Wasser- und vor allem Abwasserproblematik nur sporadisch thematisiert. Und schlussendlich werden die BewohnerInnen der Stadt, trotz Ankündigung einer Schwerpunktsetzung auf ihre Perspektiven, kaum sichtbar. Hier fällt auch auf, dass für die Arbeit wenig osmanische oder türkische Zeitungen als Quelle benutzt wurden, welche einen wichtigen Einblick in gesellschaftliche Deutungsmuster hätten bieten könnten.

Dies soll jedoch nicht den Wert der Arbeit schmälern, die einen wichtigen Beitrag zu einem zentralen Thema der historischen Stadtforschung darstellt. Und die Arbeit wird in ihrem Ausblick gar fast prophetisch: die zunehmenden (Wasser-)Probleme der Stadt im späten 20. Jahrhundert thematisierend, weist der Autor darauf hin, dass gerade auch die politische Leitung der Stadt als eine der Hauptursachen gelten könne. Bekanntlich verdiente sich in den 1990er Jahren ein offen religiöser Einwanderer aus dem Istanbuler Viertel Kasımpaşa als Bürgermeister seinen rasanten politischen Aufstieg vor allem auch damit, die Wasserversorgung der Stadt zu stabilisieren. Dass Recep Tayyip Erdoğan nunmehr seit fast 16 Jahren die Geschicke des Landes in zunehmend autokratischer Manier bestimmt, verweist nur auf die zentralen politischen Implikationen der Wasserproblematik Istanbuls.

Dieter Schott

Die Heimatfront halten! Die schwierigen Aufgaben der Städte im Krieg

The paper asks, how smaller German cities in the South West of Germany (Freiburg i.B. and Darmstadt) coped with the challenges faced by German cities in World War One. It starts with an exploration on the dimension of ‚experiencing the war‘ in European cities more generally and comes to the conclusion, that war brought about a cultural regression, that cities had to reintroduce more rural elements. In the second part the focus is on demonstrating the multitude of ways how cities attempted to mobilise for the war effort and how they tried, often not totally successful, to cope with shortages and problems in terms of provisioning their population. The paper finally contends, that the cities were overcharged by the complexities of administrative confusion and a lack of actual executive powers and thus suffered an erosion of legitimacy due to their lack of performance.

1. Städte im Ersten Weltkrieg: Einführung¹

Freiburgs dunkelster Tag im Ersten Weltkrieg war der 14. April 1917. Zur Vergeltung für die Versenkung eines britischen Lazarettsschiffs durch ein deutsches U-Boot griffen elf britische Flugzeuge Freiburg an. Besonders schwerer Schaden entstand bei der Firma Gebrüder Himmelsbach in der Unterstadt sowie in der Anatomischen Klinik der Universität, die mitsamt wertvollen Sammlungen vollständig zerstört wurde. An diesem Tag kamen zwölf Menschen ums Leben, ein Drittel der gesamten Sachschäden während der vierjährigen Kriegszeit entstand am 14. April.² Insgesamt starben im Ersten Weltkrieg in Freiburg

¹ Der Verfasser dankt Birte Förster, Sebastian Haumann, Sina Keesser und Clemens Zimmermann für hilfreiche Kommentare zu früheren Fassungen des Aufsatzes.

² Vgl. Roger Chickering, Freiburg im Ersten Weltkrieg. Totaler Krieg und städtischer Alltag 1914-1918, Paderborn u.a. 2009, S. 100; vgl. zu den psychologischen Wirkungen der Luftangriffe auf Freiburg auch Christian Geinitz, Kriegsfurcht und Kampfbereitschaft. Das Augusterlebnis in Freiburg. Eine Studie zum Kriegsbeginn 1914 [Kap. 7, Als die Franzosen wirklich kamen... Die Luftangriffe auf Freiburg im Ersten Weltkrieg], Essen 1998, S. 351-406.

31 Menschen infolge von Luftangriffen, 100 wurden verwundet. Freiburg im Breisgau hatte mit seinen damals knapp 80.000 Einwohnern infolge seiner Nähe zur Front damit mehr Angriffe auszuhalten als jede andere deutsche Stadt. Die Luftangriffe, eine für die Zeitgenossen ganz neue Form der Kriegsführung, verbreiteten Angst und Schrecken, zumal keine wirksame Gegenwehr entwickelt werden konnte. Allerdings spielen Bombardierungen von Städten in der heutigen historischen Erinnerung an den Ersten Weltkrieg kaum eine Rolle, weil die ungleich verlustreicheren Angriffe im Zweiten Weltkrieg die Erinnerung an die Angriffe im Ersten Weltkrieg vollständig überschrieben haben.

Freiburg ist aus geschichtswissenschaftlicher Sicht jedoch nicht nur interessant, weil anhand der badischen Stadt neue Formen der Kriegsführung sichtbar wurden. Zu Freiburg liegt auch die beste historische Aufarbeitung zur Geschichte einer deutschen Stadt im Ersten Weltkrieg vor, die Studie „Freiburg im Ersten Weltkrieg. Totaler Krieg und städtischer Alltag 1914-1918“ des amerikanischen Historikers Roger Chickering. Chickering gelingt es hervorragend, die Herausforderung einer bürgerlich geprägten, eher idyllischen Universitäts- und Pensionärsstadt durch den Weltkrieg zu verdeutlichen. Es war in Freiburg, eine Stadt die eine Metropolfunktion für die südbadische Region ausübte, im Weltkrieg gerade nicht besonders dramatisch, verglichen etwa mit der Situation in Berlin, Hamburg oder in den großen Industriestädten des Ruhrgebiets. Ziel dieses Beitrags ist es zu fragen, welche Aufgaben und Herausforderungen insbesondere auf mittlere deutsche Städte abseits der großen Industrieregionen, bevölkerungsmäßig an der Schwelle zur Großstadt, im Ersten Weltkrieg zukamen und wie sie versuchten, diese zu bewältigen.³ Hintergrund ist dabei der Charakter der deutschen Städte als ‚Leistungsverwaltungen‘, der sich im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts in der Auseinandersetzung mit den Problemen rapider Industrialisierung und Urbanisierung herausgebildet hatte. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts – als Merkzeichen wird häufig die Städteausstellung von Dresden 1903 genutzt⁴ – standen die deutschen Städte und ihre Verwaltungen auf dem Höhepunkt ihres Selbstbewusstseins und ihrer Leistungsfähig-

³ Um 1910 lebten 13,4% der deutschen Bevölkerung in den 223 Städten zwischen 20.000 und 100.000 Einwohnern, vgl. Jürgen Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt a.M. 1985, S. 202 (Tab. 2).

⁴ Vgl. Robert Wuttke (Hrsg.), Die deutschen Städte: geschildert nach den Ergebnissen der ersten deutschen Städte-Ausstellung zu Dresden 1903, Leipzig 1904.

keit.⁵ Sie galten in dieser Phase international als Vorbilder⁶ und es war ihnen recht erfolgreich gelungen, die hygienischen Problemlagen der Industrialisierungsperiode in den Griff zu bekommen und im zunächst chaotischen Urbanisierungsprozess, mithilfe der sich entwickelnden Stadtplanung aber auch von Instrumenten wie einer proaktiven städtischen Boden- und Nahverkehrspolitik, die Schwerpunkte von Stadtentwicklung wesentlich zu beeinflussen. Zweitens, und damit soll begonnen werden, will der Beitrag verdeutlichen, wie und in welcher Weise sich das städtische Alltagsleben im und durch den Ersten Weltkrieg veränderte, also die Erfahrungsdimension des Ersten Weltkriegs an der städtischen Heimatfront rekonstruieren. Es werden neben Impressionen aus den europäischen Metropolen in erster Linie Beispiele aus Freiburg sowie aus der hessischen Haupt- und Residenzstadt Darmstadt⁷ herangezogen, womit Städte eher tertiärer Prägung im Südwesten des Reiches mit ausgeprägt zentralörtlicher Funktion im Fokus stehen, wo sich Mangel- und Hungererfahrungen nicht ganz so massenhaft artikulierten, wie in Berlin⁸ und den Ruhrgebietsstädten. Wie gezeigt werden wird, prägten sie allerdings auch in diesen

⁵ Vgl. Reulecke, Urbanisierung; Wolfgang R. Krabbe, Kommunalpolitik und Industrialisierung. Die Entfaltung der städtischen Leistungsverwaltung im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Fallstudien zu Dortmund und Münster, Stuttgart u.a. 1985; mit Fokus auf Energie- und Nahverkehrstechnologien Dieter Schott, Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die „Produktion“ der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880-1918, Darmstadt 1999; in europäischer Perspektive Friedrich Lenger, Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850, München 2013.

⁶ Zur Vorbildrolle deutscher Stadtverwaltungen vgl. Dieter Schott, Die Stadt als Thema und Medium europäischer Kommunikation. Stadtplanung als Resultat europäischer Lernprozesse, in: Ralf Roth (Hrsg.), Städte im europäischen Raum. Verkehr, Kommunikation und Urbanität im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 2009, S. 205-225, hier S. 213f. mit weiteren Verweisen.

⁷ Die Hauptstadt und Residenz des hessischen Großherzogs hatte 1910 87.200 Einwohner. Der Verfasser hat sich in seiner Habilitationsschrift ‚Vernetzung der Stadt‘ mit der Stadtentwicklung Darmstadts im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert befasst. Zudem liegen mehrere jüngere Veröffentlichungen des Stadtarchivars zu ‚Darmstadt im Ersten Weltkrieg‘ vor, vgl. Peter Engels, Die Residenzstadt Darmstadt im Ersten Weltkrieg, in: Ders. (Red.), Residenz, Festung, Kurstadt 1914 - 1918: Darmstadt, Mainz und Wiesbaden im Ersten Weltkrieg; eine Ausstellung der Stadtarchive Darmstadt, Mainz und Wiesbaden zum 100. Jahrestag des Beginns des Ersten Weltkriegs, Darmstadt 2014, S. 8-37; Peter Engels, Die südhessische Wirtschaft im Ersten Weltkrieg und in der Weimarer Republik (1914-1933), in: Ulrich Eisenbach (Hrsg.), Von den Anfängen der Industrialisierung zur Engineering Region – 150 Jahre IHK Darmstadt Rhein Main Neckar, Darmstadt 2012, S. 103-136.

⁸ Vgl. zur Problematik der Lebensmittelversorgung in Berlin etwa Belinda Davis, Home Fires Burning. Food, Politics and Everyday Life in World War I Berlin, Chapel Hill/ London 2000.

Städten fundamental den Kriegsalltag.⁹

Der Erste Weltkrieg war der letzte moderne Krieg, in dem – trotz des neuen Elements der vom Schadensausmaß noch wenig wirksamen Luftangriffe – noch einigermaßen klar zwischen ‚Front‘ als Ort der unmittelbaren militärischen Auseinandersetzung und ‚Heimat‘ als frontfernem Raum unterschieden werden konnte. Allerdings wurden Städte im Ersten Weltkrieg ebenfalls ideologisch Teil der ‚Front‘ als ‚Heimatfront‘¹⁰, ein als Produkt der zeitgenössischen Kriegspropaganda entstandener Begriff, weil die Städte zunehmend direkt und unmittelbar in den Prozess der Mobilisierung aller Ressourcen einbezogen wurden, der für den Ersten Weltkrieg charakteristisch wurde.¹¹ Im Sommer 1914 dominierte noch die Erwartung eines kurzen und heftigen Schlagabtauschs mit schneller Entscheidung – das berühmte „An Weihnachten sind wir wieder zu Hause“ ist dafür kennzeichnend –, aber ab Herbst gruben sich die Truppen auf beiden Seiten der Westfront in zunehmend verästelte Graben- und Befestigungssysteme ein. Der Krieg wurde zum Abnutzungskrieg, zur Materialschlacht, in der die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der kriegführenden Staaten eine letztlich entscheidende Rolle spielte.¹² Und weil diese wirtschaftliche Leistungsfähigkeit vor allem in den Städten und der städtischen Industrie verkörpert war, wurde es ab 1915 in zunehmendem Maße zur wesentlichen Aufgabe der Städte und ihrer Bevölkerungen, die ‚Heimatfront‘ zu halten.

Städte und ihre Einwohner mussten einmal dafür sorgen, den für die Bedürfnisse der kämpfenden Truppe notwendigen Nachschub an Waffen, Munition und Mannschaften bereitzustellen. Gleichzeitig mussten sie aber auch die Bedürfnisse der (verbliebenen) städtischen Bevölkerung an Lebensmitteln und

⁹ Einen ähnlichen Fokus, nicht nur die Metropolen zu thematisieren, verfolgt der kürzlich erschienene Konferenzband ‚Städte im Krieg – Erlebnis, Inszenierung und Erinnerung des Ersten Weltkriegs‘, hrsg. von Ernst-Otto Bräunche und Stephan Sander-Faes, Ostfildern 2016.

¹⁰ Vgl. Gerd Krumeich, *Kriegsfront – Heimatfront*, in: Gerhard Hirschfeld u.a. (Hrsg.), *Kriegserfahrungen. Studien zur Sozial- und Mentalitätsgeschichte des Ersten Weltkriegs*, Essen 1997, S. 12-19.

¹¹ Die Wirtschaftsstruktur von Städten, ihre Relevanz für die Kriegswirtschaft (Anteil von Schwerindustrie) hatte zwar wesentlichen Einfluss darauf, ob Städte – wie z. B. Essen oder Köln – zu den (demographischen) Kriegsgewinnern gehörten oder, wie Verwaltungsstädte wie Münster oder Universitätsstädte wie Freiburg eher Bevölkerung verloren. Eine Mobilisierung für den Krieg fand jedoch in jedem Fall statt, nur der Erfolg (im quantitativ-demographischen Sinn) solcher Mobilisierung war je nach Wirtschaftsstruktur der Stadt und Qualifikationsstruktur der Bevölkerung unterschiedlich, vgl. Thomas Mergel, *Stressgesellschaften. Europäische Städte im Ersten Weltkrieg*, in: *Geschichte in Köln*, Bd. 61, 2014, S. 185-205, hier S. 195.

¹² Vgl. zum Ersten Weltkrieg als Materialschlacht Jörn Leonhard, *Die Büchse der Pandora. Geschichte des Ersten Weltkriegs*, München ³2014, v.a. S. 146-220 u. 294-306.

Gütern des täglichen Bedarfs zumindest im Wesentlichen befriedigen, wollte man nicht die Leistungsfähigkeit und Durchhaltebereitschaft dieser ‚Heimatfront‘ ernstlich und substanzgefährdend untergraben. Diese doppelte Aufgabe führte auf Dauer zu einer strukturellen Überforderung der deutschen Städte; die Erfüllung der Aufgabe war extrem schwierig!

Zunächst soll kurz skizziert werden, wie der Krieg an der Heimatfront erlebt wurde, wie er das Alltagsleben der Städte veränderte. Danach wird gezeigt, wie die Bevölkerung an der Heimatfront propagandistisch mobilisiert wurde, um dann ausführlicher auf das *Organisieren* der Heimatfront durch die Städte einzugehen. Abschließend wird reflektiert, inwieweit es den hier näher untersuchten Städten gelang, die Heimatfront zu halten und wo die Städte bei Ende des Krieges standen.

2. Den Krieg erleben an der Heimatfront

Wie wurde der Krieg also erlebt, was veränderte sich für die Bevölkerung einer Stadt? Zunächst veränderte sich die Bevölkerungsstruktur vieler Städte signifikant: Durch die Einberufung der kriegsdienstpflichtigen Männer verschwand ein erheblicher Teil der jungen Männer zwischen 18 und 40 Jahren aus den Städten. Die städtische Bevölkerung wurde in ihrer geschlechts- wie auch altersmäßigen Zusammensetzung massiv verändert – die Städte wurden weiblicher und älter.¹³ In Freiburg waren im Jahr 1916 64% der zivilen Bevölkerung Frauen¹⁴ und diese Frauen wurden im Straßenbild und im öffentlichen Raum sehr viel sichtbarer, auch als Arbeitskräfte. Sie übernahmen zunehmend bislang Männern vorbehaltenen Tätigkeiten wie Straßenbahnfahren, ersetzten aber immer stärker auch männliche Arbeiter, insbesondere in Betrieben, die für Rüstungsbedarf arbeiteten.¹⁵

Aus den Städten verschwanden aber nicht nur die jungen Männer, sondern auch ein sehr großer Anteil der Pferde. Im Ersten Weltkrieg waren neben den Soldaten von allen Kriegsparteien auch rund 16 Millionen Pferde für Transportzwecke eingesetzt, von denen acht Millionen ums Leben kamen. Im deutschen Heer starben rund eine Million, etwa zwei Drittel der eingesetzten Pfer-

¹³ Vgl. Mergel, *Stressgesellschaften*, S. 193; Emmanuelle Cronier, *The Street*, in: Jay Winter/Jean-Louis Robert (Hrsg.): *Capital Cities at War*. Paris, London, Berlin 1914-1919, Bd. II: *A Cultural History*, Cambridge 2007, S. 57-104, hier S. 87-93.

¹⁴ Vgl. Chickering, *Freiburg*, S. 242.

¹⁵ Vgl. zur Situation von Frauen in der Kriegsgesellschaft Ute Daniel, *Arbeiterfrauen in der Kriegsgesellschaft. Beruf, Familie und Politik im Ersten Weltkrieg*. Göttingen 1989; mit internationaler Perspektive Diess., *Frauen*, in: Gerhard Hirschfeld u.a. (Hrsg.), *Enzyklopädie Erster Weltkrieg*, Paderborn² u.a. 2004, S. 116-134.

de.¹⁶ Diese Pferde waren – der Lkw hatte sich um 1914 noch keineswegs flächendeckend durchgesetzt – zentral für den innerstädtischen Transport gewesen und konnten kaum wirksam ersetzt werden.¹⁷ In Freiburg sank ihre Zahl von über 1.700 vor Kriegsausbruch bis Dezember 1914 auf 1.211; Ende 1917 zogen dann nur noch 409 Pferde, weniger als ein Viertel des Vorkriegsbestands, Güter durch die Stadt.¹⁸ Städte wurden daher ‚verkehrsärmer‘, auch die vor 1914 noch wenigen privaten Autos wurden requiriert oder mangels Treibstoff stillgelegt. Dort wo keine Nahverkehrssysteme wie Straßenbahnen oder in den Metropolen auch schon U- und S-Bahnen zur Verfügung standen, mussten die Städter wieder weitere Wege zu Fuß zurücklegen bzw. sich auf ihr engeres Viertel beschränken.¹⁹

Insgesamt geben viele Quellen Auskunft über eine Art kollektive Regression des Großstadtlebens: Vor 1914 waren die Großstädte, vor allem die europäischen Hauptstädte und ihr Straßenleben, Symbole für Modernität, Lichterflut und einer nie dagewesenen Vielfalt an Unterhaltung und Zerstreuung gewesen.²⁰ Im Krieg veränderte sich dies tiefgreifend: Nach der sehr turbulenten Mobilisierungsphase im August 1914 machte sich ein deutlich reduziertes Verkehrsaufkommen bemerkbar. Viele Beobachter hatten den Eindruck, die Großstädte kehrten zu Zuständen des 19. Jahrhunderts zurück.

Dies bezog sich auch auf den Stand der nächtlichen Beleuchtung. „In ganz Europa gehen die Lichter aus; wir alle werden sie in unserem Leben nie wieder leuchten sehen“ hatte am 3. August 1914 der britische Außenminister Edward Grey zu einem Freund gesagt.²¹ Auch wenn Grey dies eher symbolisch gemeint haben dürfte, gingen tatsächlich an vielen Orten die Lichter aus, einmal aus Angst vor Luftangriffen. In Paris führte dies dazu, dass in der ‚Stadt der Lichter‘ in einem Radius von zwei Kilometern um den Eiffelturm abends nach 22 Uhr alle Straßenlampen abgeschaltet wurden. In der zweiten Kriegshälfte zwang dann zusätzlich die immer schwierigere Kohleversorgung insbesondere bei den Mittelmächten, aber auch bei der Entente zu Einschränkungen der Beleuchtung: Die Gaswerke konnten nicht mehr mit ausreichend Brennmaterial beliefert werden und auch die Elektrizitätswerke mussten die Stromabgabe rationieren. In Darmstadt standen im Winter 1916/17 nur 50% der benötigten

¹⁶ Vgl. Ulrich Raulff, *Das letzte Jahrhundert der Pferde. Geschichte einer Trennung*, München 2015, S. 120.

¹⁷ Vgl. zur Bedeutung der Pferde für den innerstädtischen Transport Clay McShane/Joel Tarr, *The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century*, Baltimore 2007.

¹⁸ Vgl. Chickering, Freiburg, S. 270.

¹⁹ Vgl. Cronier, Street, S. 58–62.

²⁰ Vgl. Lenger, Metropolen, S. 174–176 u. 205–227.

²¹ Hans Erich Stier, *Deutsche Geschichte – im Rahmen der Weltgeschichte*. Frankfurt a.M. 1959, S. 898.

Kohlenmenge zur Verfügung; im Sommer 1917 wurde die Straßenbeleuchtung, nach vorherigen Kürzungen, dann völlig eingestellt.²² Jedenfalls war es zunächst einmal vorbei mit Lichterflut, Leuchtreklame und vielfältigen optischen Lichtreizen als Kennzeichen der modernen Großstadt.

Eine Regression zeigte sich auch darin, dass das Land, beziehungsweise korrekter die Land-Wirtschaft wachsende Teile der Stadt ‚eroberte‘: Hatte im 19. und frühen 20. Jahrhundert das rasante Stadtwachstum große Mengen Kulturland am Rand der Städte in Straßen, Wohnhäusern oder Fabriken verwandelt, so fand nun eine temporäre ‚Reagrarisierung‘ statt, wurden städtische Parks, Alleen und Sportplätze zu Kriegsgärten und Kriegsfeldern umfunktioniert.²³ An die Stelle gepflegter, der Erholung der Städter dienender Rasenflächen und Blumenrabatten traten Kartoffelfelder und Gemüsebeete. Und diese Form der Umnutzung zeigte sich von den großen Metropolen bis in die kleinen Großstädte. So grasten in Paris auf der noblen Pferderennbahn von Longchamp Kühe, in Köln dienten die Mühlheimer Rheinauen als Weide für die umfangreichen Rinderherden, die der Beigeordnete und spätere Bundeskanzler Konrad Adenauer für die Fleischversorgung der Domstadt erworben hatte.²⁴ Im Ruhrgebiet – ohnehin das Eldorado von Tauben- und Hasenzüchtern – stieg die Zahl der viehhaltenden Haushalte während des Krieges um bis zu 300 Prozent.²⁵ In Freiburg, wo man besonders nachdrücklich die Selbstversorgung mit Lebensmitteln stärkte, richtete die Stadtverwaltung ab 1915 auf dem unbebauten Gebiet zwischen Kernstadt und den Vororten planmäßig ‚Kriegsgärten‘ ein, kleine Parzellen von 10 mal 20 Metern, auf denen Freiburger Familien gegen eine geringe Pachtgebühr Kartoffeln und Gemüse anbauen konnten. Städtische Arbeiter rodeten und pflügten die Flächen und die Stadt versorgte die ‚Kriegsgärtner‘ mit Samen, Wasser sowie Dünger aus den städtischen Ställen auf dem Rieselfeld. Die Anlage von Kriegsgärten war in Freiburg im Hinblick auf die Mobilisierung der Bevölkerung ein großer Erfolg: 1917 gab es 5.750 Kriegsgärten, mehr als ein Viertel der rund 20.000 Freiburger Haushalte kultivierte somit rein rechnerisch einen Kriegsgarten²⁶, und die Stadt konnte die weitere Nachfrage kaum befriedigen. Pro Kopf der Bevölkerung wurde in Freiburg „mehr städtischer Boden landwirtschaftlich genutzt als in jeder anderen Stadt im Reich.“²⁷ Für 1917 wurde der Wert der Ernte aus Freiburger Kriegsgärten auf

²² Vgl. Engels, Residenzstadt, S. 24.

²³ Vgl. Mergel, Stressgesellschaften, S. 194f-.

²⁴ Vgl. Mergel, Stressgesellschaften, 195.

²⁵ Vgl. ebd.

²⁶ Zahl der Haushalte nach Chickering, Freiburg, S. 201.

²⁷ Ebd., S. 177; zur Anlage von Kriegsgärten als internationales Phänomen vgl. Cronier, Street, S. 65.

über eine Million Mark geschätzt. Dennoch konnte sich Freiburg damit natürlich, was die Grundnahrungsmittel anging, nicht von der Lebensmittelzufuhr von außerhalb unabhängig machen, lediglich die Gemüseversorgung wurde erheblich entlastet.²⁸ Auch in Darmstadt wurden in den größten Parks Kriegsgärten angelegt.²⁹

Schließlich veränderte sich auch die Geruchskulisse der Städte: es begann wieder stärker und häufiger zu stinken, einmal weil die Standards der Straßenreinigung und der Müllabfuhr wegen des Mangels an Pferden und Arbeitskräften deutlich reduziert wurden, zum anderen aber auch, weil für die Menschen Körperhygiene schwieriger und aufwendiger wurde: Seife wurde knapp, die öffentlichen Badeanstalten mussten wegen Kohlemangels ihren Betrieb einschränken und das Waschen der Leibwäsche und der Kleidung konnte nur noch in größeren Abständen erfolgen. Soldaten auf Heimaturlaub und in Lazaretten trugen ihre Uniformen, mit denen sie monatelang in durchfeuchteten und mit Fäkalien, Blut und Leichenteilen angefüllten Schützengräben gelegen hatten. Diese Uniformen strömten häufig einen Modergeruch aus, der nur unvollkommen vom Gestank der Desinfektionsmittel überdeckt wurde. Weil die Menschen aber in überfüllten Straßenbahnen und Zügen, in Warteschlangen aller Art näher zusammenrücken mussten, konnte man sich dem unangenehmen Geruch der Mitmenschen und der öffentlichen Räume kaum entziehen.³⁰

Nicht nur die Nase, auch die Augen litten: Die Städte nahmen ein anderes Farbenkleid an, wurden eintöniger und grauer. Dies geschah einmal, weil – in deutschen Städten – das Feldgrau der Soldaten, Fronturlauber und Rekonvaleszenten das Straßenbild prägte. Die Zivilisten passten sich dem zu erheblichen Graden an: Es galt als ‚unpatriotisch‘, in Zeiten des nationalen Überlebenskampfes allzu bunte und modische Kleidung zu tragen; erwartet wurde vielmehr stilistische Nüchternheit und Zurückhaltung. Von daher wurde der Kleidungsstil der städtischen Bevölkerung, trotz der zahlenmäßigen Dominanz von Frauen, grauer, eintöniger als noch zu Friedenszeiten.³¹ Hinzu kam, dass man kaum noch neue Kleidung erwerben konnte, der Großteil der Textilproduktion war auf Heeresbedarf umgestellt. Schließlich stieg mit wachsendem Blutzoll an Gefallenen auch der Anteil der Witwen und Trauernden an der Gesamtbevölkerung, die mit schwarzer Trauerkleidung ihren Status verdeutlichten.

²⁸ Vgl. Chickering, Freiburg, S. 177.

²⁹ Vgl. Engels, Residenzstadt, S. 22.

³⁰ Vgl. Mergel, Stressgesellschaften, S. 194; Cronier, Street, S. 66f.

³¹ Vgl. Mergel, Stressgesellschaften, S. 194.

3. Die Mobilisierung der Heimatfront für den Krieg

Die Städte veränderten sich auch durch die propagandistische Omnipräsenz des Krieges, die für Zwecke der Mobilisierung von Ressourcen im gesellschaftlichen Leben überall sichtbar wurde. Besonders nachdrücklich wurde die Heimatfront mit Plakaten und Veranstaltungen für die Finanzierung des Krieges mobilisiert. Das Deutsche Reich setzte vollkommen auf das Finanzierungsinstrument der Krieganleihen, die auch mit fünf Prozent Verzinsung deutlich attraktiver waren als Staatsanleihen und öffentliche Schuldverschreibungen vor dem Krieg. Insgesamt gelang es, durch neun Krieganleihen 97 Milliarden Mark zu mobilisieren, die 60% der Kriegskosten des Reiches deckten.³² Das Geld dafür kam nicht nur aus den Vermögen privater Bürger, auch Städte, Vereine und Körperschaften legten ihre aktuell nicht benötigten Gelder in Krieganleihen an.³³ Der Staat hatte es aber nicht nur auf das Geldvermögen der Bürger abgesehen, sondern versuchte auch, ihnen in die Schmuckschatulle zu greifen. In intensiv beworbenen und feierlich gestalteten Übergabeaktionen wurden vor allem Frauen des Bürgertums bedrängt, ihren Goldschmuck für den Krieg zu spenden; sie wurden dafür mit eisernen Ketten entschädigt, an denen eine Münze mit der Aufschrift ‚Gold gab ich für Eisen‘ ihre Opfergabe dokumentierte.³⁴

Im Sinne einer öffentlichkeitswirksamen Mobilisierung der Spendenbereitschaft wurden in sehr vielen Städten außerdem große Holzkörper auf zentralen Plätzen aufgestellt, in die Spender eiserne Nägel einschlagen durften, bis die ganze Plastik eisern verhüllt war. In Darmstadt nahm dies die Form eines ‚Kreuz[es] in Eisen‘ an, das im April 1915 vor dem Reiterdenkmal eines früheren Großherzogs auf dem Paradeplatz aufgestellt wurde. Der Großherzog Ernst Ludwig und die Großherzogin Eleonore waren die ersten Spender, die Nägel einschlugen. Nachdem die Vorderseite im November 1915 mit Eisennägeln vollständig bedeckt war, gab man über den Winter die Rückseite des Kreuzes im Hoftheater zur weiteren Benagelung frei. Der Gesamterlös für Kriegsbeschädigte und Kriegshinterbliebene betrug 58.000 Mark.³⁵ In anderen Städten standen mythische Gestalten, vor allem Kriegshelden aus der deutsch-germani-

³² Reinhold Zilch, Krieganleihen, in: Hirschfeld, Enzyklopädie, S. 627f., hier S. 628f; zum Zeichnen von Krieganleihen in Freiburg Chickering, Freiburg, S. 187-190.

³³ So investierten die Stadt Freiburg, städtische Stiftungen und die Stadtparkasse bei den neun Krieganleihen jeweils zwischen 3,3 und 7 Millionen Mark, zwischen 10 und 16% des Gesamterlöses der Krieganleihen in Freiburg, vgl. Chickering, S. 188-190, dort auch Angaben zu Vereinen und Universitätsstiftungen.

³⁴ Bild einer solchen Übergabe aus Dieter Schott/ Werner Trapp, Das Konstanz der 20er und 30er Jahre, Konstanz 1985, S. 23.

³⁵ Vgl. Engels, Residenzstadt, S. 20.

schen Geschichte Pate für die Holzkörper. In Wiesbaden konnte man in den deutschen Ur-Recken Siegfried seine Spender-Nägel versenken; das Rote Kreuz organisierte die Aktion und die gespendeten Gelder kamen der Kriegswitwen- und Waisenfürsorge zugute. Passend für das etwas betuchtere Publikum Wiesbadens gab es eiserne, silberne und goldfarbene Nägel im Preis zwischen einer und 300 Mark. Die Spendenaktion erbrachte stolze 2,5 Millionen Mark.³⁶ Auch in Berlin, Hamburg, Mannheim und Braunschweig luden solche Holzfiguren zur demonstrativen Bekundung patriotischer Spendenbereitschaft ein; in Berlin war es ein eiserner, über zwölf Meter hoher Hindenburg, in Hamburg lud die Lokalfigur des ‚Michel‘ zum schlagkräftigen Spenden ein, in Mannheim der Eiserne Roland und in Braunschweig der welfische Lokalmatador Heinrich der Löwe.³⁷

Brachten die ‚Nageldenkmäler‘ den Krieg eher allegorisch in die Stadt, so versuchte die Militärverwaltung, durch Ausstellen von realen Beutewaffen die Kriegsbegeisterung aufrechtzuerhalten. Ab Oktober 1914 waren in Darmstadt feindliche Geschütze vor dem Reiterstandbild Ludwigs IV. und vor dem Landesmuseum ausgestellt und im ersten Kriegsfrühjahr bauten Pioniere in der Nähe des Hauptbahnhofs und auf dem Exerzierplatz einen Schauschützengraben auf, der der Bevölkerung an der Heimatfront einen Eindruck von Aussehen und Aufbau von Schützengräben vermitteln sollte.³⁸ Solche Schau-Demonstrationen dürften allerdings nur wenig mit der Schützengrabenrealität in Flandern oder vor Verdun gemein gehabt haben. In der zweiten Kriegshälfte, als die Begeisterung für und die Anteilnahme am Krieg an der Heimatfront bereits deutlich nachließen³⁹, tourte eine „Deutsche Kriegsausstellung“, die vom Preußischen Kriegsministerium unterstützt wurde, durch deutsche Städte. Die hessische Hauptstadt Darmstadt war immerhin bereits die fünfte Station auf der Tournee dieser Ausstellung. Am Eingang des Residenzschlosses wurden die Besucher mit großen Artilleriegeschossen konfrontiert, in den Schlosshöfen hatte man Geschütze, Flugzeuge, Wagen und Minenwerfer aufgebaut und im ersten Stock des Schlosses wurden Waffen, Uniformen und weitere Ausrüstungsgegenstände gezeigt.⁴⁰

³⁶ Vgl. Dokumentation der Ausstellung „Residenz, Festung, Kurstadt. Darmstadt, Mainz und Wiesbaden im Ersten Weltkrieg“, Red. Peter Engels, Darmstadt 2014, S. 112f.

³⁷ Vgl. Mergel, Stressgesellschaften, S. 198, Martin Krauß, 1914-1918. Im Ersten Weltkrieg, in: Ulrich Nieß/ Michael Caroli (Hrsg.), Geschichte der Stadt Mannheim. Bd. III 1914-2007, Heidelberg/ Ubstadt-Weiher/ Basel 2009, S. 1-49, hier S. 19.

³⁸ Vgl. Engels, Residenz, S. 15.

³⁹ Vgl. etwa Leonhard, Büchse, Kap. V, 3. ‚Hunger und Mangel, Zwang und Protest: die Tektonik der Durchhaltengesellschaften‘, S. 490-524.

⁴⁰ Vgl. Engels, Residenzstadt, S. 16; zur internationalen Präsenz solcher Ausstellungen vgl. Stefan Goebel, Cities, in: Jay Winter (Hrsg.), The Cambridge History of the First World

Für unübersehbare Präsenz des Krieges und seiner Folgen an der Heimatfront sorgten zunehmend auch kriegsverletzte Soldaten, die in den Städten der Heimatfront wieder gesund gepflegt werden sollten. In Darmstadt waren sechzehn Lazarette in allen möglichen Gebäuden der Stadt eingerichtet worden, etwa in der Orangerie, im Jagdschloss Kranichstein und in Gebäuden der TH; außerdem gab es Lazarettbaracken für 1000 Verwundete auf dem Exerzierplatz.⁴¹ Gerade in der Fürsorge für die Verwundeten engagierten sich auch Frauen der lokalen Eliten in besonderer Weise, so die Großherzogin Eleonore oder die Frau des Darmstädter Großunternehmers Willy Merck, Mathilde Merck.⁴²

Viele der leichter Verletzten und Rekonvaleszenten waren in Städten mit Lazaretten unterwegs und so sahen sich nicht nur die Darmstädter täglich mit dem Anblick von Kriegsbeschädigten und Versehrten konfrontiert.⁴³ Bereits im November 1914 hatte sich ein *Landesausschuss für Kriegsbeschädigtenfürsorge* gebildet, der in den Darmstädter Lazaretten Kurse für Verwundete organisierte, um die dauerhaft Beschädigten für andere Berufe auszubilden.⁴⁴

4. Die Heimatfront organisieren

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges hatte es keinerlei detailliertere Planung gegeben wie der Krieg wirtschaftlich zu führen sein würde; man war ja – in Erinnerung an den Krieg von 1870/71 – von einem heftigen, aber kurzen Krieg ausgegangen.⁴⁵ Von daher lagen keine Handlungsanleitungen vor, was Städte und Stadtverwaltungen bei Kriegsausbruch machen sollten und mussten. Die Städte kümmerten sich zunächst um das, was ohnehin von alters her ihre Aufgabe war, die Menschen zu versorgen, die sich wegen Arbeitslosigkeit und körperli-

War, Bd. II: The State, Cambridge 2014, S. 358-381, hier 370f.

⁴¹ Vgl. Engels, Residenzstadt, S. 13f.

⁴² So erhielt der vom evangelischen Oberkonsistorium und dem Verband evangelisch-hessischer Frauenvereine finanzierte Lazarettzug den Namen „O3 Großherzogin von Hessen“, weil die Großherzogin die Schirmherrschaft übernommen hatte, vgl. Engels, Residenzstadt, S. 13; zur Beteiligung von Mathilde Merck an der Pflege von Kriegsverletzten vgl. ihr Tagebuch, in dem etwa im Jahr 1917 fast täglich Arbeitseinsätze auf der Marienhöhe im dortigen Soldatensanatorium vermerkt sind, vgl. Merck-Archiv, Tagebuch Mathilde Merck A-972.

⁴³ Der Anblick von teilweise schwerst verstümmelten und entstellten Kriegsbeschädigten wurde zum wichtigen Thema in der Auseinandersetzung zahlreicher Künstler mit den Kriegsfolgen, vgl. Ingrid Pfeiffer (Hrsg.), Glanz und Elend in der Weimarer Republik, München 2017.

⁴⁴ Vgl. Engels, Residenzstadt, S. 14; vgl. zum gesellschaftlichen Diskurs über Kriegsinvalide Sabine Kienitz, Beschädigte Helden. Kriegsinvalidität und Körperbilder; 1914-1923. Paderborn [u.a.] 2008.

⁴⁵ Vgl. Hans-Peter Ullmann, Kriegswirtschaft, in: Hirschfeld, Enzyklopädie, S. 220-232.

chem oder geistigem Unvermögen nicht selbst unterhalten konnten. Der Kriegsausbruch führte zunächst aufgrund der wirtschaftlichen Desorientierung und Umstrukturierung, unter anderem wegen des Wegfalls der Exportmärkte in den Feindländern, zu erheblicher Arbeitslosigkeit. Zudem entstand neben der klassischen Armenfürsorge das neue Problem der Versorgung von Soldatenfrauen und -familien, die plötzlich durch Einberufung ihres Ernährers beraubt waren. Die Kriegsunterstützung seitens des Reiches reichte meist nicht aus um den Unterhalt der Familie zu sichern, sodass die Städte hier einspringen mussten, wie Takahito Mori kürzlich am Beispiel von Hamburg untersucht hat.⁴⁶ Man war allerdings sehr bemüht, diese Unterstützung vom klassischen System der Armenpflege strikt zu trennen. So gründete der Darmstädter Oberbürgermeister Glässing bald nach Kriegsausbruch einen „städtischen Hauptausschuss für Kriegsfürsorge“, in dem die Tätigkeit verschiedener öffentlicher und privater Organisationen im Rahmen der Kriegswohlfahrt koordiniert wurde.⁴⁷ Vor allem für die zahlreichen Soldatenfrauen mit kleinen Kindern, die nicht ohne weiteres eine Arbeit in einer Fabrik annehmen wollten oder konnten, deren Unterstützung aber für den Lebensunterhalt nicht ausreichte, richtete die Stadt zentrale Arbeitsstätten ein, wo diese Frauen Auftragsarbeiten ausführen konnten. So gab es im damaligen Zentralbad, dessen Becken abgedeckt wurde, einen Nähsaal, wo Uniformen und Heeresbekleidung produziert wurden. Außerdem wurden Gasthaussäle und Turnhallen für diese Zwecke umfunktioniert. Auch in Freiburg schufen die Stadt und Hilfsorganisationen in den ersten Kriegsmonaten solche Arbeitsgelegenheiten für Flick- und Näharbeiten für rund 2000 Frauen.⁴⁸ Als die Lebensmittelknappheit sich 1916 und 1917 verschärfte, beschäftigte die Stadt Darmstadt 200 bis 300 Frauen damit, fast 500 Tonnen Nüsse zu entkernen, um daraus Öl zu gewinnen.⁴⁹ Die ‚Darmstädter Frauenhilfe‘ richtete außerdem mit Unterstützung der Stadt zwei Kriegskinderhorte ein, um Frauen die Gelegenheit zu geben, den Familienunterhalt durch außerhäusliche Erwerbsarbeit zu verdienen. Im Jahr 1916 wurden 1.100 Kinder mit einer Schulspeisung versorgt.⁵⁰

Mit Fortdauer des Krieges wurde es immer stärker zur Hauptaufgabe der Stadtverwaltungen in Deutschland, das ausufernde Bewirtschaftungssystem

⁴⁶ Vgl. Takahito Mori, Die Entwicklung der städtischen Arbeitslosenfürsorge während des Ersten Weltkrieges: Fallstudie zur Hamburgischen Kriegshilfe, in MSG 2/2017, S. 112-132; zur Situation der ‚Kriegerfrauen‘ allgemein vgl. Birthe Kundrus, Kriegerfrauen. Familienpolitik und Geschlechterverhältnisse im Ersten und Zweiten Weltkrieg, Hamburg 1995, v.a. S. 45-97.

⁴⁷ Vgl. Engels, Residenzstadt, S. 19.

⁴⁸ Vgl. Chickering, Freiburg, S. 117.

⁴⁹ Vgl. Engels, Residenzstadt, S. 9.

⁵⁰ Vgl. ebd., S. 19.

für Nahrungsmittel und andere Güter des täglichen Bedarfs zu organisieren.⁵¹ 1916 bezeichnete der Kasseler Oberbürgermeister und spätere Reichsinnenminister Erich Koch-Weser den Kampf gegen die Lebensmittelknappheit als „Hauptkampf“ der Städte.⁵² Die Lebensmittelversorgung war grundsätzlich in dieser Form (wieder) eine neue Aufgabe für die Städte. Zwar hatten die Städte seit dem späten Mittelalter in ihren Kornhäusern Vorsorge vor allem gegen Mangel an Getreide getroffen, auch im Hinblick auf Belagerungen.⁵³ Und auch die umfangreichen Viehtriebe, mit denen die Fleischversorgung gerade der größeren europäischen Städte in der frühen Neuzeit gesichert worden war, war häufig auch von Stadtverwaltungen finanziert und organisiert worden.⁵⁴ Im 19. Jahrhundert verschwand diese Funktion der Städte als ‚Nahrungsspeicher‘ und -Organisator aber weitgehend. Die Produktivitätsverbesserungen der Landwirtschaft, die Herausbildung eines effizienten Transportsystems mit Eisenbahn und Binnenschifffahrt sowie die Möglichkeit, bei lokalen Ernteaussfällen große Mengen an Nahrungsmitteln oder Futter aus anderen europäischen Ländern oder aus Übersee zu importieren, machten eine solche städtische Vorratshaltung unnötig. Im Zeichen der Liberalisierung der Wirtschaft nach Mitte des 19. Jahrhunderts hatten sich die Städte auf markt- und gesundheitspolizeiliche Aufsicht beschränkt und überließen die materielle Versorgung der städtischen Bevölkerung ganz der Privatwirtschaft.⁵⁵

⁵¹ Vgl. Goebel, *Cities*, S. 365.

⁵² Zit. nach Walter Mühlhausen, *Die Gemeinde als Urzelle des Staates – Erich Koch-Weser als Kommunalpolitiker*, in: *Jahrbuch zur Liberalismus-Forschung*, 18. Jg. (2006), S. 79-100, hier S. 88.

⁵³ Vgl. Eberhard Isenmann, *Die deutsche Stadt im Mittelalter. 1150-1550*, Wien/ Köln/ Weimar 2012, erwähnt ‚Kornmeister‘ und ‚Kornherren‘, die im 15. Jahrhundert für die städtischen Getreidevorräte zuständig waren, S. 392 u. 462; im 15. Jahrhundert wurden in zahlreichen Städten große Kornspeicher errichtet, S. 978-81; Heinz Schilling, *Die Stadt in der Frühen Neuzeit*, München 1993, S. 78-81; Matthias Untermann, *Handbuch der mittelalterlichen Architektur*, Darmstadt 2009, S. 211.

⁵⁴ Vgl. Franz Lerner, *Die Bedeutung des internationalen Ochsenhandels für die Fleischversorgung deutscher Städte im Spätmittelalter und der frühen Neuzeit*, in: Ekkehard Westermann (Hrsg.): *Internationaler Ochsenhandel (1350-1750). Akten des 7th International Economic History Congress*, Edinburgh 1978, Stuttgart 1979, S. 197-217.

⁵⁵ Bei Wolfgang R. Krabbe, *Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert*, Göttingen 1989, taucht ‚Lebensmittelversorgung‘ im Sachregister überhaupt nicht auf; im Kapitel ‚Die Dienstleistungsfunktion der Stadt‘ werden Schlachthäuser nur im Zusammenhang mit gesundheitspolizeilichen Motiven erwähnt, S. 114. Bei Lenger, *Metropolen*, wird Lebensmittelversorgung nur im Zusammenhang mit kriegsbedingten Ernährungskrisen im 20. Jahrhundert behandelt; vgl. auch Chickering, *Freiburg*, S. 156f.

Dieses bis 1914 im Allgemeinen⁵⁶ gut funktionierende marktwirtschaftliche System geriet mit Kriegsausbruch in vollständige Unordnung: Die unkoordinierten Beschaffungen von Getreide, Fleisch und anderen Grundnahrungsmitteln durch Heeresaufkäufer und Aufkäufer der großen Städte führten in der Anfangsphase des Krieges zu plötzlichen Preissteigerungen und lokalen Knappheitssituationen. Versuche, durch behördliche Höchstpreise die Situation zu regeln, blieben ohne Erfolg. Ab Anfang 1915 wurde ein zentralisiertes kriegswirtschaftliches Versorgungs- und Verteilungssystem aufgebaut, in dem die Städte nur noch das letzte Glied in der Kette darstellten. Gesteuert wurde dieses System von kriegswirtschaftlichen Ämtern des Reiches und der Länder, die ländlichen Erzeugungsregionen städtische Versorgungsgebiete zuordneten.⁵⁷ Die Städte hatten innerhalb dieses Systems zunehmend weniger Handlungsspielräume, sie mussten insbesondere vor Ort die bürokratische Erfassung der Berechtigten, die Verwaltung und Ausgabe der Lebensmittelkarten und die Aufbewahrung und Verteilung der Lebensmittel über die verschiedenen privaten Geschäfte und öffentlichen Verteilungsstellen in der Stadt organisieren und koordinieren.⁵⁸ Die untergeordnete Rolle der Städte und der Hochmut bzw. die Ineffizienz zentraler Regierungsstellen wurde von führenden Kommunalpolitikern häufig – zumindest intern – scharf kritisiert.⁵⁹ Den Auftakt zur Bewirtschaftung machte die Rationierung von Brot seit Februar 1915. Ab Sommer 1915 wurden dann sukzessive alle wichtigen Grundnahrungsmittel, bald auch schon wichtige Bedarfsgüter wie Seife und Kleidungsstücke erfasst. Produkte wie Butter ‚verschwanden‘ rasch von der Speisekarte. Ab Oktober 1915 wurden reichsweit Dienstag und Freitag als fleischlose Tage eingeführt; auch in Restaurants, die meist noch besser mit Fleisch versorgt waren, konnte man an diesen Tagen kein Fleisch erhalten.⁶⁰

Die Lebensmittelbewirtschaftung produzierte auf städtischer Ebene eine umfangreiche und hochdifferenzierte Bürokratie: Im Lebensmittelamt der Stadt Darmstadt waren Beamte in 22 verschiedenen Büros mit der Verwaltung des Mangels befasst.⁶¹ In Freiburg dehnte sich das Lebensmittelamt im Laufe

⁵⁶ Brot- und Fleischrevolten, wie Harald Dehne und Thomas Lindenberger dies für Berlin 1895 und 1912 untersuchen, blieben in dieser Phase klare Ausnahmen, vgl. Manfred Gailus/ Heinrich Volkmann (Hrsg.), *Der Kampf um das tägliche Brot. Nahrungsmangel, Versorgungspolitik und Protest 1770-1990*, Opladen 1994.

⁵⁷ Vgl. Chickering, Freiburg, S. 202-207.

⁵⁸ Vgl. zum Bewirtschaftungssystem ebd., S. 158-171; Davis, *Home Fires*.

⁵⁹ Vgl. etwa zahlreiche Aussagen in den Tagebüchern von Erich Koch-Weser: Walter Mühlhausen/ Gerhard Papke (Hrsg.), *Kommunalpolitik im Ersten Weltkrieg. Die Tagebücher Erich Koch-Wesers 1914 bis 1918*, München 1999.

⁶⁰ Vgl. Chickering, Freiburg, S. 166.

⁶¹ Vgl. Plakat ‚Städtisches Lebensmittelamt‘, abgedruckt in Engels, *Residenzstadt*, S. 21.

des Krieges auf 15 Abteilungen aus; es war, wie Chickering unterstreicht, „... die herausragende administrative Neuerung des Krieges.“⁶² 16 städtische Kommissionen versuchten, die Arbeit dieses bürokratischen Monsters zu koordinieren und zu kontrollieren, allerdings je länger der Krieg dauerte mit immer geringerem Erfolg. Dies lag nicht am persönlichen Unvermögen der Kontrolleure oder auch der Beamten des Lebensmittelamtes, sondern primär daran, dass das ganze immer feiner verästelte Zwangswirtschaftssystem letztlich nichts anderes tun konnte, als den Mangel zu verwalten.⁶³

Das Grundproblem der Lebensmittelversorgung von Deutschland im Krieg war, dass aufgrund der Wirkung der britischen Seeblockade und auch des Entzugs von Arbeitskräften und Pferden aus der Landwirtschaft nur etwa drei Viertel der in der Vorkriegszeit verfügbaren Lebensmittel, vorübergehend noch weniger, zur Verfügung standen. Ein Viertel der Bevölkerung wurde etwa auf dem gleichen Stand wie in der Vorkriegszeit versorgt, die rund acht Millionen Soldaten und die zahlenmäßig ähnlich starke landwirtschaftliche Bevölkerung.⁶⁴ Im Hinblick auf die Verteilung des ohnehin zu kleinen Kuchens wurden die Städte daher erst nachrangig versorgt. Eindeutigen Vorzug genoss das Militär, denn eine ausreichende, aber keineswegs üppige Versorgung der Truppe galt als Voraussetzung für die Aufrechterhaltung der Kampfkraft. Die landwirtschaftliche Bevölkerung hatte ebenfalls umfangreiche Möglichkeiten, für sich ernsthaften Mangel zu vermeiden; zudem nutzten nicht wenige Landwirte die Situation, um erhebliche Mengen an Nahrungsmitteln außerhalb des staatlichen Erfassungs- und Verteilungssystems zu halten und auf ihren Höfen an Hamsterer aus der Stadt gegen Geld oder wertvolle Sachgüter der städtischen Haushalte zu verkaufen.⁶⁵

Während des ‚Steckrübenwinters‘ 1916/17, der für die Lebensmittelversorgung eine grundlegende Wende zum Schlechteren mit sich brachte, wurden 30-50% der Lebensmittel insgesamt über den Schwarzen Markt gehandelt. Von daher traf das Nahrungsdefizit im offiziellen Verteilungssystem in erster Linie die städtische Bevölkerung und dort wiederum insbesondere die Gruppen, die nur sehr beschränkte Möglichkeiten hatten, durch Zusatzkäufe auf dem grauen oder schwarzen Markt ihre kargen Rationen aufzustocken. Leidtragende

⁶² Chickering, Freiburg, S. 204.

⁶³ Leonhard unterstreicht den administrativen Wildwuchs in der Lebensmittelversorgung: „Auf kaum einem Gebiet zeigte sich diese Tendenz, immer neue Behörden und Institutionen zu etablieren, deren Befugnisse nicht klar voneinander getrennt waren und die folglich um Einfluss miteinander konkurrierten, so deutlich wie im Bereich der Lebensmittelversorgung.“ Leonhard, Büchse, S. 517.

⁶⁴ Vgl. Roger Chickering, *Das Deutsche Reich und der Erste Weltkrieg*, München 2002, S. 55f.

⁶⁵ Vgl. Chickering, Freiburg, S. 171-175, 234-37.

waren also vor allem die ärmeren Schichten mit niedrigen laufenden Einkommen und ohne nennenswertes Spar- oder auch Sachvermögen, das beim Hamstern hätte eingesetzt werden können. In ihrer Studie zur Lebensmittelversorgung Berlins im Krieg nennt Belinda Davis die Gruppe, die als Opfer im Fokus der öffentlichen Debatte stand, die „Women of lesser means“, die „minderbemittelten Frauen“.⁶⁶

Das System der Zwangswirtschaft hatte eine Reihe von immanenten Problemen. Einmal waren die Rationen, die man auf Lebensmittelkarten erhielt, mit Ausnahme besonders privilegierter Gruppen wie Schwer- und Rüstungsarbeitern ohnehin nicht ausreichend, um den physiologischen Bedarf zu decken. Zudem war die Belieferung mit Nahrungsmitteln aufgrund der Komplexität des überbürokratischen Systems nicht stetig und nicht kalkulierbar, sodass wiederholt gar nicht genug Lebensmittel zur Verfügung standen, um den Ansprüchen aufgrund von Lebensmittelkarten gerecht zu werden.⁶⁷ Große Mengen von Lebensmitteln verdarben durch zu langen Transport, weil sie der Witterung ausgesetzt waren oder weil Mangel an Transportkapazitäten herrschte, bevor sie am Zielort zur Verteilung kommen konnten. Der Staat und die Stadtverwaltungen versuchten, diese Probleme durch immer feinteiligere bürokratische Regulierungen in den Griff zu bekommen. Weil diese Maßnahmen letztlich aber nicht zur einer dauerhaften Verbesserung der Versorgung führten, produzierten sie durch ihren massiv in das Alltagsleben der Bevölkerung eingreifenden Charakter immer größeren Unmut und Ärger und veranlassten immer mehr Bürger, ihr Heil jenseits der offiziellen Versorgung, auf dem Schwarzen Markt, zu suchen. Mit moralischem Druck versuchten die Behörden, dieser Tendenz entgegenzuwirken. So wurde in Freiburg etwa eine Art virtueller Schandpfahl errichtet: die Namen der Personen, die ihre Lebensmittelkarte als verloren gemeldet hatten, wurden öffentlich ausgehängt; auch Prominente wie der ehemalige Rektor der Universität, der Pathologe Ludwig Aschoff, wurden so an den ‚Pranger‘ gestellt, mussten sich einem hochnotpeinlichen Verhör beim Direktor des Lebensmittelamts und einer Geldstrafe unterziehen. Für immerhin 200 Karteninhaber traf dies innerhalb von nur zwei Wochen Anfang 1917 zu.⁶⁸ Der Ärger über diese Situation machte sich immer häufiger in verbalen, teilweise auch gewalttätigen Attacken auf die Amtsträger Luft. Aber auch in den Geschäften und Verkaufsstellen kam es zunehmend zu handgreiflichen

⁶⁶ Vgl. Davis, *Home Fires*, S. 48-75; vgl. auch Thierry Bonzon/ Belinda Davis, *Feeding the cities*, in: Winter/ Robert, S. 305-341, die die deutlich schlechtere, eigentlich katastrophale Lebensmittelversorgung in Berlin, verglichen mit Paris oder London, betonen.

⁶⁷ Zahlreiche Belege dafür in Chickering, Freiburg, v.a. Kap. 6 ‚Zusammenbruch der Ordnung‘, S. 199-228.

⁶⁸ Vgl. Chickering, Freiburg, S. 225.

Zwischenfällen, etwa wenn ein Ladenbesitzer im Freiburger Stadtteil Stühlinger einem sich beschwerenden Kunden Päckchen mit Dr. Oetker-Pulver an den Kopf warf.⁶⁹

Die städtische Kriegsgesellschaft wurde im Zeichen allgegenwärtigen Mangels immer stärker zu einer ‚Ersatz-Gesellschaft‘: Brot wurde durch Kriegs-Brot ersetzt, das mit einem Anteil an Kartoffelmehl von 20% häufig kompakt und klebrig wurde. Zudem wurde das vorhandene Getreide deutlich stärker ausgemahlen, anstatt zu 75%, wie in Friedenszeiten üblich, teilweise bis zu 95%, was den Anteil von schwer verdaulichen Spelzen und Ballaststoffen im Mehl steigerte. Viele Quellen berichten davon, dass das Kriegsbrot oft kaum essbar war.⁷⁰ Kartoffeln waren sehr wichtig für die Kalorienzufuhr, aber im Herbst 1916 fiel die Ernte praktisch aus, Kartoffeln wurden ersetzt durch die ungeliebten Steckrüben, eigentlich ein Viehfutter. Butter verschwand weitgehend wegen der Knappheit von Milch und wurde durch Margarine ersetzt. Kaffee, den sich die meisten Menschen ohnehin auch im Frieden nur am Feiertag leisteten, war als Importprodukt fast überhaupt nicht mehr erhältlich; man trank Zichorie oder einen aus geröstetem Getreide, Nüssen oder Rüben hergestellten *Kriegskaffee*. Die Versorgung mit Marmelade wurde vor allem durch den Mangel an Zucker problematisch, Beeren gab es, insbesondere im fruchtbaren Umland von Freiburg, meist ausreichend, aber sie konnten nicht eingekocht werden. Milch erhielten meist nur noch Mütter mit Kleinkindern; wer sich Ziegen hielt, konnte auf Ziegenmilch ausweichen. Insgesamt war das Nahrungsangebot nicht nur quantitativ unzureichend, sondern auch qualitativ mangelhaft und dies zermürbte die Menschen zunehmend.⁷¹

In Reaktion auf den omnipräsenten Mangel einerseits, die Notwendigkeit, alle Ressourcen für den Krieg zu mobilisieren andererseits, versuchten die Städte, die Bevölkerung zum Sammeln aller möglichen Stoffe und Ressourcen zu motivieren. Dies erhielt nochmals einen großen Schub mit dem sogenannten ‚Hindenburg-Programm‘ Ende 1916 und dem ‚vaterländischen Hilfsdienstgesetz‘, das eine umfassende Mobilisierung von Arbeitskräften und aller irgendwie noch einsetzbaren Ressourcen für den Krieg vorsah.⁷² Der Weltkrieg wurde zur großen Periode der Wiederverwertung, angefangen von Küchenabfällen für kommunale Schweinemastbetriebe, über Kirchenglocken und Kupferdächer für die Granatenproduktion bis hin zu Frauenhaaren als Ersatz für Kamelhaar zur Herstellung von Treibriemen und Filzdichtungen.

⁶⁹ Vgl. ebd., S. 225f.

⁷⁰ Vgl. ebd., S. 250-53.

⁷¹ Vgl. ebd., S. 254-261; Davis, Home fires, S. 204-209.

⁷² Vgl. zum Vaterländischen Hilfsdienstgesetz Leonhard, Büchse, S. 513-518.

Omnipräsente Erfahrung und zugleich Hauptbeschäftigung der Menschen an der Heimatfront wurde das Schlängestehen. Weil man nie wusste, ob es Ware geben würde bzw. ob diese ausreichen würde, stellte man sich sehr früh und überall an. Wie die Anwesenheit der Polizei in vielen Bildern von Schlängen belegt, war es häufig notwendig, dass die Ordnungsmacht Präsenz zeigte, um Ausschreitungen oder Übergriffe zu verhindern. In Wien wurden 1917 an einem einzigen Tag 1.100 Schlängen vor Geschäften mit 350.000 wartenden Menschen gezählt, fast ein Fünftel der Wiener Bevölkerung war also mit Schlängestehen beschäftigt, konnte demnach nicht für die eigentliche Kriegsproduktion tätig sein. 50.000, ein Siebtel der Wartenden, mussten ohne Ware wieder abziehen.⁷³ Diese Schlängen, auch ‚Kriegspolonaisen‘ genannt, wurden zwangsläufig zu Hauptorten der Kommunikation, des Austauschs über die Frustrationen des Kriegsalltags und der Mangelversorgung und zu Symbolen für das strukturelle Versagen der Zwangswirtschaft. Hier waren insbesondere auch Frauen – primär zuständig für die Versorgung ihrer Angehörigen – diejenigen, die sich gegen Kriegsende immer häufiger verständigten, zur Tat zu schreiten. Marktstände wurden geplündert, Dienststellen der städtischen Lebensmittelverwaltung von aufgebracht Frauen mit Protesten gestürmt.⁷⁴ Für die etwas rauere nordbadische Industriestadt Mannheim konstatiert Ulrich Nieß eine eindeutige Tendenz zu höherer Gewaltbereitschaft, die im Laufe der späteren Kriegsperiode wuchs und sich in gewaltförmigen Unruhen 1919 und in den Folgejahren manifestierte.⁷⁵

Immer größere Teile der Bevölkerung waren gar nicht mehr in der Lage, für ihre Familien Mahlzeiten zuzubereiten, wozu auch der Mangel an Kohle, Holz und Gas beitrug. In dieser Situation richteten Städte und karitative Organisationen Volks- und Kriegsküchen ein, wo die Bedürftigen für wenig Geld einen Eintopf oder einfache Mahlzeiten bekommen konnten. Vor allem im besonders schlimmen ‚Steckrübenwinter‘ 1916/17 versorgten solche Volksküchen bis zu 20, teilweise 30% der Bevölkerung.⁷⁶ Ab Winter 1916/17 wandte sich – wie die politische Polizei den Obrigkeiten besorgt mitteilte – die städtische Bevölkerung zu erheblichen Teilen vom Kriegsgeschehen ab; viele waren nur noch interessiert daran, das tägliche Überleben zu sichern.⁷⁷

⁷³ Vgl. Mergel, Stressgesellschaften, S. 201.

⁷⁴ Vgl. zu Aktionen von Frauen Goebel, Cities, S. 366f; Davis, Home Fires, S. 210-214; Daniel, Frauen, S. 128-130.

⁷⁵ Vgl. Ulrich Nieß, „...daß der Krieg die Menschen so roh machte.“ Der Erste Weltkrieg und seine Folgen in der Region Mannheim, in: Ernst-Otto Bräunche/ Stephan Sander-Faes (Hrsg.), Städte im Krieg – Erlebnis, Inszenierung und Erinnerung des Ersten Weltkriegs, Ostfildern 2016, S. 109-131, v.a. 109-110 u. 129-131.

⁷⁶ Vgl. Mergel, Stressgesellschaften, S. 201.

⁷⁷ Goebel, Cities, S. 366, verweist auf Davis, Home fires, S. 193.

Die Rationen auf Lebensmittelkarten reichten – vor allem in der zweiten Kriegshälfte – nicht für das physiologische Minimum aus; sie deckten nur etwa 50-60% des Kalorienbedarfs. Die Folgen waren Verlust an Körpergewicht, Haar- ausfall und das Sprödewerden von Nägeln, Austrocknen der Haut, insgesamt eine Verschlechterung des Gesundheitszustands, die sich besonders deutlich bei Kindern bemerkbar machte. Zwar stand wohl nie auf einem Totenschein ‚Tod durch Verhungern‘, aber die chronische Unter- und Fehlernährung unter- grub die physische Widerstandsfähigkeit vor allem der Kinder und der Alten, sodass die Mortalität in der zweiten Kriegshälfte deutlich anstieg. Deutschland erlebte damals die schwerste Ernährungskrise seit fast einem Jahrhundert.⁷⁸ Nach Leonhard starben bis zu 700.000 Menschen in Deutschland an den direk- ten oder indirekten Folgen des Nahrungsmangels.⁷⁹ Wiener Ärzte schrieben sie- ben bis elf Prozent der Todesfälle während des Krieges hauptsächlich und 20- 30% teilweise der Mangelernährung zu.⁸⁰ Die Todesfälle durch Krankheiten stiegen in Freiburg während des Krieges – bei gleichzeitig rückläufiger Bevöl- kerung – um fast ein Drittel, von rund 1.100 in den Jahren 1914 bis 1916, auf 1.268 im Jahr 1917 und 1.489 im letzten Kriegsjahr. Dabei ist vor allem der deutliche Anstieg von Krankheiten der Atemwege auffällig.⁸¹ Die Mangelernäh- rung führte bei Tuberkuloseerkrankungen offensichtlich zu einem rascheren Verlauf und verschärfte viele eigentlich harmlose Erkältungen zu Lungenent- zündungen mit tödlichem Ausgang. 1918 kam die verheerende Wirkung der so- genannten ‚Spanischen Grippe‘ hinzu.⁸² In Mannheim starben mehr als 10.000 Einwohner infolge von Unterernährung, Seuchen und Epidemien eines vorzei- tigen Todes.⁸³

Eine Mannheimerin schreibt im März 1917 über die Ernährungslage an ihren Sohn an der Front:

„Mir geht’s wie dem alten Schlosser Langelot, der sagt, er könne vor lauter Elend seinen großen Zuschlaghammer nicht mehr heben, so geht’s allen, doch wir wollen ja gerne durchhalten, wenn’s nur bald Friede wäre. Es sterben soviel Menschen, besonders alte Leute, wie noch nie. Letzte Woche waren in der Lei- chenhalle 55 alte Leute, die nicht mal untergebracht werden konnten. Das ist

⁷⁸ Vgl. Chickering, Freiburg, S. 208.

⁷⁹ Vgl. Leonhard, Büchse, S. 518.

⁸⁰ Vgl. Goebel, Cities, S. 365.

⁸¹ Vgl. Chickering, Freiburg, S. 304. In Mannheim stieg die Sterblichkeit im Kriegsjahr 1917 um 24% gegenüber 1916, vgl. Martin Krauß, 1914-1918. Im ersten Weltkrieg, in: Ulrich Nieß/ Michael Caroli (Hrsg.): Geschichte der Stadt Mannheim, Bd. III, 1914-2007, Heidel- berg u.a. 2009, S. 1-49, hier S. 41.

⁸² Vgl. zur ‚Spanischen Grippe‘ Manfred Vasold, Die Spanische Grippe. Die Seuche und der Erste Weltkrieg, Darmstadt 2009.

⁸³ Vgl. Nieß, „...daß der Krieg“, S. 129.

alles die Unterernährung, da ist man froh, wenn man noch ein bißchen dabeiben darf.“⁸⁴

Eine Reaktion auf den allgegenwärtigen Mangel war das Hamstern und der Schwarzmarkt. Hier wurden soziale Unterschiede eklatant deutlich: Das System der Lebensmittelbewirtschaftung war vom Prinzip ausgegangen, dass alle sich einschränken sollten, ungeachtet ihres sozialen Status, Einkommens und Vermögens.⁸⁵ Das Hamstern und der Schwarzmarkt, wo Familien mit Sparvermögen oder Wertgegenständen erheblich kaufkräftiger und handlungsfähiger waren, dementierten das postulierte Gleichheits-Prinzip. Der 1914 vom Kaiser beschworene Burgfrieden als konstitutive Bedingung der Kriegsgesellschaft wurde damit an einer zentralen Stelle untergraben!⁸⁶ Der Schwarzmarkt zeigte, so Chickering, „die tatsächliche Ungleichheit der Berechtigung und gab somit die moralische Grundlage der Bewirtschaftung der Lächerlichkeit preis.“⁸⁷ Für den Staat erwies es sich als faktisch unmöglich, die Ablieferungsfähigkeit der Bauernhöfe genau zu erfassen und zu kontrollieren; Bauern fanden leicht Mittel und Wege, einen Teil ihrer Produkte um das staatliche Erfassungs- und Ablieferungssystem herumzuschleusen. So ging etwa die Beschickung des Wochenmarkts durch die regionalen Bauern in Freiburg und Darmstadt während des Krieges dramatisch zurück.⁸⁸ Viele Bauern zogen es vor, ihre Produkte, wenn die amtlich festgelegten Ablieferungspreise unattraktiv schienen, selbst auf dem Hof zu verkaufen oder zu verwerten, etwa indem Milch nicht abgeliefert, sondern an Schweine und Kälber verfüttert wurde. Weil die offiziellen Preise immer erheblich hinter den auf dem Schwarzmarkt gezahlten zurückblieben, war der materielle Anreiz für Bauern, ihre Produkte selbst und abseits des kontrollierten städtischen Marktes zu vermarkten, sehr hoch.

Der Krieg führte so im Verhältnis von Stadt und Land zu einer signifikanten Umwertung: Mussten Bauern vor 1914 häufig Spott und Arroganz seitens der Städter erdulden, so saßen nunmehr sie am längeren Hebel und konnten die zu

⁸⁴ Zitiert Krauß, 1914-1918, S. 17.

⁸⁵ Vgl. Chickering, Freiburg, S. 232: „Das System der Zwangswirtschaft beruhte (oder sollte das) auf einer moralischen Absprache zwischen dem Staat und seinen Bürgern, auf einer Verbindung von Zwang, Vertrauen und Übereinstimmung. Das Versagen der Bewirtschaftung durchbrach diese Übereinkunft, die zunächst das Vertrauen und die Zusammenarbeit von Produzent und Konsumenten erworben hatte. Gehorsam verwandelte sich zuerst in Klage, dann in Ungehorsam. Dann entstand ein Teufelskreis. Da Erzeuger und Verbraucher zunehmend das Gesetz umgingen, untergruben sie das Reglementierungssystem und alle Schranken, die es gegen die Inflation errichtete.“

⁸⁶ Vgl. auch die Überlegungen von Jürgen Kocka in ‚Klassengesellschaft im Krieg. Deutsche Sozialgeschichte 1914-1918, Göttingen² 1978.

⁸⁷ Chickering, Freiburg, S. 237.

⁸⁸ Vgl. ebd., S. 155-158.

Tausenden die Dörfer im Umfeld der Städte durchstreifenden hungrigen Städter betteln lassen, bis sie sich erweichen ließen, doch ein paar Eier oder etwas Butter zu verkaufen. Der Krieg trug so zu einer tiefsitzenden, wachsenden und auch die Inflationsjahre noch prägenden Verbitterung zwischen Stadt und Land bei.⁸⁹ Versuche seitens der Obrigkeit, Hamsterkäufe durch Kontrollen zu unterbinden, blieben letztlich ohne durchschlagenden Erfolg. Spektakuläre Fälle wie der einer angeblich Schwangeren, die nach einer Kontrolle auf dem Freiburger Bahnhof plötzlich zwei große Stück Quarkkäse und drei Pfund Butter ‚gebar‘, änderten daran letztlich nichts.⁹⁰

5. Schluss: Überlegungen zu den Folgen des Krieges für die Städte

In seinem Rückblick auf die Kriegszeit in Freiburg betont der Leiter des Statistischen Amtes Josef Ehrler: „Es muss mit Bewunderung und Stolz anerkannt werden, dass zum Segen des Ganzen sich der deutschen Städte urwüchsige Kraft auch in schwerster Not und Bedrängnis bewährt hat.“⁹¹

Dieses hohe (Selbst-)Lob der deutschen Stadtverwaltungen im Krieg muss, folgt man Chickering, relativiert werden. Zwar gelang es den deutschen Städten, vergleicht man etwa mit der Situation im Zarenreich⁹², lange Zeit bemerkenswert gut, die Heimatfront zu halten. Trotz Streiks der Rüstungsarbeiter, trotz einer wachsenden Zahl von Unruhen und Protesten auf Märkten und vor Verkaufsstellen wegen der unzureichenden Lebensmittelversorgung kam es zunächst nicht zu einem gesellschaftlichen Kollaps, wie er sich in Russland im Februar 1917 vollzog. Erst als die OHL ohne vorherige Kommunikation im September 1918 die Reichsleitung zu Friedensverhandlungen drängte und die Ausweglosigkeit der militärischen Lage einräumte, brach der Durchhaltewille der Heimatfront zusammen. Obwohl die große Mehrheit der Oberbürgermeister und höheren städtischen Beamten ursprünglich national und kaisertreu eingestellt gewesen waren, rührte sich letztlich im November 1918 keine Hand auf städtischer Ebene zur Verteidigung des alten Regimes. Die Städte und ihre Verwaltungen stellten sich vielmehr flexibel den neuen Machthabern, den Arbeiter- und Soldatenräten, zur Verfügung. Es gelang ihnen an den meisten Orten, die Führung der Räte – meist Mehrheits-Sozialdemokraten und Gewerkschafter – davon zu überzeugen, zur Vermeidung eines Kollapses der öffentlichen Ord-

⁸⁹ Vgl. am Beispiel Bayerns Martin Geyer, *Verkehrte Welt. Revolution, Inflation und Moderne*. München 1914-1924, Göttingen 1998, v.a. Kap. V ‚Die Desorganisation des Marktes. Konsumenten und Wucherfrage‘, S. 167-204.

⁹⁰ Vgl. Chickering, Freiburg, S. 236f.

⁹¹ Josef Ehrler, Freiburg im Völkerring, S. 1, zit. nach Chickering, Freiburg, S. 201.

⁹² Vgl. Leonhard, BÜchse, S. 661-668.

nung die städtische Verwaltung unter Oberaufsicht der Räte weiter agieren zu lassen.⁹³ Dadurch wurden die Städte und ihre Verwaltungen eine Kraft, die in den Jahren der Unruhe nach dem Waffenstillstand ein gewisses Maß an Stabilität und Kontinuität garantierte und die Demobilmachung bemerkenswert konfliktarm bewältigte.⁹⁴

Dennoch – und ungeachtet des gewaltigen Arbeitseinsatzes vieler Kommunalbediensteter – kann die Tätigkeit der Stadtverwaltungen im Krieg nicht als uneingeschränkter Erfolg verstanden werden. Jürgen Reulecke hebt – in Spannung zu der auch von ihm anerkannten administrativen Leistungen – neue, mit dem Krieg entstandene Belastungsfaktoren hervor, die er einmal in „neue[n] Polaritäten des Städtesystems“ und verschärfter Konkurrenz zwischen den Städten, zum anderen in einer Überlastung der Städte mit einer Fülle neuer Aufgaben sieht, die den Städten in Folge des Krieges zuwuchsen.⁹⁵ Thomas Mergel bezeichnet die europäischen Städte im Ersten Weltkrieg als „Stressgesellschaften“.⁹⁶ Die Mannheimer Stadtgesellschaft bei Kriegsende erscheint Ulrich Nieß „wie eine Ansammlung von Verlierern.“⁹⁷

Wie gezeigt wurde, hatte die umfassende Reglementierung des städtischen Alltagslebens im Zeichen der Zwangswirtschaft weder das anfangs postulierte Ideal einer sozialen Gleichheit im Opfer umsetzen können, noch die wesentlichen materiellen Bedürfnisse der Bevölkerung wirklich befriedigen können. Die Städte waren strukturell von der Aufgabe, die Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern zu sichern, überfordert, nicht aus administrativer Inkompetenz, sondern weil sie weder die nötigen materiellen Ressourcen noch die erforderlichen Handlungsspielräume und politisch-polizeilichen Kompetenzen dazu hatten. Dennoch versuchten sie mit exzessiver Bürokratisierung ihre Regelungskompetenz aufrechtzuerhalten. Von daher kam es zu einer Delegitimierung nicht nur des kaiserlichen Staates, der ja mit der Abdankung des Kaisers formal abgelöst wurde, sondern längerfristig auch der Städte, die materiell, aber auch institutionell geschwächt in die neue Republik gingen.⁹⁸ Sie

⁹³ Vgl. etwa zur Situation in Kassel Mühlhausen, Gemeinde, S. 93.

⁹⁴ Vgl. Krabbe, Stadt, S. 143; am Beispiel einer südbadischen Grenzstadt Dieter Schott, Die Konstanzer Gesellschaft 1918–1924, Konstanz 1989, insbes. S. 70–142.

⁹⁵ Reulecke, Urbanisierung, S. 150–152.

⁹⁶ Mergel, Stressgesellschaften.

⁹⁷ Nieß, „...daß der Krieg“, S. 128.

⁹⁸ Diese langfristige Delegitimierung zeigte sich dann in den massiven Angriffen der Rechtsparteien und der Nationalsozialisten auf die Großstadtverwaltungen in der Endphase der Weimarer Republik, wo zahlreiche Verwaltungen wegen Überschuldung unter Zwangsverwaltung von Staatskommissaren gestellt wurden und die kommunalwirtschaftlichen Aktivitäten grundsätzlich in Frage gestellt wurden, vgl. Reulecke, Urbanisierung, S. 152f; Krabbe, Stadt, S. 143–145, der die kommunale Leistungsverwaltung in der Weimarer

mussten dort einerseits weitere Aufgaben übernehmen: neben die Lebensmittelbewirtschaftung, die erst allmählich in den Inflationsjahren abgebaut wurde, traten die Wohnraumbewirtschaftung und die Erwerbslosenfürsorge als neue große Erblasten des Krieges.⁹⁹ So musste angesichts der massiven kriegsbedingten Probleme auf dem zunächst noch ganz unregulierten Wohnungsmarkt eine kommunale Wohnungsbürokratie mit Mieteinigungsamt und kommunaler Zwangsbewirtschaftung des Wohnungsbestands aufgebaut werden, die in den 1920er Jahren auch eine aktive städtische Wohnungspolitik produzierte.¹⁰⁰ Andererseits war die Finanzwirtschaft der Städte durch die exzessive Aufblähung der Ausgaben im Krieg bei gleichzeitigem Wegbrechen ihrer Einnahmen zerrüttet und das frühere Recht der Städte, durch Zuschläge zur Einkommenssteuer eine teil-autonome Finanzpolitik zu betreiben, wurde durch die Erzbergersche Reichsfinanzreform 1920 auf Dauer beseitigt.¹⁰¹ Reulecke sieht die deutschen Städte nach dem Krieg, auch im Hinblick auf den „Reichszentralismus“ und die Betrauung mit einer Reihe von neuen Aufgaben seitens des Reiches, unter einem „Mehrfrontendruck“, der letztlich – gegen Ende der Weimarer Republik, als die kreditfinanzierte Scheinblüte der Periode 1925-1930 kollabierte – erheblich zur „Krise der Selbstverwaltung“ beitrug.¹⁰²

Die Maschinerie der städtischen Leistungsverwaltung, die sich in den Jahrzehnten vor 1914 so eindrucksvoll und letztlich erfolgreich formiert hatte, war im Weltkrieg einer doppelten Belastungsprobe ausgesetzt worden: Einmal hatten die Verwaltungen einen erheblichen Anteil ihres qualifizierten Personals an die Front abgeben müssen. Gleichzeitig sahen sie sich aber gezwungen, durch das System der Zwangswirtschaft ihre Zuständigkeit auf fast alle Aspekte des Alltagslebens in der Stadt auszuweiten. Die Stadt wurde in einer vorher nie gekannten Weise ‚allzuständig‘, allerdings ohne tatsächlich über die Ressourcen zur Erfüllung dieser Aufgaben zu verfügen und auch ohne diese wirk-

Zeit in einer „permanenten Legitimationskrise“ sieht.

⁹⁹ Vgl. Karl Christian Führer, Mieter, Hausbesitzer, Staat und Wohnungsmarkt: Wohnungsmangel und Wohnungszwangswirtschaft in Deutschland 1914 – 1960, Stuttgart 1995; Peter Lewek, Arbeitslosigkeit und Arbeitslosenversicherung in der Weimarer Republik: 1918 – 1927, Stuttgart 1992.

¹⁰⁰ Vgl. Günter Schulz, Wohnungspolitik in Deutschland und England 1900-1939, in: Clemens Zimmermann (Hrsg), Europäische Wohnungspolitik in vergleichender Perspektive 1900-1939, Stuttgart 1997, S. 153-165.

¹⁰¹ Zur kommunalen Finanzpolitik in der Weimarer Republik vgl. Jürgen Reulecke, Zur städtischen Finanzlage in den Anfangsjahren der Weimarer Republik, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 21. Jg., 1982, S. 199-219; Krabbe, Stadt, S. 169-172.

¹⁰² Vgl. Reulecke, Urbanisierung, S. 151-153; vgl. als zeitgenössische Bestandsaufnahme des kommunalen Aufgabenspektrums aus städtischer Perspektive Paul Mitzlaff/Erwin Stein (Hrsg.), Die Zukunftsaufgaben der deutschen Städte, Berlin² 1925.

lich in der bewährten Art der Selbstverwaltung umsetzen zu können.¹⁰³ Und weil die realen Leistungen, die die Stadt als Verwalterin des Mangels im Bereich der Zwangswirtschaft erbringen konnte, mit dem Verlauf des Krieges immer unzureichender wurden, wurde die Legitimation der Leistungsverwaltung durch Leistung immer fragwürdiger.

¹⁰³ Mühlhausen betont die Kritik Koch-Wesers an den beschränkten Handlungsspielräumen der Kommunen und der Unfähigkeit der Reichsbehörden, die er mit vielen anderen Oberbürgermeistern geteilt habe, vgl. Mühlhausen, Gemeinde, S. 87.

Eine provinzielle Großstadt. Städtische Selbstwahrnehmung in Plauen/Vogtl. um 1900

The article explores the interrelation of urban growth and the idea of the modern city in the industrial town of Plauen (Saxony) at the turn of the 20th century. By reaching the benchmark of 100 000 inhabitants, Plauen in 1904 was numerically classified as Großstadt (metropolis) and thus became a focus of concepts discussing industrialization, urbanization and social balance. The members of the local elite developed an understanding of their city as a hub of the internationally connected textile industry (specialized in laces and embroideries), but without the negative consequences of industrial growth. Understanding and representing Plauen as environmentally and socially 'clean' functioned as a way to handle the problems of urban expansion and the widening social rift between the middle and working classes. The recourse to images of the 'provincial' town of the early 19th century also served as a useful strategy for managing the challenges of the modernizing city.

Am 27. September 1886 hielt der Plauener Stadtbaurat Georg Osthoff auf dem Verbandstag Sächsischer Baugewerken in Plauen einen Vortrag mit dem Titel „Die Bauten Plaunens i. Vogtl.“. Osthoff beschrieb den rapiden Wachstumsprozess der Stadt seit der Jahrhundertmitte und führte aus, dass es bis in die Gegenwart keinerlei bemerkenswerte Gebäude in der Stadt gebe, was auf ihre mangelnde Bedeutung und Größe zurückzuführen sei: „Eine Stadt aber, welche sich mit Windeseile in wenig Jahren aus einer kleinen ackerbautreibenden Stadt zu einer bedeutenden Fabrikstadt, welche jetzt ihre Fabrikate großen überseeischen Häusern zuwendet, entwickelt hat, konnte erst in neuerer Zeit zu dem Bewußtsein ihrer Größe und ihrer Bedeutung gelangen und ihren Einfluß auf die äußere Ausstattung der Gebäude geltend machen.“¹ Erst in der Gegenwart ermögliche und erfordere die Größe Plaunens (die Stadt hatte 1886 etwa 44.000 Einwohner²) eine umfassende bauliche Gestaltung. Die Aussage implizierte, dass die Bautätigkeit zwar bereits seit Jahren sehr rege gewesen sei, jedoch erst jetzt eine bewusste Gestaltung des neu bebauten Raumes erfolge.

¹ Zit. nach: Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Kreisstadt Plauen i. V. auf die Jahre 1865/66–1889/90, 1. Theil, Plauen 1890, S. 97.

² Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Kreisstadt Plauen i.V. auf die Jahre 1865/66–1889/90, 2. Theil, Plauen 1890, S. 7.

Dies geschah sowohl in der Wohnbebauung als auch durch die Errichtung signifikanter öffentlicher Gebäude. So wurden bis zum Ersten Weltkrieg ein städtisches Krankenhaus (1888), ein Telegrafenamtsgebäude (1892), ein Elektrizitätswerk (1897), ein neues Theater (1898), ein Schlachthof (1900), eine neue Gasanstalt (1902) und das König-Albert-Bad (1912) errichtet.³ Diese Gebäude gaben in Verbindung mit einer Reihe von figürlichen Denkmälern und Grünanlagen der Stadt ihr neues Gesicht, mehr noch: Sie begründeten und demonstrierten den Anspruch des städtischen Bürgertums, in einer ‚bemerkenswerten‘ Stadt mit wachsender Macht und Bedeutung zu leben.

Großstadtwerdung als Prozess und Zäsur

Die Entwicklung zahlreicher kleiner und mittlerer Städte zu Großstädten (gemessen an dem offiziellen Status einer Stadt mit mindestens 100.000 gemeldeten Einwohnern⁴) gehört zu den zentralen Kennzeichen des Industrialisierungs- und Modernisierungsprozesses in Deutschland und anderen Industriestaaten.⁵ Bekanntlich wuchs die Zahl der Großstädte im Deutschen Reich im Zeitraum zwischen 1871 und 1910 von neun auf 48, während der Anteil der in Großstädten lebenden Bevölkerung in diesem Zeitraum von fünf auf 21 Prozent stieg.⁶ Im Königreich Sachsen wiesen vor der Reichsgründung lediglich Dresden und Leipzig (gemessen an dem 1887 festgelegten Wert) die Größe einer Großstadt mit mindestens 100.000 Einwohnern auf.⁷ Die Ursachen und der Verlauf dieses Urbanisierungsprozesses sind sowohl im Überblick wie anhand zahlreicher Einzelstudien gut erforscht, wobei nicht zuletzt die zahlreichen

³ Gerd Kramer, Die Herausbildung der Großstadt Plauen. Der Urbanisierungsprozeß vollendete vor 100 Jahren die Großstadtwerdung, in: Mitteilungen des Vereins für vogtländische Geschichte, Volks- und Landeskunde 9, 2003, S. 82-119, hier S. 105; Ders., Die technische Infrastruktur als Wegbereiter der großstädtischen Entwicklung von Plauen, in: Mitteilungen des Vereins für vogtländische Geschichte, Volks- und Landeskunde 10, 2004, S. 72-88, hier S. 78-84.

⁴ Als statistische Größe wurde der Wert auf der internationalen Statistikkonferenz 1887 festgelegt. Vgl. Brigitta Schmidt-Lauber, Urbanes Leben in der Mittelstadt: Kulturwissenschaftliche Annäherungen an ein interdisziplinäres Forschungsfeld, in: Dies. (Hrsg.), Mittelstadt. Urbanes Leben jenseits der Metropole, Frankfurt a.M./New York 2010, S. 11-36, hier S. 18.

⁵ Zum Gebrauch des Begriffs „Moderne“ und seiner wissenschaftsgeschichtlichen Einordnung vgl. Christof Dipper, Moderne, Version: 1.0, in: Docupedia-Zeitgeschichte, 25.8.2010 URL: <http://docupedia.de/zg/Moderne?oldid=125477> [Abruf v. 28.8.2017].

⁶ Vgl. Jürgen Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt a. M. 1985, S. 68.

⁷ Reiner Groß, Geschichte Sachsens, Berlin 2001, S. 245; Katrin Keller, Landesgeschichte Sachsen, Stuttgart 2002, S. 314 f.

Widersprüche und auftretenden Konflikte detailliert ausgearbeitet und somit das Bild einer gradlinigen Modernisierung vielfach hinterfragt und differenziert wurde.⁸ Neben den äußeren Wachstumsprozessen, dem Ausbau der Wohn- und Arbeitsstätten, der Infrastruktur und des Verkehrsnetzes sowie der wachsenden Bedeutung der großen Städte für die Architektur und Raumplanung, sind auch Fragen der Sozial-, Mentalitäts- und Alltagsgeschichte in die historische Stadtforschung eingeflossen, wobei die Begriffe der „Urbanität“ und der „inneren Urbanisierung von Mentalitäts- und Einstellungsmustern“⁹ zunehmend Schlüsselfunktion erhielten. Insbesondere diese subjektbezogenen Perspektiven wurden exemplarisch an den Metropolen erprobt, d. h. an jenen Zentralorten, die überregionale und transnationale Bedeutung besitzen und in der Regel zu den größten Städten eines Staates oder Kontinentes gehören. Städte wie Berlin oder Paris gehören daher zu den bevorzugten Untersuchungsorten der Großstadtforschung, und das nicht nur in den Geschichtswissenschaften. So hat sich auch die Stadtforschung in der Europäischen Ethnologie vor allem mit kulturellen Prozessen und Praktiken in Metropolen befasst, die aufgrund ihrer Diversität und hohen Dynamik (und nicht zuletzt wegen ihrer hohen Relevanz auch für nicht-großstädtische Räume) besonderes Forschungsinteresse hervorrufen.¹⁰ Die durch geringere Heterogenität, räumliche Ausdifferenzierung und Dichte, kürzere Verkehrswege und direktere Kommunikation gekennzeichneten ‚kleineren‘ Großstädte sowie die Mittel- und Kleinstädte mit weniger als 100.000 Einwohnern haben erst in jüngerer Zeit die Aufmerksamkeit der Forschung gefunden.¹¹

Obwohl die Unterscheidung in Metropole, Groß-, Mittel- und Kleinstadt kaum an absoluten Größen vorgenommen werden kann und auch die Einwohnerzahl zunächst einmal nur eine rein statistische Größe ist, die über den großstädtischen Charakter einer Siedlung oder ihre Urbanität noch nichts aussagt, sind solche statistischen Trenngrößen doch keineswegs belanglos. Nicht

⁸ Vgl. als jüngere Überblicksdarstellungen Friedrich Lenger, *Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850*, München 2013; Dieter Schott, *Europäische Urbanisierung (1000–2000). Eine umwelthistorische Einführung*, Köln/Weimar/Wien 2014; Clemens Zimmermann, *Stadtgeschichte und Urbanistik*, in: Friedrich Jäger/Wolfgang Knöbel/Ute Schneider (Hrsg.), *Handbuch Modernisierungsforschung*, Stuttgart 2015, S. 275–287.

⁹ Gisela Welz, *Inszenierungen kultureller Vielfalt. Frankfurt am Main und New York City*, Berlin 1996, S. 141.

¹⁰ Thomas Hengartner, *Forschungsfeld Stadt. Zur Geschichte der volkskundlichen Erforschung städtischer Lebensformen*, Berlin 1999; Thomas Hengartner/Waltraud Kokot/Kathrin Wildner (Hrsg.), *Kulturwissenschaftliche Stadtforschung. Eine Bestandsaufnahme*, Berlin 2000.

¹¹ Vgl. Schmidt-Lauber.

nur die Raumplanung orientiert sich an ihnen, auch im Bewusstsein der (Groß-)Stadtbewohner ist die Frage, ob man sich ‚offiziell‘ als Großstadt verstehen und bezeichnen kann, durchaus relevant. Historisch gesehen sind Selbstverständnis und statistischer Wert miteinander verbunden. So signalisierte der neue Status als Großstadt eine Konfrontation mit einer ganzen Reihe neuer urbaner Semantiken: Degeneration und moralischer Verfall, die Großstadt als Moloch und Sammelbecken der Entwurzelten stellten einen Gegenentwurf zur vorindustriellen und vorurbanen Gegenwart dar, wodurch die große Stadt im bürgerlichen Bewusstsein zum Schreckensbild verzerrt wurde.¹² Der Titel der Großstadt war an der Wende zum 20. Jahrhundert keineswegs ein wertneutraler Begriff der Bürokratie, sondern in hohem Maße mit Bedeutungen aufgeladen, sodass den Stadtbewohnern seine konkrete Anwendung auf das eigene Nahumfeld nicht gleichgültig war. Es ist daher auch aus einer subjektorientierten Perspektive von Interesse, jenen Zeitraum zu untersuchen, in dem zahlreiche Städte an der Schwelle zum Großstadt-Status standen, und empirisch nach der Großstadtwerdung nicht nur als Prozess, sondern auch als Zäsur zu fragen. Wie wurde die Großstadtwerdung von den Stadtbewohnern antizipiert? Welche Bedeutungen und welche Selbstbilder wurden damit verknüpft, welche Hoffnungen und Befürchtungen artikuliert?¹³ Und welchen Stellenwert maß man ihr bei? Im Folgenden sollen diese Fragen am Beispiel der Industrie- und Handelsstadt Plauen im Vogtland diskutiert werden, die – wie zahlreiche andere Städte auch – seit den 1880er-Jahren einen starken Wachstumsschub erlebte und im Jahr 1904 Großstadt wurde.¹⁴

Plauen als zentraler Ort

Die Entwicklung Plaueus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die durch den Anstieg der Einwohnerzahlen von etwa 12.300 Einwohnern im Jahr 1850 auf 23.000 Einwohner 1871, 35.000 Einwohner 1880 und 72.000 Einwohner 1900

¹² Vgl. Klaus Bergmann, *Agrarromantik und Großstadtfeindschaft*, Hain/Meisenheim am Glan 1970.

¹³ Zur Erforschung städtischer Selbstbilder vgl. Jochen Guckes, *Erzählungen von Gestern und Morgen. Städtische Selbstbilder zwischen Geschichtsbezug und Zukunftsorientierung in Deutschland, 1900–1960*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* 2003: 2, S. 46–47; Ders., *Stadtbilder und Stadtrepräsentationen im 20. Jahrhundert*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* 2005:1, S. 75–86.

¹⁴ Der Beitrag beruht auf dem Forschungsprojekt „Zwischen Aufstieg und Krise. Städtische Identität und Selbstwahrnehmung in Plauen, 1880–1933“, das 2014–2016 vom Verfasser am Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde e. V. durchgeführt wurde. Vgl. Sönke Friedreich, *Der Weg zur Großstadt. Stadtentwicklung, bürgerliche Öffentlichkeit und symbolische Repräsentation in Plauen (1880–1933)*, Leipzig 2017.

gekennzeichnet war¹⁵, gründete auf einer etwa 800-jährigen Geschichte, in deren Verlauf die Stadt zum Zentralort des Vogtlandes herangewachsen war. Als Kreisstadt des Vogtländischen Kreises (ab 1602) besaß sie bereits in der Frühen Neuzeit eine wichtige politische Funktion und entwickelte sich gleichzeitig durch die Baumwollwirkerei (Schleierfabrikation) sowie im 18. Jahrhundert durch die Baumwollweberei zu einem wirtschaftlichen Mittelpunkt der Region.¹⁶ Die Textilherstellung stellte neben der Landwirtschaft das wirtschaftliche Rückgrat der Stadt dar, sodass sich ein erheblicher Teil des alten Stadtbürgertums aus Händlern und Verlegern zusammensetzte, neben dem Angehörige des städtischen Magistrats und des Landgerichts gleichfalls eine gewichtige Rolle einnahmen.

Die Expansion in den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts beruhte demzufolge auf einem langfristigen Bedeutungsgewinn Plauens als zentraler Ort des (sächsischen) Vogtlandes. Dennoch war sie insofern von anderer Qualität, als nunmehr der Industrialisierungsprozess im Textilgewerbe zur ausschlaggebenden Triebkraft des beschleunigten Wachstums wurde. Ab 1883 konzentrierte sich die Produktion zunehmend auf die Massenfertigung von Spitze, von der ein wachsender Teil ins Ausland exportiert wurde.¹⁷ Lediglich unterbrochen von wenigen branchentypischen Abschwüngen lässt sich die Phase zwischen 1883 und 1912 als Boomphase der vogtländischen Spitzenstickerei charakterisieren. Dies ist etwa an den Schiffchenstickmaschinen im Vogtland ablesbar, deren Zahl von 2.643 im Jahr 1897 auf 4.423 (1902), etwa

¹⁵ Vgl. Willy Erhardt, *Das Glück auf der Nadelspitze. Vom Schicksalsweg der vogtländischen Stickereiindustrie*, Plauen 1995, S. 116 f.; Kramer, *Herausbildung*, S. 90; Karlheinz Blaschke, *Bevölkerungsgeschichte von Sachsen bis zur Industriellen Revolution*, Weimar 1967, S. 138-141; Ders., *Entwicklungstendenzen im sächsischen Städtewesen während des 19. Jahrhunderts (1815–1914)*, in: Horst Matzerath (Hg.), *Städtewachstum und innerstädtische Strukturveränderungen. Probleme des Urbanisierungsprozesses im 19. und 20. Jahrhundert*, Stuttgart 1984, S. 44-64, hier S. 60-64.

¹⁶ Vgl. Lutz Vogel, *Die vogtländische Wirtschaft im Industriezeitalter*, in: Enno Bünz/Sönke Friedreich/Christian Ranacher/Ders., *Vogtland*, Leipzig 2013, S. 99-136, hier S. 99.

¹⁷ Walter G. Tümpner, *Aus der Geschichte der Stadt Plauen*, Plauen 2007, S. 13; Gerd Nauemann, *Grundzüge der wirtschaftlichen Entwicklung in der Stadt Plauen von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Jahre 1914*, in: *Mitteilungen des Vereins für vogtländische Geschichte, Volks- und Landeskunde* 10, 2004, S. 53-71, hier S. 63; Horst Fröhlich, *Plauens Weg zur Industriestadt*, in: Plauen. Ein kleines Stadtbuch, hrsg. v. Vogtländischen Kreismuseum, Plauen 1963, S. 59-77, hier, S. 71 f.; Horst Fröhlich/Ernst Schimmack, *Ursprung und Entwicklung der Plauener Spitzenindustrie*, in: *Sächsische Heimatblätter* 8:7, 1961, S. 465-475, hier S. 470; Erhardt, S. 49. Vgl. auch Michael Schäfer, *Eine andere Industrialisierung. Die Transformation der sächsischen Textilexportgewerbe 1790–1890*, Stuttgart 2016, S. 429 f.

6.000 (1910) auf schließlich 16.000 am Vorabend des Ersten Weltkrieges wuchs.¹⁸ Da die Spitzenherstellung trotz des Maschineneinsatzes sehr arbeitsintensiv war, fand ein wachsender Teil der Bevölkerung Arbeit in diesem speziellen Gewerbebereich. Plauen erlebte einen erheblichen Zuzug vom Land, da das Lohngefälle zur Stadt beträchtlich war und sich in der Stadt zugleich wachsende Partizipationschancen und persönliche Freiheit realisieren ließen.

Der beschleunigte Wachstumsprozess Plauens stellte die städtischen Eliten in Politik und Wirtschaft vor die Aufgabe, die rasante Entwicklung der Stadt aktiv zu gestalten, was vor allem die Bereitstellung von Wohnraum, den Ausbau der Verkehrswege und die Etablierung einer modernen Infrastruktur (Strom-, Gas- und Wasserversorgung, Kanalisation) beinhaltete. Diese Aufgaben wurden umso dringlicher, je dynamischer das Wachstum sich vollzog: So wuchs die Bevölkerung allein im Zeitraum zwischen dem 1. Dezember 1900 und dem 13. Oktober 1904, d. h. in den letzten vier Jahren vor der Großstadtwerdung, um nicht weniger als 28.428 Personen und damit um 38,5 Prozent; allein in den zwölf Monaten zwischen dem 13. Oktober 1902 und dem 13. Oktober 1903 betrug die Wachstumsrate 14,8 Prozent.¹⁹ Bereits das noch gemäßigte Bevölkerungswachstum vor 1880 hatte die Behausungsziffer (Einwohner je Wohnhaus) in Plauen von 14,3 im Jahr 1834 auf 19,5 im Jahr 1885 steigen lassen, ein Wert, der in keiner anderen Stadt im Vogtland erreicht wurde.²⁰ Dieses rapide Wachstum blieb für die Wahrnehmung der Stadt durch die städtische Führungsschicht nicht folgenlos.

Erwartungshaltungen

Bereits vor dem Höhepunkt der industriellen Expansion um die Jahrhundertwende wurde im Diskurs um die Zukunft Plauens die Erwartung geäußert, dass die Stadt sich mittelfristig auf dem Weg zur Großstadt befinde. Dies wird nicht allein an dem oben zitierten Vortrag von Stadtbaurat Osthoff von 1886 deutlich, auch in anderen Kontexten finden sich diesbezügliche Hinweise, so etwa

¹⁸ Vgl. Gerd Naumann, Die Plauener Spitzen- und Stickereiindustrie in Vergangenheit und Gegenwart, in: Sächsische Heimatblätter 43:4, 1997, S. 236-246, hier S. 239.

¹⁹ Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Kreisstadt Plauen i.V. auf die Jahre 1903 und 1904, Plauen 1906, S. 45. Eingeschlossen dabei ist die Eingemeindung von Reusa; ohne dieselbe lag das Wachstum bei 11,6 Prozent.

²⁰ Vgl. Franz Moritz Kirbach, Beiträge zur Statistik der Bevölkerungs- und Wohnungsverhältnisse sowie der Bewegungskraft- und Beleuchtungsanlagen im Bezirk der Handels- und Gewerbekammer Plauen während des ersten Vierteljahrhunderts des Bestehens der Kammer vom Jahre 1862 bis zum Jahre 1887, der Kammer am 27. November 1887 zu ihrem Jubelfeste gewidmet, Plauen 1887, S. 33 f.; Walther Naumann, Zur Wohnungsfrage im Königreich Sachsen, Leipzig 1902, S. 9; Blaschke 1967, S. 64.

in den Diskussionen um Denkmalsbauten für den vogtländischen Dichter Julius Mosen (1888) und für Otto von Bismarck (1896).²¹ Auch die regionale Presse berichtete in den 1890er Jahren wiederholt von dem beschleunigten Wachstum der Stadt, das sich in den allgemeinen Trend der Urbanisierung einfüge.²² Der mit den frühen 1880er Jahren einsetzende Boom der Spitzenstickerei verband sich mit (optimistischen) Einschätzungen zur Erlangung des Großstadt-Status.

In den Jahren nach 1900 fand die Erwartungshaltung der bürgerlichen Führungseliten, wie sie z. B. anlässlich von Denkmalsplanungen artikuliert wurde, auch zunehmend bei formalen Anlässen einen öffentlichen Ausdruck. Ein Beispiel hierfür ist der Besuch des sächsischen Königs Georg am 9. Juli 1903.²³ Georg wurde in Plauen durch Oberbürgermeister Schmid begrüßt. In seiner ausführlichen Ansprache huldigte Schmid nicht nur dem Monarchen, er nutzte die Gelegenheit für einen Verweis auf die wachsende Bedeutung Plauens: „Eure Majestät haben die Gnade gehabt, dieses unser Plauen am Tage Ihrer Heimkehr in das Vaterland [im Mai 1903, S.F.] als eine aufblühende Stadt zu bezeichnen; das ist es in der Tat! Schon jetzt ist die Einwohnerziffer diejenige einer angehenden Grosstadt, schon längst sind die Häuser und Strassen über den Kern der alten Stadt hinaus gewachsen auf die sie umgebenden Höhen, hinan bis an den Saum unserer grünen Wälder, und machen selbst dort nicht Halt.“ Der Aufschwung Plauens sei aber kein rein quantitativer Wachstumsprozess und erschöpfe sich nicht in einem „äusseren Gedeihen“: „Auch die geistige Arbeit und das ethische Streben hat in Plauen von jeher einen Achtung gebietenden Platz eingenommen [...]“²⁴ Der Oberbürgermeister versuchte, der Großstadtwerdung als Sinnbild für die Modernität gleichsam die Spitze zu nehmen, indem er den Konservatismus und das Traditionsbewusstsein der Kleinstadt beschwor. Die bedrohliche Anonymität der entstehenden Großstadt fand ihr Gegengewicht in dem ästhetischen und künstlerischen Sinn der Einwohnerschaft. Damit entsprach das Stadtoberhaupt nicht nur den Vorstellungen des Monarchen, sondern zweifellos auch denjenigen der städtischen Führungseliten, die die Errun-

²¹ Vgl. Mosenbüstel, in: Vogtländischer Anzeiger und Tageblatt Nr. 253 v. 30.10.1887; Sitzungsprotokoll des Stadtgemeinderates v. 5.11.1895, Stadtarchiv Plauen (im Folgenden: StadtA Pl), Rep. III, Cap. IX, Sect. I, Nr. 276, S. 19-22.

²² Vgl. z. B. Rasches Wachstum der Städte des Vogtlandes, in: Vogtländischer Anzeiger und Tageblatt Nr. 102 v. 3.5.1896.

²³ Vgl. Schriftwechsel und Aktennotizen betr. Begrüßung und Huldigung des Königs Georg durch das gesamte Vogtland bei seiner Rückreise von einer Kur nach Dresden während eines Aufenthaltes von 15 Minuten am 3. Mai 1903 am Oberen Bahnhof, StadtA Pl, Rep. II, Cap. I, Sect. I, Nr. 16.

²⁴ Manuskript der Rede des OB Schmid anlässlich des Besuchs König Georgs am 9.7.1903, StadtA Pl, Rep. II, Cap. I, Sect. I, Nr. 16, S. 200-204.

genschaften der Moderne mit den Vorzügen einer kleinstädtischen Struktur und Mentalität verschmolzen wissen wollten.

Dass Schmid's Hinweis auf die „guten alten Sitte[n]“ einen über das Allgemeine hinausgehenden politischen Bezug hatte, wird dadurch deutlich, dass König Georgs Besuch unmittelbar nach der Reichstagswahl vom 16. Juni stattfand, jener Wahl, in deren Folge der Topos von Sachsen als „rotes Königreich“ Verbreitung fand.²⁵ Das Wahlergebnis, nach dem 22 von 23 sächsischen Reichstagsabgeordneten künftig von den Sozialdemokraten gestellt wurden, bedeutete für die konservativ-bürgerlichen Kreise in Sachsen einen Schock. Die bis dahin unternommenen Versuche, die Sozialdemokraten mit rechtlichen, politischen und propagandistischen Mitteln auszugrenzen, mussten als gescheitert angesehen werden.²⁶ Auch in Plauen brachte die Wahl so deutlich wie nie zuvor die Existenz einer breiten sozialdemokratischen Wählerschaft ans Licht.²⁷ Sie offenbarte damit die stets verleugneten sozialen Spannungen, die mit dem Heranwachsen zur Großstadt seit den späten 1890er-Jahren immer größer geworden waren und die zu dem bürgerlichen Fortschritts- und Ordnungsglauben in starkem Kontrast standen. In seiner Begrüßungsansprache musste der Oberbürgermeister daher gestehen: „Freilich, auch wir können uns der Tatsache nicht verschliessen, dass wir in ernster Zeit leben, dass widrige Unterströmungen das Schiff des Staates zu hemmen suchen, und ihre Wellen bis zu uns schlagen.“ Das bedeute, dass „es da für jedermann gilt, auf dem Platze zu sein, sich stark zu machen und stark zu halten zur Wahrung der wirtschaftlichen wie der idealen Güter der Nation, und dass den Gemeinden als organischen Teilen des Staates, insbesondere den grossen Gemeinden, manche Aufgaben in dieser Beziehung in Zukunft gestellt sein werden.“²⁸ Der Oberbürgermeister wies der wachsenden Stadt somit auch eine wachsende politische Verantwortung zu, um dem Erstarken der Sozialdemokratie entgegenzutreten. In Plauen sah er offenbar das notwendige Potenzial, um den politischen Umsturzbestrebungen in Sachsen zu widerstehen.

Die Arbeiterbewegung nahm die Großstadtwerdung durchaus positiv wahr. Städtewachstum und Urbanisierung wurden als Begleiterscheinungen der Industrialisierung und des Anwachsens der Arbeiterschaft gesehen und damit als Vorbedingung für wachsenden gesellschaftlichen Einfluss. Obwohl es generell

²⁵ Mike Schmeitzner, Das rote Königreich, in: Matthias Donath/André Thieme (Hgg.), Sächsische Mythen, Leipzig 2011, S. 233-243, hier S. 234; Karsten Rudolph, Ein „Rotes Königreich“ im Wilhelminischen Deutschland, in: Dresdner Hefte 22, 2004, S. 3-12, hier S. 7 f.

²⁶ Schmeitzner, S. 235.

²⁷ Keller, S. 335.

²⁸ Manuskript der Rede des OB Schmid anlässlich des Besuchs König Georgs am 9.7.1903, StadtA Pl, Rep. II, Cap. I, Sect. I, Nr. 16, S. 200-204.

kaum explizite Äußerungen über die Großstadtwerdung Plauens gibt, konnte sich auch die sozialdemokratische Presse dieser Erwartung nicht völlig verschließen. So meldete das „Sächsisches Volksblatt“ in einem kurzen Beitrag am 2. Dezember 1903: „Die Einwohnerzahl hiesiger Stadt rückt immer näher an die ersehnte 100 000 heran. Während dieselbe am 12. Oktober 95 937 betrug, stieg sie dagegen am Ende genannten Monats auf 97 401. Glückliches Plauen!“²⁹ „Glücklich“ war die Stadt aus Sicht der Sozialdemokraten vor allem deshalb, weil mit dem Stadtwachstum und der hierdurch signalisierten Modernität des Gemeinwesens auch das Gewicht der Arbeiter und Arbeiterinnen zunahm und damit die gesellschaftliche Partizipation und der Kampf um politische Gleichberechtigung an Dringlichkeit gewannen. Die Großstadt als Feld der Emanzipation wurde daher als Verheißung gesehen.³⁰

In den letzten Monaten des Jahres 1903 und im ersten Drittel des Jahres 1904 wurde das Herannahen der magischen Zahl von 100.000 Einwohnern von vielen Stadtbewohnern mit Vorfreude antizipiert. Zu Beginn des Jahres 1904 legte Oberbürgermeister Schmid dem Stadtgemeinderat einen Rechenschaftsbericht über das vergangene Jahr vor, in dem er schrieb, die Zahl von 100.000 Einwohnern werde „plötzlich“ überschritten werden, was weniger wegen der Zahl an sich von Bedeutung sei als vielmehr, weil „es uns gleichsam die Quittung gibt für die Tatkraft, die Unternehmungslust und die fleißige Arbeit unserer Bürgerschaft in den letzten Jahrzehnten!“. Die im Jahr 1903 abgehaltene Deutsche Städteausstellung in Dresden habe „bei Vergleichung unserer Einrichtungen mit denen anderer deutscher Städte“ gezeigt, dass Plauen im Kreis der mittleren und großen Städte mithalten könne.³¹ Zu Beginn des Jahres 1904 nahm der Zuzug in die Stadt so große Ausmaße an, dass die „Neue Vogtländische Zeitung“ am 8. April meldete, die Stadt werde bereits in kürzester Zeit die Schwelle von 100.000 Einwohnern überschreiten.³² Zugleich fragte die Zeitung, ob dieses Ereignis in irgendeiner Weise öffentlich hervorgehoben oder begangen werden sollte. Ein Leserbriefschreiber empfahl diesbezüglich die Stadt Duisburg als Vorbild. Dort war Anfang 1904 der einhunderttausendste Bewohner mit einem Geschenk in Form eines Sparkassenbuchs mit einer Einlage in Höhe von 300 Mark sowie einer Urkunde bedacht worden.³³ Dass die Idee eines Be-

²⁹ Bericht zur Großstadtwerdung Plauens, in: Sächsisches Volksblatt Nr. 278 v. 2.12.1903.

³⁰ Zur Wahrnehmung der Großstadt allgemein die Beiträge in: Clemens Zimmermann/Jürgen Reulecke (Hrsg.), Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900, Basel 1999.

³¹ Sitzung des Stadtgemeinderats, in: Neue Vogtländische Zeitung Nr. 5 v. 8.1.1904.

³² 100 000 Einwohner, in: Neue Vogtländische Zeitung Nr. 80 v. 8.4.1904.

³³ Anonymer Leserbrief zur Begrüßung des 100.000 Einwohners in Plauen, in: Vogtländischer Anzeiger und Tageblatt Nr. 35 v. 12.2.1904.

grüßungsgeschenke auch in politischen Kreisen Plauens diskutiert wurde, zeigte die Anfang Mai 1904 abgehaltene Sitzung des Stadtgemeinderates, bei der Stadtrat Schurig bemerkte, man habe von solch einem Geschenk abgesehen: Es sei „leider nicht möglich gewesen [...], den 100 000. Einwohner Plauens zu ermitteln“.³⁴ Dies habe letztlich bedeutet, dass ein Präsent wahrscheinlich willkürlich und ‚unrechtmäßig‘ vergeben worden wäre. Somit unterblieb eine symbolische Markierung der Großstadtwerdung.

„Daß unser Plauen Großstadt worden“

Ende April 1904 war es schließlich soweit: Plauens Einwohnerzahl erreichte erstmals eine sechsstellige Ziffer. Am 3. Mai 1904 berichtete der „Vogtländische Anzeiger“ von der Großstadtwerdung: „Immerhin ist das Ereignis für den Lokalpatrioten wichtig genug, in der Geschichte der Kreis- und Hauptstadt des Vogtlandes mit goldenen Lettern eingetragen zu werden, denn sie ist damit in die Reihe der Großstädte eingerückt. [...] Wie wird die Stadt in abermals fünfzig Jahren aussehen?“³⁵ Der von Stolz und Optimismus gekennzeichnete Bericht, in dem die Großstadtwerdung als folgerichtige Bestätigung einer früheren Erwartungshaltung charakterisiert wurde, wurde tags darauf in der gleichen Zeitung durch ein Gedicht des Bürgerschullehrers Felix Fischer ergänzt. Um die Großstadtwerdung nicht allzu prosaisch als reine Zahlenspielerei erscheinen zu lassen, überhöhte Fischer das Ereignis durch eine lyrische Aufbereitung der „Freudenbotschaft“, die laut Zeitungsbericht in den kommenden Tagen durch Stadtmusikdirektor Max Werner vertont und öffentlich aufgeführt werden sollte. Unter dem Titel „100 000!“ hieß es:

Sei hunderttausendmal begrüßt,
Du Tag, der endlich nun erschienen;
Die hellste Freude spiegelt sich
Mit Recht in unser aller Mienen.
Durch unser schönes Vogtland hallt
Es heute mächtig, jubelbrausend:
Die Kreisstadt Plauen hat erreicht –
Glück auf! Glück auf! – die 100 000!

Die Freudenbotschaft fliegt geschwind
Am Draht nach Ost, West, Süd und Norden,

³⁴ Die Redaktion fragte daraufhin lapidar: „Warum nicht?“. Vgl. Der nichtprämierte 100000, in: Neue Vogtländische Zeitung Nr. 103 v. 5.5.1904.

³⁵ 100000 Einwohner!, in: Vogtländischer Anzeiger und Tageblatt Nr. 101 v. 3.5.1904.

Erstaunt vernimmt man's allerwärts,
Daß unser Plauen Großstadt worden.
Gott schütze dich, geliebtes Plau'n!
Mögst weiter blühen, weiter wachsen!
Bewahre Deinen Weltruf dir!
Gott schütze Plau'n, Gott schütze Sachsen!³⁶

Bemerkenswert an Fischers Gedicht erscheint vor allem der Kontrast zwischen dem selbstbewusst reklamierten „Weltruf“ Plauens und dem (gewollt) naiven Erstaunen darüber, dass die Stadt in die Reihe der Großstädte aufgestiegen war. Der Text bildet damit die Spannung zwischen dem kleinstädtischen Charakter und dem großstädtischen Anspruch Plauens ab, die sich in den folgenden Jahren noch verstärken sollte. Dass das ganze Vogtland in den Augen des Dichters „jubilierend“ an der Großstadtwerdung Plauens Anteil nahm, wird man als rhetorische Überhöhung bewerten können; die Aussage überdeckte zudem die Tatsache, dass das rasante Wachstum der Stadt die Gefahr einer zunehmenden Abkapselung barg. Bereits im Juli 1905 begannen die Verhandlungen um die Herauslösung der Stadt aus dem Bezirk der Amtshauptmannschaft Plauen, die nicht zuletzt politisch motiviert waren. So fürchtete man seitens der Amtshauptmannschaft, „daß bei dem besonders in letzter Zeit sehr gewachsenen Selbstbewußtsein der Bewohner der Stadt Plauen, und bei der politischen Richtung, die, damit Hand in Hand gehend, ihren Einfluß auf diese Bewohner immer mehr ausdehnt, die seither geübte loyale Haltung der Plauenschen Bürger verlassen wird und diese ihre ziffernmäßig [...] angegebene Majorität bei den Stadtverordnetenwahlen zur Verdrängung der ländlichen Stadtverordneten, die als ‚Agrarier‘ so wie so jetzt in Plauen erfaßt sind, benutzen.“³⁷ Die Großstadtwerdung wurde hier eher als ein Zeichen des politischen Auseinanderdriftens von Stadt und Umland wahrgenommen, was einer der Gründe dafür war, dass Plauen schließlich am 1. Januar 1907 den Status einer kreisfreien Stadt erhielt. Im Frühjahr 1904 aber überwog die von der Lokalpresse verbreitete positive Stimmung. So bewertete auch die 1898 gegründete „Neue Vogtländische Zeitung“, selber ein Produkt der wachsenden Stadt, das Erreichen des neuen Status als einen Meilenstein. Allerdings merkte das Blatt an, dass zur wahren Großstadt nicht nur eine entsprechende Einwohnerzahl, sondern auch eine gewisse innere Reife gehöre: „Durch das Gemeinwesen der Stadt geht erfreulicherweise ein Zug frischen Aufschwunges, wenn sich damit

³⁶ 100000!, in: Vogtländischer Anzeiger und Tageblatt Nr. 102 v. 4.5.1904.

³⁷ Entwurf eines Schreibens der Amtshauptmannschaft Plauen an die Kreishauptmannschaft Zwickau v. 6.7.1905, Staatsarchiv Chemnitz, 30048 Amtshauptmannschaft Plauen, Nr. 114: Ausscheiden der Stadt Plauen aus dem Bezirksverband, 1905-11, S. 2-4.

noch ein großstädtischer Geist paaren wird, kann unserem lieben Plauen eine vielversprechende Zukunft vorausgesagt werden, möge diese sich ihm erfüllen!³⁸ Demnach musste sich Plauen der Bezeichnung als Großstadt erst noch ‚würdig‘ erweisen.

Der Zwiespalt zwischen Anspruch und Wirklichkeit beschäftigte wenige Tage später auch noch einmal den „Vogtländischen Anzeiger“, der in einem bemerkenswerten Artikel den Großstadt-Status feierte, ihn zugleich aber relativierte. In der satirischen Rubrik „Vorlaute Plaudereien“ veröffentlichte die Zeitung einen Beitrag in Form eines ironischen Briefes an die Redaktion: „Liebe Redaktion! Hurra! Nu sind wir sechsstellig, jetzt sind wir Großstadt: es ist erreicht! Was das ausmacht, sieht man daran, daß jetzt alle Leute nach Plauen kommen [...]. Wenn das so weiter geht, sind wir bald Millionenstadt wie Berlin und Peking. Wissen Sie aber, was mich wundert? Daß das freudige Ereignis so ganz in der Stille vor sich gegangen ist. Wenn bei uns zu Hause ein lange erwarteter Zuwachs kommt, da kommen allemal alle Onkels und Tanten und bringen Blumenstöckchen und zu Mittag gibt’s was besonders Gutes und da wird Wein dazu getrunken und am nächsten Tage steht’s im ‚Anzeiger‘ in der ersten Beilage auf der vierten Seite. Da hätte es nu heißen müssen: ‚Die glückliche Ankunft ihres Hunderttausendsten meldet hochofrenut die Stadt Plauen‘ oder so ähnlich. Derweile hat’s bloß in den örtlichen Nachrichten gestanden, wie es schon lange vorbei war. [...] Das hatte ich mir aber ganz anders gedacht, so wie Sedan oder Schützenfest. Bloß noch viel großartiger, etwa so wie so ein Triumphzug im alten Rom. [...] Na, das ist nu eben verpaßt worden, aber das ist am Ende auch egal, die Hauptsache ist doch, daß wir’s nu endlich durchgesetzt haben und Großstadt geworden sind und dabei sind die sechs Stellen das Wichtigste [...]“³⁹

Allein die Tonlage des Berichtes macht den Widerspruch zwischen dem Begriff der Großstadt einerseits und dem eher kleinstädtisch anmutenden Leben in Plauen andererseits deutlich. Obwohl wiederholt auf die Dynamik des städtischen Wachstums hingewiesen wurde, war Plauen weit davon entfernt, sich ernsthaft mit einer „Millionenstadt wie Berlin und Peking“ vergleichen zu können. Wenn auch viele ‚gebaute‘ Meilensteine der Großstadtwerdung bereits passiert worden waren (z. B. neues Stadttheater, elektrische Straßenbahn, städtischer Schlachthof), so mangelten der Stadt die differenzierte Wirtschafts- und Sozialstruktur, die Dichte der Bevölkerung und die Heterogenität urbaner

³⁸ Plauen die jüngste Großstadt Deutschlands, in: Neue Vogtländische Zeitung Nr. 102 v. 4.5.1904.

³⁹ Satir. Artikel über die Großstadt Plauen, in: Vogtländischer Anzeiger und Tageblatt Nr. 106 v. 8.5.1904.

Lebensstile, wie sie die Großstadt auszeichneten.⁴⁰ Die satirischen „Plaudereien“ verwiesen auf die Zahl 100.000 als eine Größe, die von statistischem Wert sein mochte, aber kaum aussagekräftig bezüglich des städtischen ‚Charakters‘ war. Der Artikel untermauerte daher eine konservative Skepsis gegenüber der Großstadt, eine Skepsis, die die Unterströmung jenes Fortschrittsoptimismus darstellte, der den Diskurs um die wachsende Stadt bis dahin geprägt hatte.

Die kleinstädtische Großstadt

Die im Frühjahr 1904 erkennbare Ambivalenz in den Bewertungen der Großstadtwerdung blieb auch in der Folgezeit bestehen. Ein Beispiel stellt die im Sommer 1904 begangene Feier des fünfzigjährigen Bestehens des städtischen Realgymnasiums dar. Der Rektor, Oberstudienrat Christian Scholtze, merkte in seiner Festrede an: „In Plauen ist im letzten Menschenalter so viel fremdes Blut zugeflossen, dass sich die vogtländische Art des Auftretens und Redens sehr verfeinert hat, Kanten und Ecken sind abgeschliffen, aber Grundstoff und Grundstimmung sind noch die alten. [...] ebenso ist die Stadt der Tatkraft und der Umsicht der Männer, die an der Spitze ihrer Verwaltung stehen, zu größtem Danke verpflichtet; dies kann ich aus eigener reicher Erfahrung bekräftigen. Aber daß sie solche Männer fand und daß sich solche Männer in ihr wohl fühlen, das ist doch auch ein Verdienst der Bürgerschaft, die, ohne Opfer zu scheuen, in Erkenntnis der vielen Dinge, deren ein aufblühendes, seine Glieder in jugendlichem Wachstum reckendes und streckendes Gemeinwesen bedarf, dem Schaffensdrange reiches Genüge bot. So ist Plauen eine große Stadt geworden, so wird es auch eine schöne Stadt werden.“⁴¹ Scholtze machte deutlich, dass die Einwohnerzahl allein kaum ein Kriterium für Urbanität darstellte; hinzukommen musste ein großstädtischer Habitus der Einwohner und die Aufwertung des Stadtbildes. Obwohl ihm in dieser Hinsicht schon einiges erreicht schien, musste die Einwohnerschaft Plauens sich die Rolle der Großstadt erst noch aneignen.

Dass in der Hülle der Großstadt ein im Kern provinzielles Gemeinwesen fortlebte, wurde in den Jahren nach 1904 wiederholt thematisiert. Ein ‚gesundes‘

⁴⁰ Die Stadtforschung arbeitet heute nicht mit fest definierten Kennzeichen der Großstadt, sondern unterscheidet graduelle Abstufungen von Verstädterungsprozessen und Urbanität. Vgl. die Anmerkungen hierzu bei Hartmut Häußermann/Walter Siebel, Stadtsoziologie, Frankfurt a. M. 2004, S. 93-96; Friedrich Lenger, Großstadtmenschen, in: Ute Frevert/Heinz-Gerhard Haupt (Hrsg.), Der Mensch des 19. Jahrhunderts, Frankfurt a. M. 1999, S. 261-291; Lenger, Metropolen, S. 50-83.

⁴¹ Städtisches Realgymnasium mit Realschule zu Plauen i.V., Festschrift zur Erinnerung an die vom 31. August bis 3. September 1904 begangene Jubelfeier des fünfzigjährigen Bestehens der Schule, hrsg. v. Oberstudienrat Prof. Dr. Scholtze, Plauen 1905, S. 14.

Selbstverständnis als Großstadt zu erlangen, schien nicht wenigen Akteuren angesichts des so raschen Wachstums praktisch unmöglich. Gelegentlich wurde der Wachstumsprozess mit einem deutlichen (nachträglichen) Unbehagen registriert, wodurch sich ein deutlicher Kontrast zu dem Fortschrittsoptimismus des ausgehenden 19. Jahrhunderts ergab. Besonders sprechend waren in dieser Hinsicht die Äußerungen des Pfarrers Theodor Weisflog anlässlich der Weihe des Lutherhauses 1908, in denen er auf die Stadtentwicklung seit dem Lutherjubiläum 1883 Bezug nahm: „Was ist aus Plauen geworden in diesen letzten 25 Jahren! Dreimal so gross ist die Zahl seiner Einwohner. Nach allen Richtungen dehnen sich seine Strassen. Ganze Stadtteile sind neu erstanden. Welch rasches Wachstum! Rasch Wachsen hat seine grossen Gefahren, für den Einzelnen wie für eine ganze Stadt. Wenn die inneren, edleren Organe nicht mitwachsen, dann gibts leicht Kurzatmigkeit und schleichendes Siechtum. Das soll dein Schicksal nicht sein, Plauen, dass du engbrüstig wirst und innerlich krank! In den Zeiten deines äusseren Wachstums hast du dein Lutherhaus gebaut – hast es in das Herz deines Weichbildes als dein Bekenntnis gebaut. Frei, gross und kühn! Das bleibe dein Bekenntnis!“⁴² Natürlich entsprang es dem Berufsethos des Pfarrers, dass er gerade auf jene Aspekte des Großstadtlebens abzielte, die für die Moral und das sittliche Verhalten der Einwohner entscheidend waren. Hier werden Topoi zitiert, die weniger aus der Beobachtung realer Missstände resultierten, als vielmehr dem großstadtkritischen Diskurs der Zeit entnommen waren. Das hier formulierte Verständnis der Stadt als Körper, dessen überstürztes Wachstum zum organischen Versagen führen muss, geht bekanntlich bis auf die Aufklärung des späten 18. Jahrhunderts zurück, die aus diesem Bild Vorgaben für eine rationale Stadtplanung durch die Obrigkeit abzuleiten versuchte.⁴³ Es speiste sich außerdem aus den seit der Mitte des 19. Jahrhunderts immer weitere Verbreitung findenden organologischen Vorstellungen von der Stadt als Lebewesen und damit als einer von Krankheit und Verfall bedrohten Einheit.⁴⁴ So folgte Weisflog den kulturpessimistischen Ansichten über die drohende Zerstörung des Gemeinwesens durch den Verlust seiner naturgegebenen Kohärenz. Dieser Hintergrund zeigt, dass das Etikett der Großstadt von Seiten der bürgerlichen Führungsschicht eben nicht nur mit Stolz, sondern auch mit einer gewissen Sorge betrachtet wurde.

Tatsächlich wurde in den letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg nicht nur die mangelnde Urbanität der neuen Großstadt thematisiert, es garieten auch

⁴² Theodor Weisflog, Denkschrift zum Lutherhausbau in Plauen 1907–1908, Plauen 1908, S. 28.

⁴³ Richard Sennett, *Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation*, Berlin 1995, S. 317–336.

⁴⁴ Vgl. Sonja Hnilica, *Metaphern für die Stadt. Zur Bedeutung von Denkmodellen in der Architekturtheorie*, Bielefeld 2012, S. 53–102.

die mit dem neuen Status sichtbar werdenden (tatsächlichen oder vermeintlichen) Probleme stärker in den Fokus. So ließ es sich kaum verleugnen, dass das anhaltende Wachstum mit einer stärkeren sozialen Spaltung des Gemeinwesens einherging, worauf das bürgerliche Publikum mit nostalgischen Geschichtsbildern reagierte. Aussagekräftig sind etwa die 1913 publizierten Erinnerungen des Heimatforschers und Geschäftsmannes Ferdinand Mohr mit dem Titel „Plauen in der guten alten Zeit“, in denen es über die 1840er Jahre heißt, es habe zwar differente soziale Schichten gegeben, diese seien aber noch nicht durch eine unüberwindbare Kluft getrennt gewesen. Neben der bürgerlichen Oberschicht aus Beamten, Rechtsanwälten, Ärzten, Lehrern, Kaufleuten und Fabrikbesitzern sowie einer breiten Mittelschicht aus Hausbesitzern, Handwerkern und Handelsleuten habe ein „wenig zahlreicher Teil der Einwohnerschaft“ der unteren Schicht aus Handarbeitern und Tagelöhnern angehört.⁴⁵ Die Stadt habe eine relativ homogene soziale Gestalt besessen, und weder Protzerei noch Missgunst und Neid seien, so Mohr, bemerkbar gewesen.

Die ambivalenten Bewertungen der Großstadtentwicklung, die die Selbstbilder der bürgerlichen Führungsschichten und die medialen Darstellungen vermittelten, fanden sich nur selten in geschlossenen oder ausführlicheren Beschreibungen der Stadt selbst wieder. Die zeitgenössischen Reiseführer, wie z. B. Alwin Neuperts Buch „Plauen i. V. Ein Führer für Einheimische und Fremde“ oder der vom Verkehrsverein Plauen herausgegebene „Führer durch Plauen und Umgebung“, beschränkten sich meist auf knappe, durchaus positiv gehaltene, aber wenig reflektierte Texte.⁴⁶ Eine der interessantesten Charakterisierungen der Stadt vor dem Ersten Weltkrieg wurde im Frühjahr 1910 vom Zeitungsredakteur Otto Schulze in dem seit 1906 in Dresden publizierten „Salonblatt“ veröffentlicht. Schulzes Bericht, der eine Mischung aus Stadtbeschreibung und -werbung darstellt, nahm dabei die Sichtweise eines Fremden ein, der – was angesichts der bestehenden Bahnverbindungen ungewöhnlich erscheint – am Unteren Bahnhof aussteigt: „[So] eilen wir mit dem Dampfroß gen Plauen, sind aber bei der Ankunft auf dem Unteren Bahnhof einigermassen erstaunt, alles andere denn großstädtisches Leben zu finden. Ein kahles, nüchternes Stationsgebäude nimmt uns auf, wir schreiten durch dieses hindurch und sehen vor uns zunächst nur einige wenige Straßenzüge mit Mietskasernen modernen Stils, die jeder Eigenart entbehren. Auch diese stehen erst wenige Jahre, vor nicht zu langer Zeit lag der ‚Untere Bahnhof‘ weit draußen vor der Stadt. Bevor wir die rechter Hand haltende ‚Elektrische‘ besteigen, gehen wir einige

⁴⁵ Ferdinand Mohr, Plauen in der guten alten Zeit. Erinnerungen und Schilderungen eines alten Bürgers, Plauen 1913, S. 20-23.

⁴⁶ Alwin Neupert, Plauen i. V. Ein Führer für Einheimische und Fremde, Plauen 1901; Führer durch Plauen und Umgebung, hrsg. v. Verkehrsverein Plauen, Plauen 1909.

Schritte voran bis zur Elsterbrücke und beschauen die jenseits des wasserarmen Flusses liegende Stadt. Viel ist nicht zu sehen. Die Industrie beherrscht diesen Teil der Stadt vollkommen. Links von uns auf dem gleichen Elsterufer dehnen sich die Arbeitsstätten der Vogtländischen Maschinenfabrik, in denen unablässig an die 2000 Menschen arbeiten. Gegenüber sehen wir zahlreiche Bleichereien und Appreturanstalten mit ihren schmucklosen Fabrikgebäuden. Oberhalb des etwas einförmigen Bildes bieten allerdings geschmackvolle Villen längs der höher gelegenen Straßbergerstraße willkommenen Abschluß. Rechter Hand dehnt sich die mächtige Stadt, von der zunächst nicht allzuviel wahrnehmbar ist.“

Nach diesem von einer negativen Wahrnehmung des altindustriellen Teils der Stadt geprägten Einstieg geht es „durch die wenig reizvolle Hofer Vorstadt“ zum Neustadtplatz und von dort „zur Verkehrszentrale, dem Tunnelplatze, wo das Leben der verkehrsreichen Stadt zu jeder Stunde des Tages mächtig flutet. [...] Am Tunnel kündigt nur der Nonnenturm von längst verflossenen Tagen, sonst ist alles modern, der heutigen schnelllebenden Zeit angemessen.“⁴⁷ Hier findet der Beobachter schließlich jene moderne Urbanität, die man gemeinhin mit der Großstadt assoziiert: „Binnen weniger Minuten stehen wir auf der Bahnhofstraße, der Hauptverkehrsader der Stadt, welche den Hauptbahnhof, den oberen, mit der inneren Stadt verbindet. [...] Wir [...] wandeln die breite Avenue entlang, die ganz Geschäftsstraße ist und Auslagen aufweist, deren sich auch weit bedeutendere Städte nicht zu schämen brauchten. Von imposanter Wirkung ist der große, von hohen Monumentalbauten umgebene Albertplatz, den geschmackvolle Blumenbeete und drei Denkmäler, das Kriegerdenkmal von 1870/71 und die Standbilder von Bismarck und Moltke, zieren. Lebhaft ist das Gewühl hier zu jeder Tageszeit, und bis hinab zur Hauptpost wird die Straße nicht leer von Wagen- und Fußgängerverkehr.[...] Nicht ein Restaurant gewöhnlichen Stiles, sondern fast ein Allgemeinbegriff ist das am Postplatz neben der Lohmühlenpromenade errichtete, mit allem Komfort ausgestattete Café Trömel mit seinem vielbesuchten Sommergarten.“⁴⁸ In Abgrenzung zu dem negativen Bild der Industriebauten am Elsterufer werden hier jene Kennzeichen der Stadt zitiert, in denen sich die bürgerliche Öffentlichkeit abbildete und ihre Werte sich manifestierten.

Die spezifische Struktur Plauens als Handels- und Industriestadt beeinflusste nach Schulze den Charakter der Stadt und ihrer Bewohner durchaus günstig: „Es gibt kaum eine Straße [in der Bahnhofsvorstadt, SF], in der nicht da und dort Firmenschilder künden, daß hier entweder eine Stickerei, ein Spitzenfa-

⁴⁷ Otto Schulze, Das Vogtland und seine Kreisstadt Plauen, in: Salonblatt 5:18 v. 30.4.1910: Das Vogtland und seine Industrie, S. 512-518, hier S. 515.

⁴⁸ Ebd., S. 517.

brikant, ein Musterzeichner oder ein Vertreter verwandter Berufsklassen seine Stätte hat. Die eigenartige Industrie Plauens drückt auch dem gesamten Stadtbilde ihren Stempel auf. Trotz der zahllosen großen und kleinen Etablissements fehlen die rauchigen Schloten und das dunstige Milieu, die sonst Fabrikstädte so unvorteilhaft kennzeichnen. Dank der Fürsorge der Stadtvertretung ist der Bauplan von dem Grundsatz aus aufgestellt, Licht und Luft zu schaffen, und dem ist in den neuen Straßenzügen allenthalben Rechnung getragen. Wohltuend berührt ein anderer, wieder in der Industrie begründeter Umstand. Bei der Stärke der weiblichen Arbeiterbevölkerung – es gibt fast 7000 weibliche Einwohner mehr als männliche – überwiegt zu den Stunden des Geschäftsschlusses das zarte Geschlecht das stärkere, und bei der Art ihrer Beschäftigung wissen die Frauen und Mädchen sich sauber und nett zu kleiden, und auch die männliche Arbeiterschaft legt Wert darauf es den Kolleginnen gleichzutun.⁴⁹

Plauen erscheint hier als eine in zweifachem Sinne ‚saubere‘ Stadt: die bebaute Umwelt ist rein und wird nicht durch die Industrie verschmutzt, die Bewohner sind geschmackvoll gekleidet und geben äußerlich ein ‚properes‘ Bild ab. Dieser Beschreibung der Stadt liegt die ideale Annahme eines von den Widersprüchen des Industriezeitalters freien Gemeinwesens mit sauberer Industrie, sozial integrierter Stadtbevölkerung und hohem sittlichen Standard (insbesondere der Frauen) zugrunde. Werte wie Fleiß, Bildungsstreben, Wohlstand und Wohltätigkeit markieren sowohl das Arbeits- wie auch das Freizeitleben der Einwohner: „Das gesellige Leben in Plauen ist angenehm. Wird auch mit Hochdruck gearbeitet, so ist doch der Plauener nach vollbrachtem Tagewerk dem Vergnügen nicht abhold, ja es ist nicht zu viel gesagt, wenn man behauptet, daß er die vielen ihm gebotenen Veranstaltungen, mögen es Vorträge, Theater- und Zirkusvorstellungen oder Tanzunterhaltungen sein, mit Freuden und Nachdruck wahrnimmt. Eine hervorragende Eigenschaft zeichnet ihn aus und das ist sein stark ausgeprägter Wohltätigkeitssinn, der stets in die Erscheinung tritt, wenn irgendwo von Not und Kummernis berichtet wird. Im allgemeinen erfreut sich die Bevölkerung eines behäbigen Wohlstandes [...]“⁵⁰

Während die positiven Grundzüge des provinziellen Charakters Plauens in Schulzes Beschreibung erhalten geblieben sind, werden jüngere Entwicklungen vor allem als ein Katalog zusätzlicher Annehmlichkeiten dargestellt. Die Stadt vereint somit das Beste aus zwei Welten in sich – aus der problematischen Zwischenstellung wird eine vorteilhafte Symbiose. Diese im Zuge der Großstadtwerdung etablierte Sichtweise findet sich sowohl im Selbstbild Plauens wie auch in der Außendarstellung der Stadt wieder. Die im Umlauf befindlichen ne-

⁴⁹ Ebd.

⁵⁰ Ebd., S. 518.

gativen Assoziationen der Industriestadt – von der Luft- und Wasserverschmutzung bis zur rebellischen Arbeiterschaft, vom Gruppenegoismus bis zum Verfall der Sitten – sind hierin ausgeblendet.

Fazit

Es kann nicht abschließend beurteilt werden, inwieweit Schulzes Plauer Stadtansicht von 1910 ein repräsentatives Selbstbild der Stadtbewohner darstellte. Allerdings wurden seine Auffassungen durchaus in zeitgenössischen Publikationen und öffentlichen Reden gespiegelt, sodass man von verbreiteten Ansichten innerhalb der bürgerlichen Führungsschicht sprechen kann. Plauen trat dem Außenstehenden nach 1904 nicht als ein Modell souveräner Urbanität entgegen, sondern als ein Hybrid im Sinne der provinziellen Großstadt. In diesem Gebilde lebte die Vergangenheit in Gestalt eines Mangels an Urbanität fort; während die Stadt äußerlich zur Großstadt geworden war, blieb sie innerlich kleinstädtisch.⁵¹ Wenn der Plauer Oberlehrer Karl Rödiger ein Jahr nach Schulzes Publikation in einem Zeitungsartikel mit dem Titel „Von der Kleinstadt zur Großstadt. Eine Unterhaltung über Plauens vergangene Tage“ urteilte, die Stickmaschine und der mechanische Webstuhl hätten Plauen „unaufhaltsam, zielsicher zur Großstadt emporgeführt“, sodass „die ‚alte, gute Zeit‘, die Zeit der Kleinstadt“, nur in der Erinnerung weiterlebe, so beschrieb er damit lediglich das äußere Wachstum der Stadt in den zurückliegenden drei Jahrzehnten.⁵² Der von Rödiger am Ende seines Textes geäußerte Wunsch „Mag auch das Alte fallen, möge sich Neuere, Besseres entfalten. Möge unsere liebe Stadt Plauen immer noch größer und glücklicher und reicher und – schöner werden“ drückt zwar eine positive Sichtweise der Großstadtwerdung aus, hat als Bezugspunkt jedoch weiterhin eine den Zeitgenossen noch verinnerlichte kleinstädtisch-ackerbürgerliche mentale Disposition. Anders ausgedrückt: Ohne einen nostalgisch gefärbten Rückbezug auf die provinzielle Vergangenheit war auch für Rödiger eine Darstellung der Großstadt Plauen nicht möglich.

Die Zwischenstellung zwischen Klein- und Großstadt wurde – das zeigt Schulzes Text – durchaus als ein wünschbarer Gleichgewichtszustand gesehen, in dem zwar die Vorteile der modernen Großstadt wahrgenommen, jedoch

⁵¹ Vgl. klassisch zur Ausprägung „innerer Urbanität“ Gottfried Korff, *Mentalität und Kommunikation in der Großstadt*. Berliner Notizen zur „inneren“ Urbanisierung, in: Theodor Kohlmann/Hermann Bausinger (Hrsg.), *Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung*, Berlin 1985, S. 343-361.

⁵² Karl Rödiger, *Von der Kleinstadt zur Großstadt. Eine Unterhaltung über Plauens vergangene Tage*, in: *Vogtländischer Anzeiger und Tageblatt* Nr. 151 v. 2.7.1911.

auch die (vermeintlichen) Werte der vergangenen Kleinstadt bewahrt werden konnten. Die bürgerlichen Eliten Plauens zementierten somit ein alternatives Bild von Großstadt: Den gängigen Negativurteilen und Klischees über Berlin und vergleichbare Metropolen (Schnellebigkeit, Nervenüberreizung, Unruhe, Anonymität und Übersättigung) wurde das ruhige, harmonische und auf sozialen Ausgleich bedachte öffentliche Leben Plauens entgegengestellt. Eine Stadt wie Plauen, „halb Provinz-, halb Weltstadt“⁵³, konnte zwar nicht die gängigen Negativbilder von der Großstadt brechen, aber in ihrem Selbstbild doch einen lokalen Gegenentwurf hierzu erstellen.

⁵³ Erhardt, S. 120.

Isabel Glogar

Tagungsbericht: *International Conference on Working Class Districts - Urbane Transformationen in der wachsenden Stadt*

in Wien, vom 14.-15. September 2017

Im Mittelpunkt der interdisziplinären Tagung an der FH Campus Wien standen die in der Industrialisierung entstandenen Arbeiterviertel, die in wachsenden Städten gegenwärtig besonderen Dynamiken unterliegen. Demographische Veränderungen, Polarisierungen des Arbeitsmarktes, Aufwertungen des Stadtzentrums, Verknappungen von Wohnraum oder begrenzte städtische Budgets und Flächenkapazitäten führten unter anderem dazu, dass die häufig peripherisierten Quartiere zu zentralen Zielgebieten der Stadtentwicklung und staatlicher Politiken werden.

MARC DIEBÄCKER (FH Campus Wien) begrüßte als Vertreter der Organisatoren die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Tagung. Aus Sicht der Sozialen Arbeit und einer gerechten Stadtteilentwicklung sei es wichtig, so DIEBÄCKER, den Blick auf die Lebensqualität der Bewohner zu richten. Nachverdichtung dürfe nicht zur Abwertung der Lebensweisen oder Verdrängung von bereits wohnhafter Bevölkerung führen.

SUSANNE HEEG, Professorin für Geographische Stadtforschung (Goethe-Universität Frankfurt am Main), eröffnete den ersten Tag der Konferenz mit dem Vortrag „Macht der Zahlen. Wie sich Investoren die Welt zugänglich machen“. HEEG thematisierte die Bedeutung kalkulativer Praktiken bei der Etablierung internationaler Immobilienmärkte. Diese Praktiken hätten, wie HEEG meinte, dazu beigetragen, Immobilienmärkte in ein kalkulierbares Verhältnis zu verwandeln. Dadurch würde es für Investoren möglich, den Wert von Immobilien und lokalen Immobilienmärkten international wahrzunehmen und einzuschätzen. Durch internationale Vergleichbarkeit von lokalen Immobilienmärkten – dies beinhalte die Transformation von gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Bedingungen in Zahlen – würde der Kontext geschaffen, in dem Investmententscheidungen getroffen werden könnten. Zu-

gleich trüge dies dazu bei, dass Märkte als territoriale Einheiten erkennbar würden und abgegrenzt werden könnten, unterstrich HEEG zum Abschluss ihres Vortrags.

Anschließend folgte der Vortrag „Working class districts: Divergence of social and spatial trends“ von ALI MADANIPOUR, Professor für Urban Design (Newcastle University). Globale Veränderungen der Arbeitsformen transformieren, wie MADANIPOUR feststellte, wie Städte und urbane Gesellschaften verstanden würden. Der Wohlfahrtsstaat der Nachkriegszeit ermöglichte Verbesserungen der Wohn- und Arbeitsbedingungen der Arbeiterklasse und schuf die Bedingungen für marktgetriebene urbane Verhältnisse, welche hochqualifizierte Arbeiter in einer dienstleistungsbasierten Ökonomie bevorzugen. Dieser fundamentale Wandel kreiere eine Teilung: Einerseits würden Räume stetig verbessert, um den Anforderungen von Hochqualifizierten und Investoren zu genügen, andererseits hätte die „Kommodifizierung“ von Raum andere Gruppen marginalisiert. Auch in Zeiten zunehmender „Austeritätspolitik“ vieler Städte, betonte MADANIPOUR, sei es wesentlich den Zugang zu öffentlichem Raum für benachteiligte Gruppen zuzulassen.

Am Nachmittag eröffnete FELICITAS HILLMANN, Professorin für Transformation städtischer Räume im internationalen Kontext (TU Berlin), eine zweite Session von Keynotes. Ihr Beitrag mit dem Titel „Migration als Essenz urbaner Transformation“ illustrierte, wie Städte auf Zu- und Einwanderung angewiesen seien, damit sie ihr Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum halten könnten. Sie befänden sich damit in einer paradoxen Situation. Im internationalen Wettbewerb konkurrierten sie um besonders qualifizierte, bildungshungrige oder wohlhabende Newcomer und richteten ihre Regenerierungsmaßnahmen nach diesen Gruppen aus. Gleichzeitig seien sie vor Ort mit Einwanderern konfrontiert, die temporär, als Flüchtlinge oder als Familiennachzügler mit unterschiedlichen Integrationsbedürfnissen und Aufenthaltshorizonten kämen. Der Vortrag diskutierte die verschiedenen Facetten der Zuwanderung in die Städte als Teil einer „migration-led-regeneration“ und thematisierte deren zentrale Position für die urbane Transformation.

CHRISTOPH REINPRECHT, Professor für Soziologie (Universität Wien), stellte im Vortrag „Über Peripherisierung in der Stadt“ fest, dass soziale Veränderungsprozesse heute meist unter dem Gesichtspunkt von Aufwertung und Gentrifizierung diskutiert würden. Die Verbürgerlichung ehemaliger Arbeiterviertel sei allerdings nur ein Aspekt verräumlichter sozialer Ungleichheit. Der Wandel forcieren gleichzeitig die Peripherisierung und Marginalisierung von Stadtgebieten, wobei soziale Spaltungen und Risse oftmals kleinräumig aufträten und auch quer zu den großen Gliederungslinien (Klasse, Haushaltsstatus, Migration) liegen würden. Anhand konkreter Beispiele in Wien thematisierte

REINPRECHT die relationale Dynamik urbaner Veränderungsprozesse.

MARIE GLASER, Leiterin des ETH Wohnforums (ETH Zürich), eröffnete ihren Vortrag am zweiten Konferenztag mit dem Titel „Neue Wohnmodelle für eine sich wandelnde Stadtgesellschaft“ durch eine Darstellung der „Wohnpraktiken im Wandel“ aus der Schweizer Perspektive. Aktuelle Veränderungen betreffen, wie Glaser darstellte, neue Anforderungen durch vermehrten Zuzug in Städte, eine Alterung der Gesellschaft, wachsende Mobilitätsanforderungen durch multilokales Wohnen sowie eine wachsende Kluft im Bezug auf die soziale und ökonomische Lage und damit Finanzierbarkeit von Wohnraum für vulnerable Gruppen wie Alleinerziehende, kinderreiche Familien, Migranten, Ältere mit kleinen Renten, „Working Poor“ und Sozialhilfebeziehende. Der „Status Quo“ zeige sich unter anderem durch hohe Wohnkostenbelastung, zunehmende Versorgungsunterschiede, Abzug in die Agglomerationen, Mangel an nicht marktkonformen Angeboten, Diskriminierung und eingeschränkten Zugang für benachteiligte Haushalte, ein oft unattraktives Wohnumfeld und fehlende soziale Vernetzung. In diesem Zusammenhang strich Glaser die „preisdämpfende“ Rolle alternativer Wohnmodelle heraus und verwies als Beispiel auf den genossenschaftlichen Wohnungsbau in Zürich der durch Spekulationsentzug zu Leistbarkeit durch das Instrument der „Kostenmiete“ beitrüge.

„Values and Ideologies of Urban Technologies“ standen im Mittelpunkt des Vortrags von DIETMAR OFFENHUBER, Assistant Professor für Public Policy und Urban Affairs (Northeastern University, Boston). Er verwies darauf, dass der Stadtplanungsdiskurs zunehmend mit Technologiekonzepten wie „Smart Cities“, „Open Data“, „Internet of Things“, opportunistischen Datenquellen und Maschinenintelligenz konfrontiert sei. Entgegen der weitverbreiteten Sichtweise hätten Technologien wie das Internet keine inhärente Logik, die deren soziale Auswirkungen determinieren. Das bedeute gleichzeitig jedoch nicht, dass diese Technologien neutral seien und es nur darum gehe, wie und wofür sie eingesetzt werden könnten. Soziale, politische und technisch-materielle Aspekte seien eng miteinander verwoben. In seinem Vortrag differenzierte Offenhuber die vielfältigen Ideen und Erwartungshaltungen hinter Stadttechnologien in vier Paradigmen aus, die sich vor allem durch die Wertesysteme und Interessen ihrer Vertreter unterscheiden.

Im Anschluss an die Keynotevorträge wurden 54 wissenschaftliche Beiträge und Projekte in 18 parallelen Panelsessions an beiden Konferenztagen von den internationalen Teilnehmern und Teilnehmerinnen vorgestellt. Die Panels fokussierten auf Transformationsprozesse in acht Themensessions und boten Raum für die Diskussion von sozialen Ungleichheiten und urbanen Diversitäten, ökonomischen Transformationen und sozialen Stadtpolitiken, Gesundheit, Lebensphasen und demographischen Entwicklungen, Nachverdichtung und so-

zialer Infrastruktur, Stadtplanung und Partizipation, leistbarem Wohnen und neuen (urbanen) Wohnformen, erneuerbaren Energien und nachhaltigen Sanierungen sowie der Zukunft urbaner Mobilität.

Als Abschluss der Konferenz fanden zwei öffentliche Podiumsdiskussionen zum Thema „Wien-Favoriten im Wandel“ und „Die Peripherie Wiens – urbane Transformationen und Lebensqualitäten im internationalen Vergleich“ mit Experten und Vertretern der Stadtplanung statt.

**Isabel Glogar, Arbeitsgruppe Lebensqualität urbaner Räume. Lektorin FH Campus Wien, Department Bauen und Gestalten,
isabel.glogar@edu.fh-campuswien.ac.at**

Kilian Fehr

Tagungsbericht: *Kommunen im Nationalsozialismus*

im Martin-Luther-Haus in Villingen-Schwenningen vom 13. bis 14. Oktober 2017

Wie nehmen Menschen soziale und geographische Räume wahr und füllen diese mit Leben aus? Eine städtische Perspektive eröffnet die Möglichkeit, diese dynamischen Lebens- und Handlungsräume zu untersuchen. Die Forschung zum Nationalsozialismus beginnt dabei gerade erst, in die räumliche Dimension kommunaler NS-Gesellschaften systematisch einzudringen. Die vom 13. bis 14. Oktober 2017 von der Arbeitsgemeinschaft für geschichtliche Landeskunde am Oberrhein (AGLO), dem Stadtarchiv Villingen-Schwenningen und dem freien Historiker ROBERT NEISEN (Freiburg) veranstaltete öffentliche Tagung „Kommunen im Nationalsozialismus“ im Martin-Luther-Haus in Villingen-Schwenningen zielte in diese Richtung. Schwerpunkte waren dabei kommunale Machtstrukturen im südwestdeutschen städtischen und ländlichen Bereich sowie Elitenverhalten und -biografien, auch über 1945 hinaus.

Die erste Sektion wurde von JÜRGEN KLÖCKLER (Konstanz) eröffnet, der anhand der exemplarischen Untersuchung der Stadtentwicklungs- und der kommunalen Judenpolitik überzeugend den komplexen Wandlungsprozess des Handelns der Konstanzer Stadtverwaltung seit 1933 erläuterte. Die Konstanzer Verwaltung war treibende und nicht getriebene Kraft des Nationalsozialismus. Sie behauptete sich gegenüber den neuen Machthabern durch Selbstgleichschaltung und durch Akzeptanz des politischen Primats.

ERNST-OTTO BRÄUNCHE (Karlsruhe) richtete seinen Blick auf die Frage nach den Auswirkungen der badischen Gauleitung in Karlsruhe auf die Stadtverwaltung. Dabei war der Eingriff der Gauleitung in die Stadtentwicklung omnipräsent. So sei der Vorzeigestatus Karlsruhes seit 1933 als badische Gauhauptstadt sicherlich mitentscheidend dafür gewesen, dass die Stadt bei den Terroraktionen und Verbrechen gegen die jüdische Bevölkerung sowie bei der Deportation der Juden nach Gurs im Oktober 1940 eine traurige Spitzenrolle einnahm.

Am Beispiel des kleinen südpfälzischen Dorfes Hagenbach erläuterte anschließend HANS-JÜRGEN KREMER (Hagenbach), dass der aus überregionaler Distanz straff gelenkt und effektiv erscheinende Aufbau der NS-Diktatur sich bei genauem Hinsehen vor Ort oft gerade wenig(er) strukturiert und gleichförmig abspielte. In Hagenbach etwa gab die NSDAP ein desolates Bild eines an-

derhalb Jahre andauernden internen Machtkampfes ab, bevor die neue Herrschaft etabliert werden konnte.

Die Errichtung nationalsozialistischer Strukturen am Beispiel der Mannheimer Umlandgemeinde Ilvesheim analysierte MARKUS ENZENAUER (Mannheim). Obwohl die Nationalsozialisten in Ilvesheim – gemessen an den langen demokratischen und kommunistischen Traditionen vor Ort – ab 1934 beträchtliche Erfolge feiern konnten, vermochte es die Ortsgruppe der NSDAP während der 1930er Jahre dabei nie, den kommunistischen Untergrund und Widerstand vor Ort gänzlich auszuschalten.

WOLF-INGO SEIDELMANN (Rödental) zeigte am Beispiel des Bergbaus in Blumberg und der 1936 gegründeten Doggererz GmbH, wie stark Anspruch und Wirklichkeit nationalsozialistischer Sozial- und Wirtschaftspolitik im Einzelfall divergieren konnten. Blumberg veranschaulichte die kompromisslose Unterordnung ökonomischer und sozialer Erwägungen unter die Rüstungspolitik. Das Erlebnis der „Volksgemeinschaft“ stellte sich für die ausgebeuteten Blumberger Arbeiter doch ziemlich anders dar, als es der Nationalsozialismus propagierte.

Eine interessante Abwechslung bot am Ende der ersten Sektion ANITA BINDNER (Stuttgart), die ausgewählte Szenen aus der Landesfilmsammlung des Stuttgarter Hauses des Dokumentarfilms zeigte. Bei der Filmkompilation wurde deutlich, dass die Darstellung des Familienglücks das Lieblingsmotiv der damaligen Amateurfilmer war, die freilich auch die stets allgegenwärtige Perspektive der Wochenschaufilmer eifrig übernahmen; heimlich gedrehte Dokumentationen wie solche zum Pogrom vom 9. November 1938 blieben die Ausnahme.

Im öffentlichen Abendvortrag sprach MALTE THIESEN (Münster) über Perspektiven neuer Forschungen zu Kommunen im Nationalsozialismus. Laut THIESEN erhalten Phänomene vor Ort Konturen, die im Großen oft unscharf blieben. Am Beispiel der „Volksgemeinschaft“ als gelebter sozialer Praxis, der Vorstellung von zwei neuen raumtheoretischen Studien sowie der erinnerungskulturellen Analyse kommunaler Gedächtnisse an den Nationalsozialismus verdeutlichte er die Vorzüge und Möglichkeiten einer vergleichenden lokalen und regionalen Forschung.

Die zweite Sektion leitete am Folgetag ROLAND MÜLLER (Stuttgart) mit seinem Vortrag über die Stuttgarter Ortsgruppenleiter der NSDAP ein. MÜLLER analysierte ausführlich die soziale Zusammensetzung der Kohorte der Stuttgarter Ortsgruppenleiter und deren Rolle in einer Großstadt mit Sitz der Kreis- und Gauleitung. Dabei machte er klar in welchem Maße die Ortsgruppenleiter zur Integration der Bürger in das System des Nationalsozialismus beitrugen beziehungsweise für Ausgrenzung und Desintegration verantwortlich waren.

ULRICH NIESS (Mannheim) ging mit seinem Vortrag über den 1930 gegründeten Mannheimer Rotary Club der Frage nach, warum die Rotary Bewegung trotz ihrer hohen ethischen Grundprinzipien und ihrer Mitgliederstruktur, die der Weimarer Demokratie in weiten Teilen aufgeschlossen gegenüber stand, sich gleichwohl ab 1933 an die NS-Herrschaft anzupassen versuchte. Trotz aller Kooperation konnte man letztlich auch in Mannheim dem endgültigen Verbot der Rotary Bewegung durch die NSDAP 1937 nicht entgehen.

ROBERT NEISEN (Freiburg) verglich die Rolle der Bürgermeister in Schwenningen und Villingen zur Zeit des Nationalsozialismus. Während in Villingen mit Hermann Schneider (1933-1937) und Karl Berckmüller (1937-1945) zwei überzeugte Nationalsozialisten an der Spitze der Stadtverwaltung standen, blieb mit dem linksliberalen Otto Gönnerwein in Schwenningen ein erfahrener Verwaltungsjurist aus der Weimarer „Systemzeit“ im Amt, der dem NS-System unter Umständen mehr nützte als ein zu fanatischer und ideologischer NS-Karrierist.

Am Beispiel einer Gruppe von Nationalsozialisten der ersten Stunde stellte WOLFGANG GALL (Offenburg) überzeugend dar, wie kommunale Beziehungsgeflechte das nationalsozialistische Herrschaftssystem vor Ort stabilisierten. Dabei bestand das von ihm vorgestellte Offenburger Netzwerk zu großen Teilen nicht aus sogenannten „Schreibtischtätern“, sondern beteiligte sich aktiv an der Verfolgung der politischen Gegner. Es überdauerte und funktionierte weiter bis in die Nachkriegszeit der frühen Bundesrepublik.

Mit seinem Vortrag zur Geschichte der Freiburger SS verbreiterte HEIKO WEGMANN (Freiburg) diese Quellenanalyse, bezogen auf relativ homogene Führungsgruppen des NS. Er stellte dabei mit einem vielversprechenden kollektivbiografischen Ansatz die Mitgliederstruktur der Freiburger SS sowie exemplarische Biografien einzelner Mitglieder vor. Abschließend analysierte WEGMANN vor dem Hintergrund des stark katholisch geprägten Südbaden Freiburger Spezifika im Vergleich zur Mitgliederstruktur der SS im Reich.

WOLFGANG HEITNER (Villingen-Schwenningen) widmete sich der Durchsetzung der nationalsozialistischen Herrschaft in Villingen. Dabei ging er der Frage nach, wie sich die Nationalsozialisten in einer stark vom Katholizismus geprägten Stadt – in der das Zentrum sowohl bei Wahlen zum Landtag, zum Reichstag als auch auf kommunaler Ebene die Mehrheit der Wähler auf sich vereinigte – innerhalb weniger Monate im Jahr 1933 personell und institutionell etablieren konnten.

Im letzten Vortrag der Tagung stellte HEINRICH MAULHARDT (Villingen-Schwenningen) die Geschichtsschreibung zum Nationalsozialismus in Villingen-Schwenningen vor. Seine Analyse deckt sich durchaus mit der Historiographie der Bundesrepublik: Die Auseinandersetzung mit der Geschichte der NS-

Zeit erreichte in Deutschland erst spät die lokale Ebene. Die verspätete Aufarbeitung sorgte jedoch auch gleichzeitig dafür, dass sich die deutsche Geschichtswissenschaft seit den 1980er Jahren umso kritischer und detaillierter mit der Zeit des Nationalsozialismus beschäftigen konnte. Heute erreicht die NS-Historiographie eine Tiefe, die man vor 20 bis 30 Jahren noch nicht für möglich gehalten hat.

Eine umfassendere Version des Berichts ist am 25.01.2018 in H-Soz-Kult erschienen: Kommunen im Nationalsozialismus, 13.10.2017-14.10.2017 Villingen-Schwenningen, in:

H-Soz-Kult, 25.01.2018, www.hsozkult.de/conferencereport/id/tagungsberichte-7513.

Kilian Fehr, M.A., Historisches Seminar Universität Freiburg, kilian.fehr@geschichte.uni-freiburg.de

Tagungsbericht: *Die Stadt und ihre Mauern*,

veranstaltet vom Archiv der Hauptstadt Prag und seinen Partnern am 10. und 11. Oktober 2017 im Palais Clam-Gallas in Prag

Die Konferenzen des Prager Stadtarchivs sind traditionell Themen der Stadtgeschichte gewidmet. Dieses Mal standen die Stadtmauern im Zentrum der Aufmerksamkeit. Die zahlreichen Referate thematisierten vor allem den Bau, die Funktionen wie auch das Leben innerhalb und außerhalb der Stadtbefestigungen.

Eingeleitet wurde die Konferenz von dem konzeptionellen Referat JIŘÍ PEŠEKS (Prag), der unter anderem die Entwicklung der Prager Stadtmauern und ihre Bedeutung skizzierte. Darauf folgte ein Block von archäologischen Beiträgen, in denen Mitarbeiter des Nationalen Denkmalamtes Prag und des Museums der Hauptstadt Prag (JARMILA ČIHÁKOVÁ, ZDENĚK DRAGON, JAROSLAV PODLIŠKA, PETR STAREC et al.) sehr anschaulich die Fragmente der Befestigung der Prager Altstadt, der Prager Neustadt und der Kleinseite vorstellten. Zu Wort kamen auch die mährischen Archäologen (VÁCLAV KOLAŘÍK et al.), die die neuesten Erkenntnisse bezüglich der Befestigung der Stadt Brünn präsentierten. Ergänzt wurden diese Beiträge durch den Abendvortrag MILAN ŠIMŮNEKS (Prag), der aus überlieferten Illustrationen, Fotografien und weiteren Quellen ein 4D-Modell der Stadt Prag erarbeitet hat und die bereits nicht mehr existierenden Prager Stadttore digital wieder „auferstehen“ ließ.

Die Stadtmauern waren ein Wahrzeichen der Stadt. Auf welche Weise ihre Errichtung mit dem Verwaltungsakt der Stadtgründung zusammenhing, thematisierte SÉBASTIEN ROSSIGNOL (Newfoundland) in seinem Referat. Eine ähnliche Frage stellte sich SARAH HADRY (München), die sich der Darstellung der Befestigungen auf den Stadtsiegeln widmete.

Die Breite des Themas wurde durch eine Reihe von Beiträgen verdeutlicht, die den spezifischen Funktionen der Stadtmauern gewidmet waren. MARKUS JANSEN (Köln) untersuchte die Beziehung zwischen der Stadt und ihrer Obrigkeit, die er an einem Streit der Kölner Bürger mit dem Erzbischof illustrierte, in dem die Stadtbefestigung eine wichtige Rolle spielte. CARL CHRISTIAN WAHRMANN (Wiesbaden) stellte am Beispiel der Schutzmaßnahmen gegen Epidemien in den baltischen Städten die Befestigungen als ein Instrument für die Kontrolle der Bevölkerung vor. Die Frage der jüdischen Bevölkerung in den Städten und ihrem Anteil am Bau und an der Verteidigung der Stadtmauern

thematisierten in ihrem Beitrag PAVEL KOČMAN und DANIEL POLAKOVIČ (Prag).

Auf der Tagung kam auch die Problematik der Instandhaltung der Stadtbefestigungen zur Sprache. In Nürnberg fiel diese Aufgabe den einzelnen Vierteln zu, deren Entwicklung HELGE WEINGÄRTNER (Nürnberg) schilderte. Ein anderes Vorgehen wählte Karl IV., der die Pflege der Neustädter Mauern den Prager Schützen anvertraute. Die mit diesem Privileg verbundenen Probleme erläuterte JIŘÍ SMRŽ (Prag). Im Laufe der Diskussionen wurde wiederholt die finanzielle Seite des Befestigungsbaus thematisiert. Das Referat von WOLFGANG WÜST (Nürnberg) befasste sich als einziges direkt mit den Finanzen, genauer gesagt mit der Entwicklung der Verbrauchssteuer, des sogenannten Ungelds, das gerade für den Bau und die Instandhaltung der Stadtmauern zum Einsatz kam.

Ein zentrales Thema war die Modernisierung der Mauern, die als Reaktion auf die Entwicklung neuer Waffentypen und den damit verbundenen Wandel der Militärtaktiken erfolgte. Zu den ersten Modernisierern gehörten an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert die Herzöge von Ferrara Ercole I. d'Este und sein Sohn Alfonso, deren Werk ELENA TADDEI (Innsbruck) präsentierte. KLARA KACZMAREK-LÖW (Weißenburg) unternahm einen Vergleich zwischen den zeitgleich erbauten Befestigungen von Breslau und Görlitz. Eine weitere polnische Stadt stellte BOGUSŁAW DYBAŚ (Wien) vor, der sich den Plänen Heinrich Strobands für die Modernisierung der Befestigung der Stadt Thorn widmete. WŁODZIMIERZ ZIENTARA (Toruń) veranschaulichte auf der Basis zeitgenössischer Quellen, wie diese Befestigung im 17. Jahrhundert von Reisenden wahrgenommen wurde. Von den deutschen Städten wurde das Beispiel München vorgestellt, über dessen Stadtmauern BRIGITTE HUBER (München) referierte, die unter anderem auch die ersten Bemühungen um den denkmalpflegerischen Schutz der Mauern zu Beginn des 19. Jahrhunderts skizzierte.

Eine größere Beachtung erhielten die Städte der Habsburgermonarchie. Mit der Modernisierung der Wiener Stadtbefestigung im 16. Jahrhundert beschäftigte sich CHRISTOPH SONNLECHNER (Wien). MARKUS JEITLER (Wien) verglich anschließend diese Festungsanlage mit der jüngeren Prager Befestigung. Der Person des Prager Kommandanten Jan de La Croon, der sich auch an dem Bau einiger weiterer böhmischer Befestigungen beteiligte, widmete sich LUKÁŠ SLÁMA (Ústí nad Labem). Die Eheleute PAVLA und JAN HASIL (Prag) wiederum stellten dann weitere Quellen für das Studium der Prager Barockbefestigung vor, den täglichen Betrieb an den Prager Stadttoren im 18. Jahrhundert schilderte FRANTIŠEK IŠA (Prag).

ISTVÁN NÉMETH (Budapest) beschrieb dann die Situation an der Ostgrenze der österreichischen Monarchie. Aufgrund der Expansion des Osmanischen

Reiches wurde es notwendig, ein neues Verteidigungsnetz aufzubauen. So erhielten verschiedene königliche Grenzstädte, die nunmehr militärischen Zwecken unterworfen wurden, eine Befestigungsanlage. MICHAL DUCHOŇ (Bratislava) untersuchte anschließend in seinem Referat die Adaptionen der Stadtbefestigung Pressburgs nach dessen Ernennung zur Hauptstadt des Königlichen Ungarn.

Von den böhmischen Städten wurde außer Prag die auf der grünen Wiese erbaute Festung Theresienstadt vorgestellt, deren Entstehungsumstände JIŘÍ HOFMAN (Terezin) schilderte. Größeren Raum erhielt die mährische Festungsstadt Olmütz, deren Stadtmauern auf Betreiben der Bürger errichtet wurden. Den Bau dieser Festungsanlage und ihre Bedeutung während der preußischen Belagerung in den 1740er und 1750er Jahren fasste JIŘÍ BOROVSKEÝ (Prag) zusammen. Die Situation einhundert Jahre später, als der Festungscharakter die Stadt Olmütz in ihrer weiteren räumlichen Entwicklung hinderte, erläuterte MICHAEL VIKTOŘÍK (Olomouc). Das Leben in der ostböhmischen Festungsstadt Königgrätz in derselben Zeit stellte JOSEF ŠRÁMEK (Hradec Králové) vor.

Die Stadtbefestigungen verloren unter bestimmten Umständen ihre primäre Funktion. Schon im ersten Block der Konferenz wurde dies von MARCIN GRULKOWSKI (Warschau) am Beispiel der Wehranlagen der Stadt Danzig thematisiert. Diese Hansestadt wuchs nämlich so schnell, dass sich die ursprünglichen mittelalterlichen Stadtmauern bald innerhalb der Stadt befanden und somit ihre Verteidigungsfunktion verloren. Die Freizeit- und wirtschaftliche Nutzung der Prager Stadtmauern in der Mitte des 19. Jahrhunderts skizzierte MARTINA MAŘÍKOVÁ (Prag). Die Problematik der Entfestigung der Städte untersuchte YAIR MINTZKER (Princeton), der an die politische Funktion der Befestigungen erinnerte und insbesondere an ihre Bedeutung für die polizeiliche Kontrolle, die seiner Ansicht nach der Grund dafür war, dass die Stadtmauern in Mitteleuropa erst im 19. Jahrhundert geschleift wurden.

Die Referate behandelten vor allem die großen Städte Mitteleuropas: vertreten waren königliche und Hansestädte, aber auch freie Reichsstädte. Ihre rechtliche Stellung war unterschiedlich, weswegen auch die Frage diskutiert wurde, inwieweit die Stadtmauern das Gebiet der Stadtverwaltung definierten. Interessant war ebenfalls die Frage der Initiatoren des Baus und der Modernisierung der Befestigungen. So gab es Fälle, in denen den Stadtbewohnern Letztere von der Obrigkeit oktroyiert wurden, in anderen wurde die Errichtung der Stadtmauern von den Städten selbst initiiert. Gleich waren ihnen aber die Probleme, die den Bau der Befestigungen begleiteten. Die praktische Umsetzung der idealen Pläne, insbesondere im Fall der Barockbefestigungen wie auch die langfristige Instandhaltung der Anlagen, waren nämlich für viele Städte zu kostspielig. Am Ende blieb daher nur zu konstatieren, dass die Befestigungen

nur so stark waren wie die Entschlossenheit ihrer Verteidiger: Nicht selten wurden die Belagerer in die Stadt gelassen oder wurde die Stadt freigekauft, ohne dass Anstrengungen zu ihrer Verteidigung unternommen worden wären.

Zora Damová, Mitarbeiterin des Prager Stadtarchivs (Odbor „Archiv hlavního města Prahy“), Zora.Damova@praha.eu

T E R M I N E

2. Halbjahr 2018

5. – 6. Juli
Kongress: *Circular Economy – Urban Metabolism and Regional Development. Challenges for a Sustainable Future (25th APDR Congress)*
APDR (Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional), FCSH (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas) Universidade Nova de Lisboa, CICS.NOVA (Interdisciplinary Centre of Social Sciences, Lissabon) RSAI (The Regional Science Association International), ERSA (The Home of Regional Science in Europe)
Lissabon, Portugal
Deadline: 6. Mai 2018
<http://www.apdr.pt/congresso/2018/>
5. – 9. Juli
Konferenz: *Urban Form and Social Context: From Traditions to Newest Demands (25th International Seminar on Urban Form)*
International Seminar on Urban Form (ISUF)
Krasnoyarsk, Russland
<http://conf.sfu-kras.ru/en/isuf2018>
30. Juli
CfP: *Field as Archive / Archive as Field*
International Journal of Islamic Architecture
Deadline: 30. Juli 2018
<https://www.intellectbooks.co.uk/journals/view-Journal,id=204/view,page=2/>
23. – 25. August
Konferenz: *Neighbours or Strangers? Conflict, Negotiation and Collaboration in Multicultural Communities (Passages from Antiquity to the Middle Ages VII)*
University of Tampere
Tampere, Finnland
<http://www15.uta.fi/trivium/passages/>

25. – 26. August
 Konferenz: *4th Conference of the International Bridges Group*
 International Bridges Group, Gesellschaft für
 Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung
 Regensburg
<https://www.hsozkult.de/event/id/termine-36189>
29. Aug.– 1. Sept.
 Konferenz: *EAUH 2018: Urban Renewal and Resilience. Cities in comparative perspective*,
 Università Roma Tre
<https://eauh2018.ccmgs.it/>
 Am Do. 30.8. mittags Empfang der GSU
28. – 20. August
 Konferenz: *The Multiplicity of Exits from the War: the Experience of the Eastern Front Cities*
 Center for Urban History Lviv (Ukraine), History Department of the National University “Kyiv-Mohyla-Academy” Kiew (Ukraine), University of Victoria (Canada)
 Kiew/Lwiw, Ukraine
 Deadline: 16. Juli 2018 (für bereits veröffentlichte Arbeiten)
<http://www.lvivcenter.org/download.php?downloadid=755>
13. – 14. September
 Workshop: *“GIS and the City”: the Use of GIS in Historical Research*
 Institut für Geschichte, Technische Universität Darmstadt
 Darmstadt
<https://www.geschichte.tu-darmstadt.de/index.php?id=3633>

17. – 18. September Tagung: „*Unterwegs zu neuen Ufern. Stadt und Fluss im transregionalen europäischen Diskurs*“
 Polnische Historische Mission, Stadtarchiv Würzburg,
 Nikolaus-Kopernikus-Universität Toruń, Julius-Maximilians Universität Würzburg
 Stadtarchiv Würzburg
http://historicus.umk.pl/pmh/strona/index.php?mact0News,cntnt01,detail,0&cntnt01articleid=141&cntnt01returnid=77&hl=de_DE
25. – 28. September Kongress: „*Gespaltene Gesellschaften*“ (52. Deutscher Historikertag des VHD)
 Verband der Historiker und Historikerinnen Deutschlands (VHD), Verband der Geschichtslehrer Deutschlands (VGD), Westfälische-Wilhelms-Universität Münster (dort auch MV der GSU am 26.9.)
 Münster
<https://www.historikertag.de/Muenster2018/sektionen/>
2. Oktober CfP/Konferenz: *History of European Urbanism in the 20th Century – Distinctive and Common Themes*
 (Young Urban(H)ist Conference)
 urbanHIST (International research project: Bauhaus-Universität Weimar, Blekinge Tekniska Högskola (Schweden), Universidad de Valladolid (Spanien), Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach (Slowakei)
 Košice, Slowakei
 Deadline: 1. Juni 2018 (Paper: 31. August 2018)
<https://www.urbanhist.eu/news>
- 3.– 7. Oktober Tagung: *Die neuen Häuser in den neuen Städten und Dörfern*
 Arbeitskreis für Hausforschung
 Schwerin
<http://www.arbeitskreisfuerhausforschung.de>

4. – 5. Oktober Workshop: *Topographies in Motion: Urban Movement and Mobility in Late Antiquity (4th to 6th Centuries)*
Center for Advanced Studies (CAS), LMU München
München
<https://www.hsozkult.de/event/id/termine-36238>
17. – 20. Oktober Kongress: *2nd International Congress on Ottoman Studies (OSARK)*
Turkish Historical Society (TTK), Tirana University
Tirana, Albanien
Deadline: 1. Mai 2018
<https://www.osmanliarastirmalari.org/>
19. – 20. Oktober Tagung: *Neue Perspektiven auf muslimische Gemeindezentren als baukulturelle Zeugnisse der deutschen Migrationsgeschichte*
Universität Siegen, Wüstenrot Stiftung
Siegen
Deadline: 15. Mai 2018
<https://www.hsozkult.de/event/id/termine-36902>
- 1.– 2. November Konferenz: *Alternatives to the Present. A Conference on Architecture, Urbanism, Sociology, Development & Planning*
Kent State University, College of Architecture & Environmental Design, Cleveland Urban Design Initiative, AMPS (Architecture_Media_Politics_Society)
Cleveland, Ohio
Deadline: 5. Juni 2018 (2. Termin: 1. September 2018)
<http://architectureemps.com/cleveland/>

8. – 10. November Konferenz: *Chicago Design: Histories and Narratives, Questions and Methods*
 University of Illinois at Chicago, School of the Art Institute of Chicago, Art Design Chicago (Terra Foundation for American Art)
 Chicago, Illinois
 Deadline: 15. Mai 2018
<https://networks.h-net.org/node/73374/announcements/1638518/cfp-chicago-design-histories-uicsaic-november-2018>
16. November Symposium: *Landscape Citizenships*
 University of Greenwich, University of Toronto, Centre for Landscape Democracy, Landscape Research Group
 Conway Hall, London
 Deadline: 7. Mai 2018 (Final paper: 15. Oktober 2018)
<https://landscapecitizenships.wordpress.com/call-for-papers/>
16. – 18. November Tagung: *Stadt und Militär*
 Südwestdeutscher Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung, Stadtarchiv Ingolstadt
 Ingolstadt
<http://www.stadtgeschichtsforschung.de/tagungen.htm>
22. – 24. November Tagung: *Stadt-Krieg-Literatur. Stadt und Urbanität unter den Bedingungen des Krieges, 1914-1945*
 Universität Zürich, Philipps-Universität Marburg, Goethe-Universität Frankfurt
 Zürich
 Deadline: 31. Mai 2018
<http://www.hsozkult.de/event/id/termine-36824>

23. – 25. November Konferenz: “Groove the City” – *Urban Music Policies between Informal Networks and Institutional Governance*
Urban Music Studies Scholars Network, Institute of Sociology and Cultural Organization, Leuphana Universität Lüneburg
Lüneburg
Deadline: 10. Mai 2018
<http://www.urbanmusicstudies.org>
<https://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/uhg/2018-conference>

1. Halbjahr 2019

27. – 28. Januar Workshop (CfP): *Organized Labor, the City, and the Grassroots: Towards a History of Urban Social Movements (c. 1860s-1960s)*
Dr. Philipp Reick, Hebrew University
Jerusalem, Israel
Deadline: 15. September 2018 (Final paper: 1. Januar 2019)
<https://www.facebook.com/Workshop2019/>

7. – 8. Februar Konferenz: *Worlds of Cultural Heritage(s): History and Politics*
Patrimónios de Influência Portuguesa, Universidade de Coimbra
Coimbra, Portugal
Deadline: 31. Juli 2018 (Final Paper: 31. Dezember 2018)
<http://www.patrimonios.pt/call-conference-worlds-cultural-heritages-heritages/>

AUTOREN DES THEMENSCHWERPUNKTES

Nora Lafi, Dr. habil., ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Leibniz-Zentrum Moderner Orient in Berlin. Forschungsschwerpunkt: Urbane Gesellschaften im Osmanischen Reich des 16.-20. Jahrhunderts. Letzte Publikationen: Nora Lafi, Policing the Medina: Public Order in Tunis at the Time of the Tanzimat (1857-1864), in: Journal of the Ottoman and Turkish Studies Association 4/1, 2017, S. 55-71; Nora Lafi, The Arab Spring in Global Perspective, in: The History of Social Movements, Hrsg. v. Stefan Berger u. Holger Nehring, New York 2017, S. 677-702.

Nora.Lafi@zmo.de

Nazan Maksudyan, Dr. phil. habil., ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Leibniz-Zentrum Moderner Orient in Berlin. Forschungsschwerpunkte: Geschichte der Kindheit und Jugend, Geschlechtergeschichte, Stadtgeschichte, Geschichte des Ersten Weltkriegs im Osmanischen Reich des 19. und 20. Jahrhunderts. Letzte Publikationen: Nazan Maksudyan, La jeunesse ottomane, enjeu des luttes nationales (1914-1922), in: Le Mouvement Social 261, 2017, S. 9-29; Nazan Maksudyan, Max Bonnafous and 'Female Suicide Epidemic' in Istanbul in the 1920s, in: Études Sociales 165, 2017, S. 157-181.

nazan.maksudyan@zmo.de

Florian Riedler, Dr., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am historischen Institut der Justus-Liebig-Universität Gießen und Koordinator des DFG-Schwerpunktprogramms Transottomanica. Forschungsschwerpunkte: Stadt- und Infrastrukturgeschichte, Geschichte des Osmanischen Reiches im 19. Jahrhundert. Letzte Veröffentlichung: Florian Riedler, Communal Boundaries and Confessional Policies in Ottoman Niš, in: Journal of the Economic and Social History of the Orient 61/4, 2018, S. 726-756.

florian.riedler@geschichte.uni-giessen.de

Fabian Steininger, Dr. des., ist derzeit wissenschaftlicher Mitarbeiter am Center for Global History an der Freien Universität Berlin. Forschungsschwerpunkte: Osmanische Geschichte, Begriffsgeschichte und Theorien des Nationalismus.

f.steininger@fu-berlin.de

Erol Ülker hat 2013 im Fach Geschichte an University of Chicago promoviert. Derzeit ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung Sozialwissenschaften an der Universität Altınbaş (vormals bekannt als Universität İstanbul Kemerburgaz). Forschungsschwerpunkte: Stadtgeschichte, Nationalismus, Migration, Arbeiterpolitik und soziale Bewegungen im nahöstlichen, osmanischen und türkischen Kontext.

eulker3@gmail.com

Forum:

Sönke Friedreich, Dr., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Volkskunde des Instituts für Sächsische Geschichte und Volkskunde (Dresden). Forschungsschwerpunkte: Regionale Kultur, Kultur und Alltag des Industrialisierungszeitalters, Arbeit und Arbeitskultur(en), biografische Forschung. Letzte Buchveröffentlichung: Sönke Friedreich, Der Weg zur Großstadt. Stadtentwicklung, bürgerliche Öffentlichkeit und symbolische Repräsentation in Plauen (1880-1933) (= Schriften zur sächsischen Geschichte und Volkskunde, Bd. 57), Leipzig 2017.

soenke.friedreich@mailbox.tu-dresden.de

Dieter Schott, Prof. Dr., ist Professor für Neuere Geschichte mit einem Schwerpunkt auf Stadt- und Umweltgeschichte am Institut für Geschichte der TU Darmstadt. Forschungsschwerpunkte: Stadt- und Umweltgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Geschichte von Naturkatastrophen, Energie- und Verkehrsgeschichte. Letzte Buchveröffentlichung: Christof Dipper/ Manfred Efinger/ Isabel Schmidt/ Dieter Schott (Hrsg.), Epochenschwelle in der Wissenschaft. Beiträge zu 140 Jahren TH/TU Darmstadt, Darmstadt 2017.

schott@pg.tu-darmstadt.de