

Informationen zur modernen Stadtgeschichte



THEMENSCHWERPUNKT:

Stadt und Verkehr



Deutsches Institut für Urbanistik

Herausgeber: Christian Engell, Wolfgang Hofmann,
Horst Matzerath;
In Verbindung mit Hans Eugen Specker.

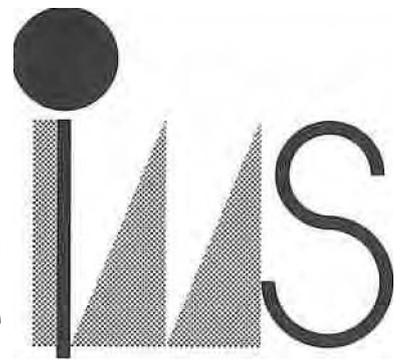
Redaktion: Christian Engell
Titel-Satz: FotosatzWerkstatt, Berlin
Gestaltung: Johannes Rother, Berlin .

Erscheinungsweise: zweimal jährlich.
ISSN 0340-1774
Die IMS erscheinen seit 1970.

Verlag und Vertrieb: Deutsches Institut für Urbanistik
Postfach 12 62 24
10593 Berlin
Telefon (030) 390 01-0

Bezugsbedingungen: Einzelheft DM 18,-
Jahresabonnement (2 Hefte) DM 29,-

Informationen zur modernen Stadtgeschichte



1/1997

Themenschwerpunkt: **Stadt und Verkehr**

Leitartikel

Wilfried Reininghaus

Stadt und Verkehr in der Moderne 3

Berichte zum Thema

Wilfried Reininghaus

Verkehr und Region (Tagungsbericht) 9

Elfi Bendikat

Umweltbelastung und Stadtverkehr: Fachdiskussionen, Bürgerproteste
und Immissionsschutzmaßnahmen, 1900-1935 (Projektskizze) 14

Übersichten

Tagungstermine 1997/98 20

Stadt- und kommunalgeschichtliche Lehrveranstaltungen
im Wintersemester 1996/97 21

Allgemeine Berichte

Dorothee Breucker/Susanne Kremmer

Einwohner und Bürger auf dem Weg zur Demokratie. Von den antiken
Stadtrepubliken zur modernen Kommunalverfassung (Tagungsbericht) 31

Holger Barth

Wohnungsbau, Architektur und Denkmalpflege in der DDR
Werkstattgespräch (Tagungsbericht) 40

Michael Schmitt

Städtische Volkskultur im 18. Jahrhundert (Tagungsbericht) 44

<i>Holger Barth</i> IRS-Sammlungen: Dokumente und Planungsgrundlagen zur jüngeren Bau- und Planungsgeschichte in den neuen Bundesländern	47
<i>Rüdiger Hachtmann</i> Die neuzeitliche Stadt in Deutschland und im Zarenreich (Tagungsbericht) ...	51
Mitteilungen	53
Rezension	
<i>Elfi Bendikat</i> Horst Matzerath (Hrsg.), Stadt und Verkehr im Industriezeitalter, 1996.....	55
Bibliographie	59

Stadt und Verkehr in der Moderne

Wer zur Stoßzeit auf der Stadtautobahn nur meterweise vorwärtskommt oder sich mit letzter Mühe in eine überfüllte U-Bahn hineinquetscht, könnte als Laie meinen, das Thema „Stadt und Verkehr“ werde wegen solcher aktuellen Probleme von Historikern zu einem Schwerpunkt ihrer Tätigkeit ausgerufen. Doch weit gefehlt. Die Sichtung der laufenden Bibliographie dieser Zeitschrift fördert nur wenige Titel zutage, die sich auf unser Thema beziehen. Nun gibt es zwar hinreichend Gründe gegen ein ständiges Schielen auf momentan Aktuelles. Die Geschichtswissenschaft liefe sich tot, wollte sich allein dem Mainstream hinterherhasten. Begreifen wir freilich die weltweite Entwicklung der Städte zu Zentren von Macht, Dienstleistungen und Arbeit und verstehen wir den in den Städten stattfindenden Verkehr als charakteristischen Ausdruck individueller wie kollektiver Mobilität, als ein Signum der Moderne, dann macht das Schweigen der Geschichtswissenschaft auf diesem Gebiete stutzig. Sollte sie etwa unfähig oder unwillig sein, die Gegenwart zu erklären? Unter diesen Umständen ist es lohnend, die Ursachen der Abstinenz nachzugehen. Dieser Essay versucht, aus sektoralen Forschungsgeschichten abzuleiten, warum sich Historiker bislang mit der Verknüpfung von Stadt und Verkehr schwertaten. Sodann wirft er einen Blick auf mögliche Forschungsfelder. Abschließend wird anhand des konkreten Falls und durchaus provozierend gefragt, ob Historiker zu Ratgebern der Politik taugen.

Die mangelnde Präsenz unseres Themas im Bewußtsein der Historiker hat mehrere Gründe. Sie gehen erstens auf spezielle Defizite in der Stadtgeschichte wie der Verkehrsgeschichte zurück. Stadtgeschichte war lange eine Domäne verfassungsgeschichtlich ausgerichteter Studien. Die Historiker konzentrierten sich auf das hohe und späte Mittelalter und sahen die Neuzeit als Verfallszeit städtischer Autonomie an. Die Städte der Moderne blieben Gegenwartswissenschaften wie der Soziologie vorbehalten. Zu erinnern ist an Georg Simmels folgenreichen Aufsatz über die Großstädte und das moderne Geistesleben von 1903. Erst die Abkehr von der dominierenden Politikgeschichte und vom Historismus und die stärkere Hinwendung zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in den 1960er Jahren erhob auch die Städte des Industriezeitalters zu einem lohnenden Sujet. Wolfgang Köllmanns bahnbrechende Sozialgeschichte des Stadt Barmen im 19. Jahrhundert erschien 1960 und stand zwischen zwei Zeitaltern. Einerseits war sie noch dem Historismus verhaftet - Werner Conze sprach im Vorwort von der Stadtindividualität, andererseits öffnete sie sich den Gegenständen, die seitdem debattiert werden: städtische Bevölkerung, Schichten, soziale Fragen, Wirtschaft, Kirche, Kultur und politische Willensbildung.

Innerhalb weniger Jahre nach 1960 faßte die Stadtgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts festen Fuß. Dies geschah unter einem glücklich gewählten Leitbegriff, der bewußt der Zerfaserung in einzelne Städtegeschichte entgegenwirkte: Urbanisierung. Als Jürgen Reulecke, wohl kaum zufällig ein Schüler Köllmanns, 1986 eine erste Synthese der Urbanisierung in Deutschland vorlegte, sprach er davon, daß Urbanisierung und Stadtgeschichte zwei Seiten einer Medaille seien. Stadtgeschichte hatte und hat Konjunktur.

Wer freilich das Inhaltsverzeichnis von Reuleckes Buch oder von Wolfgang R. Krabbe Zusammenfassung zur deutschen Stadt des 19. und 20. Jahrhunderts von 1989 mustert, vermißt das Stichwort 'Verkehr'. Es erscheint apokryph, aber nicht zentral. Eine Erklärung dafür ist, daß das Interesse der modernen Stadtgeschichte lange noch mehr auf das 19. denn auf das 20. Jahrhundert fixiert war, also einem Zeitraum galt, in dem die Verkehrsinfrastruktur scheinbar noch nicht zum Problemfall geworden war. Wichtiger noch ist die desolante Lage der Verkehrsgeschichte. Zwar gibt es entsprechende Artikel in einschlägigen Wörterbüchern, doch keine gleichnamige Disziplin, ausgewiesen durch Lehrstühle oder andere Formen der Institutionalisierung. Verkehrsgeschichte schwebt indifferent in einem Niemandsland zwischen Nationalökonomie, Technik- und sektoraler Wirtschaftsgeschichte. Deutschland unterscheidet sich hierin vor allem von den angelsächsischen Ländern, wo „Transport History“ ein anerkanntes Fach ist, das seit 1955 mit dem Journal of Transport History über ein anerkanntes Publikationsorgan verfügt. Dies erklärt, warum Asa Briggs in seinem Standardwerk „Victorian Cities“ seinen Forschungsgegenstand nachgerade durch die Transportmittel periodisiert. Die von ihm behandelte Periode falle, so Briggs, „between the coming of the railway and the coming of the automobile“¹.

Warum gibt es nichts Vergleichbares in Deutschland, warum ist die moderne Stadtgeschichte hier nicht ähnlich von Verkehrsgeschichte durchdrungen? Eine Erklärung bietet die wissenschaftliche Behandlung des Verkehrs. Um 1920 entstanden die Verkehrswissenschaften als Teilgebiet der Nationalökonomie. Die rasche Verselbständigung dieser Subdisziplin kappte die Brücken zur Historischen Schule und wandte sich mit Erfolg der Politikberatung zu. Nach 1945 förderte insbesondere die Regionalisierung von Wirtschaftspolitik den Nutzen der Verkehrswissenschaften für die Politik. Auch die Verkehrswissenschaften unterlagen jedoch dem Trend zur Enthistorisierung. Heute ragt die große entwicklungsgeschichtliche Synthese des Verkehrswissenschaftlers Fritz Voigt (erschienen 1965) beinahe wie ein Fremdkörper in die Landschaft. Nicht in der Geschichte, sondern in der Logistik scheint die Zukunft der Verkehrswissenschaft zu liegen.

Bietet schon die Nationalökonomie kaum noch Anknüpfungspunkte für Historiker, so bereitet erst recht der Dialog mit den Technikern Probleme. Die Bibliotheken technischer Literatur zum Verkehrswesen schrecken beinahe ab. Eine Technikge-

schichte des Verkehrs muß wie jede andere Ausformung von Technik den fast unmöglichen Spagat zwischen technisch interessierten Historikern und historischen interessierten Naturwissenschaftlern leisten. Per Saldo sind Äußerungen von Historikern zum Verkehr in irgendeiner Form sämtlich technikgeschichtlich angereichert. Sie bewegen sich in dem großen Feld der Wirtschafts- und Sozialgeschichte, allerdings mehr oder minder unkoordiniert. Eine Morphologie der verkehrsgeschichtlichen Arbeiten der letzten Jahrzehnte läßt die Ausrichtung auf einzelne Verkehrsträger erkennen. Nicht zuletzt angeregt durch Thesen der Forschung in der DDR, erlebte die Eisenbahn nach 1970 eine Renaissance. Durch Rainer Fremdling wurde Verkehrsgeschichte zu einem Einfallstor für die quantifizierende New Economic History in Deutschland. Neben der Eisenbahngeschichte (bis 1880) entwickelte sich in jüngerer Zeit die Geschichte des Personen- und Güterverkehrs per Automobil, Fahrrad, Straßenbahn, Binnenschiff und Flugzeug.

Was fehlt, ist eine Synthese. Hans-Jürgen Teutebergs Ansatz von 1994, Verkehrsgeschichte als Subdisziplin der Verkehrswissenschaft zu etablieren², erscheint schon wegen der aktuellen Tendenzen dieses Fachs verfehlt, trägt vor allem auch der Interdisziplinarität des Themas Verkehr nicht hinreichend Rechnung. Das Hauptproblem der Verkehrsgeschichte ist es, die unterschiedlichen Disziplinen zu einem sinnvollen Gespräch an einen Tisch zu bringen. Überall wird die Notwendigkeit, über dieses Thema zu forschen, erkannt. Mehrere wissenschaftliche Veranstaltungen in jüngster Zeit belegen dies. 1992 widmete das Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster seine Frühjahrstagung „Stadt und Verkehr im Industriezeitalter“³. Das Deutsche Museum in München veranstaltete 1994 einen Workshop über den Öffentlichen Personennahverkehr und etablierte zugleich einen neuen Arbeitsschwerpunkt Verkehr in seinem Hause⁴. Die technikgeschichtliche Jahrestagung des Verein Deutscher Ingenieure im Februar dieses Jahres stand unter dem Motto „Verkehrstechnik und individuelle Mobilität“. Schließlich fand in Dortmund aus Anlaß des 150jährigen Jubiläums der Köln-Mindener Eisenbahn ein Kolloquium zum Thema „Verkehr und Region“ statt⁵.

Noch mangelt es indessen an Ansätzen, die divergierenden Interessen und Problemkreise zu bündeln. Mehrere markante Probleme dürften dafür mit verantwortlich sein. Die Dominanz der Beiträge zu einzelnen Verkehrsträgern erschwert die Synthese und blockiert Untersuchungen zur Interdependenz der Verkehrsarten. Wie kann, so ist des weiteren zu fragen, die auf Verkehrsträger konzentrierte Forschung umgeleitet werden auf einen ganz anderen Verkehrsbegriff, der Kommunikation und die kulturellen Folgen des Verkehrs einschließt? Der Klassiker Karl Knies hatte dies schon 1853 vor Augen, als er die Bewußtseinsveränderung durch die Eisenbahn untersuchte. Hieran knüpfte mit guten Gründen das einfluß- und erfolgreichste Buch zum Thema in jüngerer Zeit an, Wolfgang Schivelbuschs Geschichte der Eisenbahnreise. Schließlich ist es bisher nicht gelungen, das Thema Verkehr räumlich angemessen zu dimensionieren. Zwar findet Verkehr zwangs-

läufig im Raum statt, doch bemerkte ja bereits 1843 (mithin 150 Jahre vor Jahre Paul Virilio) Heinrich Heine: „Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet ...“⁶.

Die entgrenzende Wirkung des Verkehrs darf nicht resignierend ausgelegt und verstanden werden, als ob das Thema unter solchen Prämissen die Behandlung nicht mehr lohne. Vielmehr erscheint es dringend geboten, eine angemessenen räumliche Bezug zu finden. Schon wegen der unterschiedlichen Verkehrsdichte in einer Volkswirtschaft ist diese Makroebene zu grob, die Region wohl ein geeigneterer Rahmen. Eine andere lohnende Bezugsgröße verkehrsgeschichtlicher Forschungen sind die Städte. Für die Erforschung der Wechselwirkung von Verkehrsentwicklungen und Stadt gibt es ein Bündel von Optionen. Nachfolgend sollen einige davon ohne Anspruch auf Vollständigkeit vorgestellt werden.

Eine wichtige Wahl betrifft die behandelte Epoche. Städtische Verkehrsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts kann bereits beim Vor-Eisenbahn-Zeitalter einsetzen und behandelt eine Periode, in der Fuhrwerke, Kutschen und Fußgänger dominierten. Die Eisenbahn beseitigte solche Formen des Transports nicht schlagartig, sondern gewichtete sie im Rahmen des innerstädtischen Verkehr anders. Mit der Herkunft des Automobils im späten 19. Jahrhundert veränderte sich nicht schlagartig die Fortbewegungsart der Massen, die lange eher Fahrrad als Auto fuhren. So gesehen eignen politische Zäsuren kaum als Periodisierungsmerkmal für städtische Verkehrsgeschichte. Der Gütertransport per LKW war bereits in der Zwischenkriegszeit weit verbreitet, während sich der Individualverkehr erst zur Mitte der 1950er Jahre, seitdem aber exponentiell ausdehnte. Im zeitlichen Längsschnitt wird kaum jemand die hier skizzierten zwei Jahrhunderte abdecken wollen, sondern sich für kürzere Abschnitte entscheiden müssen.

Weiterhin wird die Forschung den zwischen- und den innerstädtischen Verkehr trennen müssen. Bei Untersuchungen zum zwischenstädtischen Verkehr ist die einzelne Stadt in weiträumige Netze eingebunden. Überregional bedeutsame Eisenbahnlinien oder Autobahnen hatten und haben zwangsläufig Auswirkungen auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung von Städten, positive bei guter Anbindung, negative bei auftretender Distanz zu den Hauptverkehrsströmen. Für das strategische Handeln der älteren Städte und ihrer Eliten hatte dies Konsequenzen. Sie mußten Ressourcen mobilisieren, um die Lücken im Netz zu schließen. An der Agitation der Eisenbahnkomitees zur Mitte des vorigen Jahrhunderts ist dies ebenso nachzuvollziehen wie im Einsatz der Wirtschaftsverbände für den Straßenbau zur Zeit der Bundesrepublik. Überdies schuf die Eisenbahn ganz neue Städte. An Knoten- und Endpunkten von Strecken entstanden aus wilder Wurzel urbane Zentren, Crewe in England, Atlanta in den USA, ein Vielzahl kleinerer und größerer Städte in Deutschland, gewissermaßen von Oberhausen über Löhne bis Lehrte. Das Beispiel Oberhausen, durch Heinz Reifs Studie erschlossen, zeigt, wie die Trassen überregionaler Strecken in die Stadt hineinwirken. Bahndämme gliedern städ-

tische Lebenswelten, trennen Quartiere von Bürgern und Arbeitern, schaffen gute und schlechte Wohnlagen dies- und jenseits der Bahnhöfe. Überhaupt richteten die Städte auf die Bahnhöfe aus, um die neue Viertel entstanden, da ja nur selten ein Bahnhof so zentral positioniert waren wie der Kölner in seiner jetzigen Lage. Bahnhöfe als Dreh- und Angelpunkte des städtischen Lebens wie der Architektur sind ja spätestens seit der großen Pariser Ausstellung im Centre Pompidou 1980 Forschungsgegenstände von hoher Dignität.

Auf den (Haupt-)Bahnhof als Umschlagplatz richtete sich auch der Öffentliche Personennahverkehr aus, dessen Geschichte zunehmend in den Mittelpunkt rückt. Einen kräftigen Anstoß erfuhr die Geschichte des innerstädtischen Verkehrs in jüngster Zeit durch Studien zu Stadt- und Straßenbahnen in der Zeit des Kaiserreichs. Weniger gut erforscht ist nicht nur auf diesem Feld das 20. Jahrhundert, über das freilich Amateurchistoriker bereits eine Flut von Veröffentlichungen vorgelegt haben. Jeder Gang in eine Bahnhofsbuchhandlung beweist dies.

Stadt- und Straßenbahngeschichte ist Teil eines Zugriffs auf einen Verkehrsträger. Der größte Nachholbedarf herrscht zweifellos bei Forschungen zu den Folgen der Automobilisierung auf die Städte in unserem Jahrhundert. Die Unzugänglichkeit ungedruckter Quellen zu diesem relativ jungen Problem mag ein Grund dafür sein, daß bis vor wenigen Jahren es hierzu herzlich wenig Literatur von Historikern gab. Die jetzt anlaufenden Forschungen zur Sozialgeschichte der 1950er und 1960er Jahren sind freilich fast gezwungen, die Rolle des Autos in den Vordergrund treten zu lassen. Das Auto veränderte Lebensgewohnheiten, nicht nur, aber vor allem auch in der Stadt. Einige Beispiele können genügen. Die Menschen orientierten ihr Freizeitverhalten um, indem sie aus der Stadt aufs Land fuhren - und sonntags die Straßen verstopften. Fahrten zur Arbeitsstelle im PKW wirkten sich auf die Siedlungs- und Wohnweise aus. Die schleichende, dann offenkundige Suburbanisierung rief Forderungen nach weiteren Straßen hervor und setzte eine Spirale in Gang, die bald das Dilemma jeglicher städtischer Verkehrspolitik hervorrief, die eine unkontrollierte Motorisierung zu bändigen hatte. Entscheidungs- und Planungsprozesse wie Brüche in der Entwicklung durch einsetzendes Umweltbewußtsein müssen durch Forschungen zu einzelnen Städten transparent gemacht werden. Es wird dabei auch um die Frage gehen, was im späten 20. Jahrhundert überhaupt noch Städte und Vorstädte von ländlichen Gemeinden unterscheidet, ob nicht die Motorisierung eine riesenhaften Nivellierung der Lebenswelten hervorrief.

Der Verkehr und seine Träger wirken, dies dürfte deutlich geworden sein, in reichem Maße auf Politik und Wirtschaft ebenso ein wie auf die individuellen Lebensverhältnisse. Der jeweils aktuelle Stand von Verkehrsplanungen wird dabei selten ohne Rückgriff auf den historischen Vorlauf zu erklären sein. Bedeutet das, daß Historiker zu Rate gezogen werden, um Befunde aus ihrer Sicht zu gewichten oder zu bewerten? Wohl kaum. Wenn Städte- und Raumplaner, Verkehrspolitiker

und interessierte Bürger diskutieren, sind Historiker nicht dabei. Dem Wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministeriums gehören bezeichnenderweise Ökonomen und Ingenieure, aber keine Historiker (oder sonst Sozialwissenschaftler) an. Dies liegt nicht etwa an der Ignoranz oder gar an der Arroganz der Machthabenden, sondern daran, daß sich eine kompetente Verkehrsgeschichte auf lokaler, regionaler und überregionaler Ebene bisher nicht in Szene zu setzen wußte.

Es dürften unter den derart ausgeschlossenen nachhaltig Zweifel bestehen, ob es überhaupt Aufgabe von Historikern sei, die Politik zu beraten. Diese Berührung Angst hat tiefe Gründe. Die jüngere deutsche Vergangenheit beweist ja, wie Geschichte von den Mächtigen instrumentalisiert werden kann. Da erscheint es allemal besser, einen sauberen Trennstrich zwischen Gegenwart und Vergangenheit zu ziehen. Historiker mögen allenfalls rückwärtsgewandt Propheten sein. Freilich hat jüngst Dieter Ziegler in seiner Bielefelder Habilitationsschrift⁷ gute Gründe dafür angeführt, daß Erfahrungen bei der Planung der Klein- und Nebenbahnen vor 100 Jahren in die laufende Debatte über die Regionalisierung der Bahn einzubringen sind, um so die Vergeudung volkswirtschaftlicher Ressourcen zu vermeiden. In der Tat scheinen derzeit Kontroversen von vorgestern wieder geführt zu werden. Schon deshalb ist es lohnend, auf allen Ebenen Verkehrsgeschichte zu treiben, um Argumente in die laufenden Diskussion einzuschleusen, die anderen Sparten der Wissenschaft mit ihren Methoden nicht einzubringen im Stande sind. Sollte dies gelingen, kann eine Beantwortung der Grundsatzfrage, ob Historiker Politikberatung treiben sollen, zurückstehen.

Anmerkungen

Asa Briggs, *Victorian Cities* (1963), Tb. Harmondsworth 1980, S. 12f.

- 2 Hans-Jürgen Teuteberg, *Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte*, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 1994, S. 173-192.
- 3 Vgl. den Druck der Referate in: Horst Matzerath (Hrsg.), *Stadt und Verkehr im Industriezeitalter*, Köln 1996.
- 4 Andrea Lucas, *Geschichte des öffentlichen Personenverkehrs in der Stadt. Methodische Ansätze und erste Ergebnisse. Tagungsbericht*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* 1/1995, S. 68-75.
- 5 Vgl. den Tagungsbericht in diesem Heft.
- 6 Lutezia, *Zweiter Teil*, No. LVII (Werke, Bd. 3: *Schriften über Frankreich*, hrsg. von Eberhard Galley, Frankfurt 1968, S. 510).
- 7 Dieter Ziegler, *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich*, Stuttgart 1996.

Berichte zum Thema

Wilfried Reininghaus

Verkehr und Region (Tagungsbericht)

Dortmund, 19. - 21. 02. 1997, Veranstalter: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund, und Westfälisches Institut für Regionalgeschichte, Münster.

Aus Anlaß des 150jährigen Jubiläums des Köln-Mindener Eisenbahn, der ersten Fernreisenbahn in Westfalen, trafen sich in Dortmund 50 Historiker, Verkehrswissenschaftler, Geographen und Unternehmer. In Westfalen fielen Eisenbahnbau und Industrielle Revolution zusammen. Deshalb machte die Tagung bewußt nicht die 1847 fertiggestellte Strecke zum Hauptgegenstand, sondern ging den Wechselwirkungen zwischen dem Verkehr und den Verkehrsträgern einerseits und Raum, Wirtschaft, Gesellschaft und Politik andererseits nach. Der Zeithorizont reichte von der vorindustriellen und Vor-Eisenbahn-Zeit bis in die Gegenwart.

In seinem Einführungsvortrag unterstrich Wilfried Reininghaus (Staatsarchiv Münster), gemeinsam mit Karl Teppe (Westfälisches Institut für Regionalgeschichte) Tagungsleiter, die Schlüsselrolle des Verkehrs für die aktuelle Politik auf allen Ebenen. Verkehrspolitik sei Gesellschaftspolitik geworden. Diese grundlegende Bedeutung habe sich noch nicht im Bewußtsein der Historiker verankert. Jegliche Verkehrsforschung müsse sich interdisziplinär ausrichten, für die Politikberatung im Verkehrswesen seien jedoch andere Wissenschaften als die Geschichte, vor allem die Verkehrs- und die technischen Wissenschaften sowie die Geographie zuständig. Unter den Gründen, warum es keine eigene sektorale Verkehrsgeschichte gebe, hob Reininghaus die Zersplitterung der Forschung auf die einzelnen Verkehrsträger hervor. Auch sei das Verhältnis zwischen Verkehr und Region nicht ausdiskutiert. Das Verhältnis zwischen regionenüberschreitendem Verkehr und der Regionen schaffenden Wirkungen des Verkehrs müsse geprüft werden. Am Beispiel Westfalens benannte Reininghaus Defizite und damit zugleich Agenda künftiger Forschungen.

Aloys Mayr (Leipzig) ging dem Zusammenhang von naturräumlichen Faktoren und der Verkehrsentwicklung nach. Er wies am Beispiel des Eisenbahnbaus nach, welche Hindernisse sich dem Verkehr entgegenstellen und welche Techniken (z. B. Rampen, Tunnel, Brücken und Viadukte) aufgewendet werden müssen, um sie zu überwinden. Mayr lehnte einen alleinigen, determinierenden Einfluß des naturräumlichen Faktoren auf die Verkehrsströme ab. Der Naturraum sei nur einer von mehreren ausschlagenden Einflußfaktoren auf die Verkehrsentwicklung.

Die Sektion „Verkehrsträger als Basisinnovation“ unter Leitung von Rainer Fremdling (Groningen) ging der Frage nach, ob der Verkehr eine selbsttreibende Kraft oder nur einer Begleiterscheinung wirtschaftlichen Wachstums gewesen sei. Werner Kroker (Bochum) stellte heraus, daß das Montanwesen nicht etwa nur reagierte habe, sondern Auftraggeber von Verkehrsinnovationen gewesen sei. Er ging zurück bis in das Jahr 1787, als Zechen bei Bochum unter preußischem Einfluß eiserne Schienenwege angelegten. Um 1828 wurde es für die Industrie im Wuppertal zur Lebensfrage, Kohle aus den Revieren an der Ruhr kostengünstig herbeizuschaffen. Weiter ging Kroker auf die Zechenanschlußbahnen ein, die in den 1860er Jahren mit der Verdichtung des Eisenbahnnetzes im Ruhrgebiet für den Kohlentransport wichtig wurden.

Clemens Wischermann (Münster) referierte über „Chausseebau und Landverkehr in Westfalen“. Unter staatlichem Einfluß entstand in Westfalen nach 1788 und besonders nach 1815 ein Netz von Chausseen, das sich auf die Gewerbezentren ausrichtete. Deshalb war es im südlichen, gewerbereichen Süden Westfalens dichter als in seinem Norden. Nach 1840 trat ein Wandel ein. Nur noch die Lücken wurden geschlossen, der Staat zog sich, u. a. wegen seines Engagements im Eisenbahnbau, aus dem Chausseebau zurück.

Thomas Vährmann (Düsseldorf) legte Ergebnisse quantitativer Studien zu den Verkehrsströmen auf der Rheinischen und der Köln-Mindener Eisenbahn zwischen 1840 und 1880 vor. Nach seinem vieldiskutierten Vortrag stiegen erst nach 1860 die Transportleistungen ins Massenhafte; der Fernverkehr sei gering geblieben. Susanne Brockfeld (Münster) berichtete über westfälische Eisenbahnkomitees zwischen 1830 und 1870. Sie unterschied zwischen verschiedenen sozialen Gruppen, die Mitglieder der Komitees waren. Selbst wenn es nur geringe Erfolgsaussichten auf den Bau der gewünschten Eisenbahnlinie gegeben habe, habe dies der Begeisterung der Mitglieder keinen Abbruch getan.

Klein- und Nebenbahnen waren das Thema von Dieter Ziegler (Bielefeld). Westfalen habe von dem nach 1880 in mehreren Schüben einsetzenden Bau dieser Bahnen in geringerem Maße profitiert als die nord- und ostdeutschen Regionen. Ursache sei das geringe Interesse der Provinz gewesen. Ziegler stellte zusammenfassend fest, daß sie für eine Standortverbesserung der ländlichen Gemeinden in der Industrialisierung nach der Industrialisierung gesorgt haben.

Aufgrund statistischer Methoden (Korrelation Reisende / Einwohner), die in der Diskussion nicht unangefochten blieben, versuchte Willem van den Broeke (Utrecht) den Einfluß der Eisenbahn auf die regionale industrielle Entwicklung zu ermitteln. Für die Orte längs der Strecke der Oberhausen-Arnheim habe es positive, längs der Strecke Kleve-Nimwegen keine Auswirkungen gegeben.

Die Sektion Verkehr und Politik unter Leitung von Karl-Peter Ellerbrock (Dortmund) hatte die aktive Strukturpolitik in einzelnen Regionen als einen gemeinsamen Nenner. Uwe Grandke (Münster) falsifizierte die These, die Eisenbahnräte in Rheinland und Westfalen seien zwischen 1880 und 1933 ein Instrument regionalpolitischer Interessen gewesen. Die strittigen Fragen Tarife und Fahrplangestaltung seien vertraulich, auf informellem Wege verhandelt worden.

Thomas A. Bartolosch (Siegen) untersuchte das strukturpolitische Instrument Eisenbahnfrachttarife am Beispiel der Siegerländer Schwerindustrie vor. Bereits seit 1861 habe das Ruhrgebiet für Erz aus dem Siegerland ungünstige Tarife durchgesetzt. 1924 spitzte sich die Lage krisenhaft zu. Subventionen machten Sondertarife möglich. Die Montanunion verbot nach 1950 die Siegerländer Ausnahmetarife, so daß 1965 die letzte Erzgrube schloß.

Bernd Walter (Münster) stellte ein gescheitertes Projekt vor: den geplanten Bau einer Schnellbahn im Rhein-Ruhrgebiet in den 1920er Jahren. Er skizzierte die einzelnen, bis in die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurückreichenden Stufen bis zur Auflösung der Schnellbahn-Gesellschaft 1938. Dem Projekt selbstbewußter Kommunen, die eine neue, z. T. unterirdische Trasse mit Bahnhöfen inmitten der Innenstädte, legen wollten, stellte sich eine Phalanx von Gegnern gegenüber mit der Reichsbahn und dem Bergbau an der Spitze.

Zwar sprengte der Autobahnbau den regionalen Rahmen, so Dietmar Klenke (Münster), doch habe dieses übergreifende Thema auch regionale Komponente. Er stellte die Linienführung der Autobahnen in Westfalen im Rahmen der allgemeinen Industrie- und Verkehrspolitik zwischen 1930 und 1966 vor. Während vor 1939 wegen Totds Zentralismus regionale Kräfte nur wenig Einfluß auf die Streckenführung hatten, habe sich die regionale Wirtschaft in der jungen Bundesrepublik mit mehr Erfolg gegen eine Bevorzugung des niedersächsischen Raum gewehrt. Wegen der Vorrangstellung der Straße sei die Vervollendung des Kamener Kreuzes 1956 als „heilsgeschichtliche Stunde Null der Zeitgeschichte“ gefeiert worden, wenngleich die Fertigstellung der Hansalinie noch weitere zehn Jahre gedauert habe.

Die Sektion „Verkehr und Wirtschaft“ behandelte in ihrem ersten Teil unter Leitung von Peter Borscheid (Marburg) historische Themen. Andreas Kunz (Mainz) befragte den Wasserstraßenverkehr in Westfalen zwischen 1840 und 1913 auf seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Er ging aus vom überkommenen Wasserstraßennetz, das bis 1890 nicht modernisiert wurde. Erst das umstrittene Bauprogramm der 1890er Jahre machte Westfalen zu einem europäischen Zentrum der Kanalsysteme. Kunz gewichtete wegen Reduktion der Transportkosten die Effekte der Vorwärtskopplung höher als die der Rückkopplung auf die lokale Wirtschaft (z. B. durch neue Industriensiedlungen).

Heinz-Werner Kretschmann (Wuppertal) beschrieb die Ausweitung des Eisenbahnnetzes im Ruhrgebiet im frühen 20. Jahrhundert. Der Wagenmangel in Westdeutschland sei chronisch gewesen. Der erforderliche Ausbau habe nach 1912 technische Innovationen ausgelöst, die er insbesondere am Beispiel des Rangierbahnhofs Hamm näher vorstellte.

In seinem Beitrag über den LKW-Verkehr seit 1930 nannte Christopher Kopper (Göttingen) Westfalen, freilich ohne das Ruhrgebiet, einen Vorreiter im Wandel des Güterverkehrswesens. Schon 1960 habe hier der LKW einen Platz vor der Eisenbahn gehabt. Koppers Fazit: Der LKW habe für die westfälische Wirtschaft seit Mitte der 1950er Jahre zwar keine entscheidende, aber eine wichtige Rolle gespielt.

Teil 2 der Sektion (Leitung: Paul Baron, Dortmund) öffnete sich dem Zeitraum von 1950 bis zur Gegenwart. Hellmuth St. Seidenfus (Münster) analysierte die Auswirkungen des Strukturwandels im Ruhrgebiet auf den Verkehrssektor bis 1969. Der Dominanz der alten, „Stagnationsindustrien“ stand nur ein geringer Bedeutungszugewinn der Expansionsindustrien gegenüber. Die Verkehrsleistungen waren drastisch vom Rückgang der Steinkohlenförderung betroffen. Erhalten blieb die „Eisenbahnaffinität“ der Stahl- und Eisenindustrie, weshalb aus Sicht des Industriestandorts Ruhrgebiet vor 1970 das Verkehrsnetz ausgereicht habe und keine neue Infrastruktur gefordert worden sei.

Gerhard Eifler beschrieb aus Sicht der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund Wirtschaft und Verkehr im westfälischen Ruhrgebiet seit 1970. Er stellte als Forderung der Wirtschaft eine bedarfsgerechte Versorgung mit Infrastruktur auf Schiene und Straße heraus.

„Die moderne Bahn“ schilderte Roland Heinisch, im Vorstand der Deutschen Bahn AG für Forschung und Technologie zuständig. Er verband finanzielle und technische Perspektiven mit einer Wertung der betriebswirtschaftlichen Ergebnisse der jüngsten Vergangenheit.

Die Sektion „Verkehr und Gesellschaft“ unter Leitung von Karl Teppe (Münster) stand unter der Leitfrage nach Auswirkungen und Ambivalent technikinduzierten Fortschritts. Klaus Tenfelde (Bochum) wandte sich unter dem Thema „Verkehr, Mobilität und Kommunikation“ insbesondere der Frage zu, ob die Eisenbahn die Bindungen der Menschen zueinander verändert habe. Er sichtete und bewertete Stimmen der Zeitgenossen der 1850er Jahre und fand fast nur Zustimmung zu den Eisenbahnen, den „Ministern des Fortschritts“. Die Eisenbahn habe neue Formen der Mobilität und Kommunikation ermöglicht, die nicht zuletzt auch die Expansion des Vereinswesens nach 1850 gefördert habe.

Die Integration von Radfahrern in den Verkehr am Beispiel Westfalens behandelte Volker Husberg (Bochum). Neben Eisenbahn und Automobil werde das Fahrrad zu Unrecht oft vergessen, obwohl es lange mehr Rad- und Autofahrer gegeben habe. Die Nutzung des Fahrrads zuerst im Bürgertum, dann auch unter Arbeitern habe mittelfristig Probleme der Radwegeplanung hervorgerufen.

Unter dem Motto „Naherholung und Fernreise“ referierte Matthias Frese (Münster) über den Fremdenverkehr in Westfalen zwischen 1900 und 1970. Die Weimarer Zeit bedeutete eine Auffächerung der Tätigkeiten und Intensivierung der Werbung der Verkehrsvereine, die sich in einer Aufbruchsstimmung befanden. Breite Bevölkerungskreise seien angesprochen worden, neue Angebote entwickelt worden. Die in der NS-Zeit erfolgte Zentralisierung des Verkehrsvereine habe keinen inhaltlichen Bruch ihrer Werbemaßnahmen bedeutet, die Organisation Kraft durch Freude sei keine Konkurrenz gewesen. In den 1960er Jahren mußten die Verkehrsvereine differenziert auf die Reisewelle reagieren, sie paßten sich jedoch nur mühsam an neue Formen des Fremdenverkehrs an.

Helga Kreft-Kettermann stellte praxisorientiert, aus ihrer Sicht als Verkehrsplanerin in Münster, Verkehr und Ökologie im Spannungsfeld von Raum, Klima, Gesellschaft und Wirtschaft vor. Sie beschrieb die Entwicklung des Verkehrs in Deutschland seit 1950 sowie seine Wirkungen und Folgen. Lösungen für die vielen Problemfelder seien nicht administrativ, mit erhobenem Zeigefinger, zu erreichen, sondern nur durch Bewußtseinsbildung und „Mobilitätsmanagement“. Statt Utopien seien realisierbare Visionen gefragt.

Die Schlußdiskussion unter Leitung von Karl Heinrich Kaufhold (Göttingen) zog ein positives Resümee des Kolloquiums. Viele Defizite seien angesprochen worden, so Kaufhold, die Notwendigkeit weiterer Forschungen offenkundig. Auf die Frage, wie es mit der Verkehrsgeschichte weitergehen solle, gab es einige Antworten und Vorschläge. Interdisziplinarität (zwischen Historiker, Verkehrswissenschaftler, Geographen, Ingenieuren und anderen) ist zwingend notwendig. Regionen müssen ebenso miteinander verknüpft werden wie der internationale Austausch gesucht werden muß. Die Brücke zwischen Profi- und Laien-Historikern sollte nicht vertieft, sondern überwunden werden, auch der lesbare Darstellungen. Daß Historiker der aktuellen Verkehrspolitik helfen können, wies R. Fremdling am niederländischen Beispiel nach.

Die Veröffentlichung der Tagungsbeiträge ist für 1998 in der Schriftenreihe „Forschungen zur Regionalgeschichte“ des Westfälischen Institut für Regionalgeschichte vorgesehen.

Umweltbelastung und Stadtverkehr: Fachdiskussionen, Bürgerproteste und Immissionsschutzmaßnahmen, 1900-1935 (Projektskizze)

Seit 1960 ist die Wiederherstellung der Luftqualität ein Anliegen der Umweltpolitik, wobei der Gesamtproblematik des Immissionsschutzes im Stadtverkehr in Fachkreisen, unter Kommunalpolitikern und in der Öffentlichkeit ein besonderes Augenmerk gilt. Die städtische Lebensqualität, insbesondere die Wohn- und Aufenthaltsqualität des städtischen Raumes, erfuhr im Zuge der Industrialisierung, der rasanten Urbanisierung und Technisierung seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert eine qualitative Veränderung. Im Rahmen der innerstädtischen baulichen Verdichtung, der Citybildung und funktionsräumlichen Trennung sowie der Entwicklung schneller und leistungsfähiger Verkehrsträger auf der Straße und der Schiene wandelte sich in den Großstädten in kurzer Zeit die Immissionssphäre, die im Verkehrskontext auf Menschen, Tiere und Pflanzen oder andere Sachen einwirkende Luftverunreinigungen und den Lärm umfaßt. Die Großstadt bedeutete für ihre Bewohner nicht nur Faszination, pulsierendes Leben, Bildungs- und Freizeitangebote, sondern auch Hektik, Reizüberflutung und ungesunde Lebensbedingungen. So verwundert es nicht, daß um den Ruf der gesunden Großstadt ein heftiger Konkurrenzkampf entbrannte. Im Kaiserreich errang das wohlhabende Charlottenburg als "Vorort" Berlins den Ruhm, die gesündeste Großstadt Preußens zu sein.

Die in den 1890er Jahren einsetzende Elektrifizierung der öffentlichen Schienenbahnverkehrsträger und die folgende Motorisierung erweiterten für viele Menschen die Mobilitätsmöglichkeiten sprunghaft. Gleichwohl brachte diese technische Entwicklung einen Zuwachs der Emittenten mit sich, der wiederum für den Menschen Belästigungen und Belastungen in Form einer neuen Qualität von Nahverkehrsemissionen nach sich zog. Besonders in der vielfältig genutzten Innenstadt, wo Wohnnutzung mit Geschäfts- und Dienstleistungsnutzung einherging, und der Straßenraum Aufenthaltsfunktion hatte, konkurrierten die Ansprüche an die städtische Lebensqualität nach Maßgabe gleichwertiger Berücksichtigung. Hier machte sich die Anreicherung der Stadtluft mit vornehmlich aus dem Hausbrand, der Industrie und dem Verkehr herrührenden Verunreinigungen besonders störend bemerkbar. Als Verkehrsemissionen galten Luftschadstoffe, zu denen indirekt der Staub gerechnet wurde, und der Verkehrslärm, d.h. Geräusche und Erschütterungen. Wahrgenommen wurde das, was augen- und sinnfällig war.

Für die Beseitigung der Emissionsbelästigungen und -belastungen engagierten sich vorrangig die Stadthygieniker, gefolgt von Städtebauern und Ingenieuren.¹ Die Vielzahl der um die Jahrhundertwende gegründeten Fachzeitschriften, wie z.B. die 1910 von dem Hamburger Stadthygieniker Dr. David Aufhäuser ins Leben gerufene Zeitschrift "Rauch und Staub", die in Düsseldorf erschien, gaben Aufschluß

über ein wachsendes Problembewußtsein, einen Informations- und Kommunikationsbedarf und ein Interesse an regulierenden kommunalen Interventionen.

Die Studie verfolgt das Ziel, einen Einblick in das zeitgenössische Wissen um die Schädlichkeit und Gefährlichkeit der Verkehrsemissionen zu geben. Verbreitete Klischees zur Mobilitätseuphorie und Erträglichkeit der Luftverschmutzung vor dem Zweiten Weltkrieg sollen korrigiert werden. Im einzelnen werden drei Fragenkomplexe untersucht: Auf Perzeptionsebene wird nach dem Wandel der Denk- und Verhaltensweisen und der Rangfolge der Problemstellung gefragt; Zur Aufschlüsselung der Problembewältigung wird nach den in Fachkreisen erarbeiteten immissionspolitischen Zielen, Prinzipien und Konzepten, dem Wechselverhältnis von medizinisch-anthropologischen Gesichtspunkten und privatwirtschaftlichen und öffentlichen Belangen gefragt. Auf der dritten unternehmerischen Ebene richtet sich der Blick auf die Problemlösungsbereitschaft der Hersteller. Die Emissionsfrage wird demzufolge mit einer mentalitätsgeschichtlichen Betrachtungsweise verbunden, die die Wahrnehmung der Emissionen durch die Fachöffentlichkeit, die betroffenen Stadtbewohner und die Gegenmaßnahmen thematisiert.²

Einen Orientierungsrahmen bieten die erst in den letzten Jahren erschienenen Untersuchungen zur Luftverschmutzung und den damit einhergehenden sozialen Protesten, zur Motorisierung und den öffentlich-rechtlichen Interventionen im Immissionsbereich.³ Während im Falle der Luftschadstoffe die Aufmerksamkeit der Umweltgeschichte hauptsächlich bislang den Industrieemissionen galt, fand die Lärmproblematik während der Zeit des Kaiserreichs erst durch Saul Berücksichtigung.⁴ Auf die von dieser Immission ausgehende Belästigung und Belastung hatte 1977 erstmals R. M. Schafer in seiner Kulturgeschichte des Hörens, "The Tuning of the World" hingewiesen.⁵ Die Quellenlage für die projektierte Studie ist gut, da die große Zahl zeitgenössischer Fachzeitschriften, Monographien und Behördenakten einen reichen Fundus bieten.

Der Zeitraum 1900-1935 umfaßt die Vorgeschichte der Verkehrsemissionsfrage, die erst nach den 1950er Jahren zu einem brennenden umweltpolitischen Anliegen wurde. Seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert wurden in vielen Großstädten Untersuchungen zu Staubimmissionen durchgeführt, die von einer regen Fachdebatte über Staubkrankheiten begleitet wurden.⁶ Unmittelbar nach der Jahrhundertwende legten die verantwortlichen zentralstaatlichen Instanzen, die Umweltmedien Luft und Wasser betreffend, in Preußen Aktionismus an den Tag. Es überstürzten sich die Verordnungen, Gesetzentwürfe, Sondergesetze zu Ruß und Rauch sowie zur Staubplage. Bis 1914 währte die Konstituierungsphase der Motorisierung und Elektrifizierung nebst Problembewußtsein. Im Jahre 1907 existierten in Deutschland 25 815 Kraftfahrzeuge, 1911 waren es bereits 53 478, darunter 4327 LKWs. Die Dekade von 1920-1930 kennzeichnet die Ausweitung der Individualmotorisierung und eine wohlfahrtspolitische Reformbereitschaft. Berlin holte im Vergleich

mit Paris und London die Auseinandersetzungen um die Neuartigkeit der Belastungen nach, die zu einem regelrechten "Kampf um die Straße" avancierten, der auch in Parlamentsdebatten seinen Niederschlag fand. Die Zeit bis 1935 charakterisieren die administrative Zentralisierung sowie die Ausweitung des Individualverkehrs. Allerdings waren 1932 nur 1% der Bevölkerung Inhaber eines PKWs, demzufolge nur die Oberschicht.

Die Emittenten, Bürgerproteste und Steuerungsmaßnahmen

Die wachsenden Belastungen der Umwelt steigerten vor allem in den Millionenstädten Berlin und Hamburg die Sensibilität der Bevölkerung. Im Jahre 1895 erklärte das Berliner Tageblatt: "Ganz besonders unsere Gehör- und Geruchsnerve werden...recht schonungslos behandelt...Gerüche, die den Großstädter belästigen, sind weniger mannigfaltig als die Geräusche" (21.7.1895, Lokalteil). Mehrere Faktoren erschwerten allerdings die Erkenntnisbedingungen und -kosten: Zum einen befand sich die Medizin noch während der Weimarer Republik hinsichtlich der wissenschaftlichen Feststellungen der Verunreinigung und der Folgeerscheinungen in den ersten Anfängen.⁷ Durch Luftverschmutzung bedingte negative gesundheitliche Folgen konnten nicht, wie gewünscht wurde, "ad oculos demonstriert", d. h. anatomisch dargestellt und mikroskopisch aufgezeigt werden.⁸ Lediglich im Falle von industriellen Rauchemissionen galt zu Beginn der Weimarer Republik der Zusammenhang mit akuten Lungenkrankheiten als erwiesen.

Mehr noch als die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen traf den Lärm das Problem der Meßbarkeit und der Nachweisbarkeit seiner psychisch-physisch negativen Folgen. Hinzu kam, daß seine Wahrnehmung letztlich auch durch Attitüden und das Ensemble sonstiger Umweltbedingungen moderiert wurde. So bestätigte ein ärztlicher Sachverständiger 1912 einem vor dem Preußischen Oberverwaltungsgericht gegen "gesundheitsgefährdende Geräusche" klagenden Bürger lediglich, daß der "Gesundheitszustand nervös angelegter Menschen...ungünstig beeinflusst werden kann".⁹ Entweder wurde davon ausgegangen, daß sich der Großstädter sehr schnell an den Lärm gewöhne und der Mobilitätsvorteil überwiege¹⁰, oder der Klagende wurde als latent nervenkrank eingestuft. Allerdings zeichnete sich kurz nach der Jahrhundertwende in Fachkreisen eine Verschiebung der Reizschwelle zugunsten der Diagnose gesundheitsschädlicher Wirkungen von Straßenlärm ab. "Nervosität" galt zunehmend als moderne Krankheit, hervorgerufen durch die "Tretmühle des Großstadtlebens"¹¹. Im Jahre 1910 prognostizierte schließlich Robert Koch, daß Lärm eines Tages wie Cholera und Pest bekämpft werden müsse.

Drittens fehlten für beide Emissionen lange Zeit leicht bedienbare Meßinstrumente. Allerdings hatte der Leiter des hygienischen Instituts an der Berliner Universität, Professor Rubner, noch im Kaiserreich eine Art Lärmmesser entwickelt, der jedoch schwer transportierbar war. Seit den 1920er Jahren wurden an den Berliner

Hauptstraßen Lärmmessungen durchgeführt; im Jahre 1938 ergaben Messungen 70 Phon.

Im Falle der öffentlichen Verkehrsträger verlagerte sich die Kritik an Emissionen von der Eisenbahn zu den Straßenbahnen, der Hochbahn und schließlich zu den Autobussen. Diese öffentlichen Nahverkehrsträger gaben Anlaß zu Klagen über Lärm und Erschütterungen. Die Emissionen der in kurzen Zeiträumen verkehrenden elektrisch betriebenen Straßenbahn umfaßten Schienengeräusche, das Quietschen der Bremsen und das Rangieren der Wagen. Die stärkste Kritik von Anwohnern und Haus- und Grundbesitzern ernteten jedoch die 1902 in Berlin auf dem Ostteil der Stammlinie errichtete Hochbahn und die avisierte innerstädtische Schwebebahn. Die zahlreichen Eingaben beim Polizeipräsidium erreichten, daß die Baufirma Siemens & Halske stoß- und schalldämpfende Maßnahmen durchführte, die allerdings mehrjährige Experimentierstadien durchliefen. Dabei wurde den Anwohnern eine nicht näher definierte Geräuschtoleranz zugemutet, in der Hoffnung, daß diese Geräusche "bei dem vorhandenen Straßenlärm nicht mehr als eine Belästigung empfunden" werden.¹² Unter Bauingenieuren, Städtebauern und Kommunalpolitikern herrschte allerdings Konsens, daß für enge Straßen nur eine Untergrundbahn geeignet sei.¹³

Der von Hausbesitzern gegen die Lärmemission der Hochbahn beschrittene Rechtsweg blieb 1904 beim Reichsgericht ohne Erfolg. Die flexible Semantik von Gefahren- und Schadensbegriffen erschwerte die Entwicklung von Interventionskriterien sowie einen effektiven Rechtsschutz. Größeren Erfolg erzielten die im Planungsstadium eingebrachten Einwände gegen die Hochbahntrasse der Berliner Nord-Süd-Strecke Gesundbrunnen-Neukölln.

Gegenüber dem Omnibus wurden neben dem Motorengeräusch Benzindämpfe beklagt. Dieser Problemkonnex blieb während des Untersuchungszeitraums bestehen. Nach zeitgenössischen Aussagen konnten wegen dieser Emissionen die Anwohner an warmen Sommertagen nicht die Fenster öffnen. Angesichts dieser Emissionsprobleme präferierten mehrere Polizeiverwaltungen Groß-Berlins 1914 den Elektroomnibus. Die Bewohner des Bayerischen Viertels im wohlhabenden südwestlichen Berliner "Vorort" Wilmersdorf erreichten 1913, daß unter Berücksichtigung ihres Anspruchs auf ruhiges und gesundes Wohnen die lärmenden Verkehrsmittel nur für Hauptverkehrsstraßen die polizeiliche Konzession erhielten. Auch das Tiergartenviertel erhielt keine Buslinien. Bereits 1895 hatte das Polizeipräsidium unter Zustimmung des Berliner Magistrats beschlossen, Wohnstraßen nur dann mit Straßenbahngleisen zu belegen, wenn das öffentliche Verkehrsinteresse dies unumgänglich mache.

Von einer "Auspuffplage" wurde 1911 erst im Zusammenhang mit den Automobilen gesprochen. Nach der besonders in ländlichen Gegenden akuten "Staubplage"

richtete sich das automobiltechnische Interesse nun auf die Beseitigung der intensiv riechenden Auspuffgase, die die ohnehin belastete Großstadtluft noch weiter verschlechterten. Im "Bayerischen Industrie- und Gewerbeblatt" schlüsselte Korff-Petersen aus Berlin 1912 die Auspuffgase der Automobile mit Benzinmotoren folgendermaßen auf: 85% Stickstoff, 4,9% Kohlensäure, 5,3% Sauerstoff, 3,7% Kohlenoxyd sowie geringe Mengen von Sumpfgas, schweren Kohlenwasserstoffen, Wasserstoff und Gasen. Das für leichte und schwere Vergiftungserscheinungen bei Fußgängern und Fahrgästen verantwortlich gemachte Kohlenoxyd erreichte bei manchen Wagen 7%. Zumindest erregte der Geruch bei "empfindlichen Personen Ekel" und reizte die Schleimhäute.¹⁴ Das Kgl. Materialprüfungsamt im südlich von Berlin gelegenen Groß-Lichterfelde unternahm seit 1912 Versuche zur Verminderung der schlecht riechenden Auspuffgase. Über die Ergebnisse berichteten die "Chemiker Zeitung" und die "Technischen Monatshefte". Gegen "übermäßige Rauchentwicklung" bei Automobilen ging die Polizei strafrechtlich vor.

Diskussionsforen waren Bürgervereine, Ärzte- und Fachkongresse und internationale Städtebauausstellungen. Sie thematisierten die soziale Verträglichkeit von technischer und Verkehrsentwicklung und übten in konkreten Einzelfragen Druck auf die städtischen Verwaltungen zur regulierenden Intervention aus. Die zumeist von Angehörigen der sog. oberen Mittelklasse, insbesondere Bildungsbürgern, vorgebrachten Einwendungen und Petitionen richteten sich hauptsächlich gegen die Lärmemissionen. Im Jahre 1899 war der "Antilärmverein" mit Sitz in Hannover gegründet worden, dessen Bestrebungen sich vielfach mit der Bekämpfung der Rauch- und Staubplage berührten. Im Jahre 1909 tagte in London die erste internationale Konferenz zur Bekämpfung unnötigen Straßenlärms, die dem Automobil- und Autobusverkehr besondere Aufmerksamkeit widmete.

Die Vermeidungs- und Verhinderungsmaßnahmen erfolgten auf fünf Ebenen: Im Vordergrund standen Verbesserungen der Fahrzeugtechnik. An zweiter Stelle rangierten städtebauliche und stadtplanerische Konzepte, zu denen die Verbesserungen des Straßenbelags, der Bauweise und -technik, der Funktionsentmischung und Sicherung von schutzbedürftigen Bereichen (Krankenhäuser, Schulen, Spielplätze usw.) zählten. In der 1877 in Berlin eingeführten Asphaltierung wurde die Stadt führend, gefolgt von Charlottenburg, Frankfurt a.M., Leipzig, Dresden. Bereits 1876 hatte der Städtebauer R. Baumeister gefordert, mittels Bau- und Gewerbeordnungen den Städter davor zu schützen, "daß ihm das Wohnen nicht durch Rauch, Dunst, Erschütterung, Geräusch unerträglich wird".¹⁵ Im Jahre 1893 konzipierte Th. Goecke die Trennung von Verkehrs- und Wohnstraßen.¹⁶ An dritter Stelle rangierten Restriktionen hinsichtlich des Verkehrsablaufs und der Anpassung der Fahrweise. An vierter Stelle standen steuerliche Interventionen und an fünfter Stelle die traditionelle, nur Wohlhabenden offenstehende Verlagerungsstrategie der Vorortwanderung. In seiner im "Berliner Tageblatt" 1910 veröffentlichten Artikelserie zu den Berliner Vororten konstatierte Artur Fürst: "In Berlin gibt es unzählige

Menschen, in deren Herzen eine tiefe Sehnsucht nach dörflicher Einsamkeit, nach ländlicher Stille wohnt" (27.2.1910, 2. Beiblatt). Der "donnernden Verkehrswoege des Potsdamer Platzes" (Berliner Tageblatt 22.4.1909) wollten viele entfliehen; die "stille Straße" wurde zum vielbeschworenen Stadtideal. Die Mehrheit der Großstädter konnte die urbanen Belastungen jedoch nur durch Wochenendausflüge kompensieren, die wiederum verkehrsfördernd und somit umweltbelastend wirkten.

Die Untersuchungen konzentrierten sich bislang auf das Kaiserreich, eine Zeit, in der die Grundlagen für Kriterien zur umwelt- und stadtverträglicheren Gestaltung des Verkehrs gelegt wurden. Die mit dem Stadtverkehr verbundenen Gesundheitsprobleme wurden vorrangig als Großstadtprobleme gesehen, zusätzlich wurde der überwiegend physisch orientierte Gesundheitsbegriff um psychische Komponenten erweitert. Angesichts der sozialen, wirtschaftlichen und politischen Probleme der Weimarer Republik ist davon auszugehen, daß die verkehrsbedingte Umweltbelastung einen Gefährdungsfaktor darstellte, der im Vergleich zu anderen Daseinsrisiken gering war und von den Zeitgenossen deshalb nur wenig beachtet wurde.

Anmerkungen

1. P. Münch, Stadthygiene im 19. und 20. Jahrhundert. Göttingen 1995.
2. The silent Countdown. Essays in European Environmental History, hrsg. v. P. Brimblecombe/ C. Pfister, Berlin 1990.
3. F.-J. Brüggemeier, Das unendliche Meer der Lüfte, Essen 1996; A. Andersen/ Ders: Gase, Rauch und saurer Regen, in: Besiegte Natur, hrsg. v. Brüggemeier/ T. Rommelpacher, München 1989, S. 64-85; M. Stolberg, Ein Recht auf saubere Luft?, Erlangen 1994; I. Mieck, Berliner Umweltprobleme im 19. Jahrhundert, in: Umweltprobleme einer Großstadt, hrsg. v. I. Lamprecht, Berlin 1990, 1-26; Macht Stadt krank? hrsg. v. D. Machule u.a., Hamburg 1996; Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886-1986, hrsg. v. H. Pohl, Stuttgart 1988.
4. K. Saul, Wider die "Lärmpest". Lärmkritik und Lärmbekämpfung in Deutschland, in: Macht Stadt krank?, ebd., S. 151-192.
5. Deutsche Ausgabe: M. Schafer, Klang und Krach, Frankfurt a. M. 1988.
6. Rauch und Staub, 2 (1911/12), S. 305-308; 4 (1913/14), S. 76.
7. Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften, hrsg. v. Brix/ Lindemann, 4 Bde., Jena 1918-1924, Bd. 3, S. 516.
8. Rauch und Staub 1 (1910/11), S. 129-132.
9. Städte-Zeitung 10 (1912/13), S. 536.
10. Berliner Tageblatt vom 23.11.1902, Lokalteil.
11. Pinkenburg, in: Städte-Zeitung 3 (1905/6), S. 137-139; Berliner Tageblatt vom 1.2.1908, Lokalteil.
12. P. Pforr, Gedanken über Schnellbahnen in Berlin, o.J.u.O., in: Berliner Landesarchiv, Rep 14.
13. E. Bendikat, Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin und Paris 1890-1914, erscheint bei De Gruyter Berlin 1997.
14. 1912, Nr. 11, S. 109.
15. R. Baumeister, Stadt-Erweiterungen, Berlin 1876, S. 85f.
16. T. Goecke, Verkehrsstraßen und Wohnstraßen, in: Preußische Jahrbücher 73 (1893), S. 85-104.

Übersichten

Tagungstermine

1997

- 23.-26. Sept. *68. Deutscher Archivtag in Ulm*
Rahmenthema: „Vom Findbuch zum Internet - Erschließung von Archivgut vor neuen Herausforderungen“.
(Informationen: Verein deutscher Archivare, Westfälisches Archivamt, Postfach 61 25, 48133 Münster)
- 13.-17. Okt. *Juden in der Stadt - Vom Mittelalter bis zum Holocaust*
Tagung des Österreichischen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung in Zusammenarbeit mit dem Institut für Geschichte der Juden in Österreich und dem Burgenländischen Landesarchiv in Eisenstadt
(Informationen: Österreichischer Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung, Postfach 320, A-4010 Linz)
- 14.-16. Nov. *Geschichtsvereine und Archäologie.*
Tagung des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung in Freiburg.
(Informationen: Stadtarchiv Esslingen, Marktplatz 20, 73728 Esslingen).

1998

- 23.-25. März *Städte und Friedenskongresse*
Tagung des Kuratoriums für vergleichende Städtegeschichte in Münster
(Informationen: Institut für vergleichende Städtegeschichte, Syndikatplatz 4/5, 48143 Münster)
- 3.-5. Sept. *Cities in Europe. Places and institutions.*
Fourth international conference on Urban History in Venice.
(Informations: Donatella Calabi, Dipartimento di Storia dell'Architettura/IUAV, S. Polo 2554, I-30125 Venezia.
e-mail:<calabi@iuav.unive.it>;
Peter Clark, Centre for Urban History, Leicester University,
108 Regent Road, Leicester, LE1 7RH England)
- 8.-11. Sept. *42. Deutscher Historikertag in Frankfurt am Main*
Rahmenthema „Intentionen - Wirklichkeiten“
(Informationen: Johann-Wolfgang-Goethe-Universität, Historisches Seminar/Historikertag, Senckenberganlage 31, 60054 Frankfurt/Main; e-mail: histtag-98 @ em.uni-frankfurt.de)

Stadt- und Kommunalgeschichtliche Lehrveranstaltungen im Wintersemester 1996/97

Aachen	Zur Geschichte der Reichsstädte Aachen und Köln in der Neuzeit (Übung)	Wynands
	Ausgewählte Themen zur Stadtbaugeschichte am Beispiel Aachens (Übung)	Oeters
	Stadtbaugeschichte. Die Entwicklung der Stadt bis in die Gegenwart (Vorlesung/Übung)	Jansen/Simon
	Von Schinkel bis Behrens. Stadt und Architektur des 19. Jahrhunderts als Grundlage unserer Moderne (Übung)	Dauber
	Stadt - Siedlung - Wohnung seit der Jahrhundertwende (Übung)	Harlander
	Planungsgeschichte (Übung)	Rodriguez-Lores
	Historisch-aktueller Städtevergleich Aachen-Wien (Übung)	Fehl
Augsburg	Sozialgeschichte und Landesgeschichte: Methoden und Probleme anhand ausgewählter Beispiele aus Altbayern und Schwaben (Proseminar)	Hoffmann
	Nationalsozialismus in der „Provinz“ - das Fallbeispiel Bayern (Proseminar)	Kießling
Bamberg	Sondergebiete der Stadtbaugeschichte (Seminar)	Eidloth
	Stadtgeschichte und Denkmalpflege (Vorlesung)	Cramer
	Städtebauliche Denkmalpflege (Seminar)	Krombholz
Bayreuth	Grundlagen der Heimatgeschichte (Seminar)	Endres
	Nationalsozialismus in Franken (Hauptseminar)	Endres

Berlin, FU	Ideengeschichte des Städtebaus (Hauptseminar)	Wolsdorff
	Das Bild der Großstadt in der Malerei des ausgehenden 19. und 20. Jahrhunderts (Übung)	Englert
	Städtebau und Architektur zur Zeit der Reichsgründung in Berlin (Übung)	Engel
	Europäische Gemeindeverfassungen im 19. Jahrhundert (Übung)	Grzywatz
	Einführung in die landesgeschichtlichen Grundlagen und Hilfsmittel am Beispiel Berlin-Brandenburg (Übung)	Bahl
Berlin, TU	Berliner Bauten der Versorgung (Proseminar)	Wendland
	Berlin als Viersektorenstadt 1945-1961. Lektüre und Interpretation historischer Quellen (Übung)	Hofmann
	Geschichte der Siedlungsentwicklung und der Stadt- und Regionalplanung (integrierte Veranstaltung)	Zöbl
	Stadtbildanalyse am Beispiel von Schöneiche, Vorstadt von Berlin seit Friedrich d. Gr.	Karnau
	Architektur im industriellen Zeitalter. Ge- schichte der Baukunst und des Städtebaus	Nicolai
	Architektur und Städtebau. Berlin Ost und West um 1960 (Übung)	Hoh-Slodczyk
	Bau- und Stadtbaugeschichte (Seminar)	Döring/Sutter
	Entwicklung der Besiedlung und des Städtebaus (Vorlesung)	Frick
Bildungswesen in Berlin im 19. Jahrhundert (Hauptseminar)	Jersch-Wenzel	
Berlin, HU	Die frühneuzeitliche Stadt in Mittel- und Westeuropa (Proseminar)	Lotz-Heu- mann

Berlin, HU	Entwicklung der Standorte der Reichs-, preußischen und städtischen Behörden in Berlin (Vorlesung)	Demps
	Umweltproblematik im Spannungsfeld von Industrialisierung und Urbanisierung (Übung)	Bendikat
	Die Entwicklung der „Vossischen“ und der „Spener’schen“ Zeitung (Proseminar)	Demps
	Die preußische Kleinstadt im 19. Jahrhundert (Proseminar)	Frake
	Der Bauch von Berlin - Stadthygiene und -technik in Berlin im 19. Jahrhundert (Proseminar)	Goschler
	Die Entwicklung des Vereinswesens in Berlin (Hauptseminar)	Demps
	Die multinationale Stadt: Wien, Prag, Budapest und Berlin im zeitgeschichtlichen Vergleich (Hauptseminar)	Schödl
	Zur Berlin-Brandenburgischen Geschichte (Kolloquium)	Demps
	Region und ihre Geschichte. Wie kann „Heimatgeschichte“ in den Unterricht integriert werden? (Übung)	Bayer
	Kunst in Berlin - Malerei und Grafik im 19. Jahrhundert (Vorlesung)	Geismeier
	Der Traum von der idealen Stadt in der europäischen Architekturtheorie von Filarete bis Le Corbusier (Hauptseminar)	Reinisch
Bielefeld	Freie und angewandte Kunst in Berlin 1890-1933 (Seminar)	Kambarteö
Bochum	Urbanisierung in Deutschland um 1900: Zwischen Modernisierung und Kulturpolitik (Hauptseminar)	Hölscher/ Ketelsen
	Idealstadt und Stadtutopie zwischen Renaissance und Moderne (Vorlesung)	Steinhauser

Bochum	Die Struktur der ländlichen Gesellschaft im 18. und frühen 19. Jahrhundert (Seminar)	Kraus
	Jüdisches Leben im Rheinland und in Westfalen im 20. Jahrhundert (Seminar)	Schneider
Bonn	Angewandte Historische Gographie am Beispiel Kölns (Übung)	Meynen
	Die rheinischen Sparkassen und ihre Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft von den Anfängen bis zur Gegenwart (Hauptseminar)	Pohl
Braunschweig	Stadtbaugeschichte(Vorlesung und Seminar)	Hartmann
Bremen	Das Bremer Bürgertum - Aufstieg und Blüte (1850 bis 1914). Geschlossene Heiratskreise und Kontorinteressen (Seminar)	Fricke
Dortmund	Europäische Metropolen zwischen Wien und Paris. Zur Kultur- und Sozialgeschichte der Jahrhundertwende (Seminar)	Haver
	Ideengeschichte des Städtebaus (Vorlesung/Übung)	Scheuvs/ Bonnenberg/ Slonicky
Dresden	Mädchen- und Frauenbildung in Dresden (Seminar)	Koch
	Heimatsforschung: Wie arbeitet man praktisch Ortsgeschichte? (Seminar)	Blaschke
	Architekturführer Dresden (Seminar) Jugendstil in Dresden (Hauptseminar)	Lupfer Quinger
Erlangen-Nürnberg	Die Stein-Hardenbergschen Reformen (Hauptseminar)	Kroll
	Politik und Gesellschaft in nordamerikanischen Städten des 19. Jahrhunderts (Hauptseminar)	Lenger
Frankfurt/Main	Die totalitäre Gesellschaft: Frankfurter Akten 1933-1945 (Seminar)	Rebentisch Gall

Frankfurt/Main	Die Entdeckung der Stadtkultur. Eine Einführung in die Stadtethnologie (Proseminar)	Ackermann
Freiburg	Regionalgeschichte (Kolloquium)	v. Olenhusen
Gießen	Geschichte der europäischen Stadt in der Frühen Neuzeit (Hauptseminar)	Lottes
	Städtisches Leben im Spiegel von Kirchen, Gewerbe und Polizeyordnungen (Hauptseminar)	Lottes
Göttingen	Krankheit und medizinische Versorgung in Göttingen im 18. und 19. Jahrhundert (Seminar)	Schwibbe
Hagen	Urbanisierung und Kommunalpolitik im 19. und frühen 20. Jahrhundert (Kurs)	Brandt
Halle	Licht, Luft, Sonne - Wohnungsbau und Wohnungsbauprogramme des 20. Jahrhunderts (Seminar)	Seng
	Regionalgeschichte als allgemeine Geschichte. Geschichtsunterricht in Archiv und Museum (Hauptseminar)	Pandel/ Böttcher
	April 1847: Marktumulte in Halle, Merseburg und Umgebung (Übung)	Benninghaus
	Die Stadt Halle und ihre Universität 1690-1806 (Oberseminar)	Kathe
	Wohnen und Wohnungsbau im 20. Jahrhundert. Deutschland im europäischen Vergleich (Hauptseminar)	Wagner
Hamburg, Univ.	Die ländliche Gesellschaft Deutschlands im 19. Jahrhundert (Übung)	Führer
	Quellenkunde zur Hamburgischen Geschichte der Frühneuzeit (Übung)	Eckardt
	Einführung in das kommunale Archivwesen: „Dorfgeschichte“ (Übung)	Boehart
	Urbanisierung in Deutschland im 20. Jahrhundert (Hauptseminar)	Sywottek

Hamburg, Univ.	Die Stadt in der Frühneuzeit (Hauptseminar)	Herzig
	Stadt und Stadtansichten (Seminar)	Hipp
Hamburg, TH	Stadtbaugeschichte (Vorlesung)	Machule
Hannover	Grundlagen der Bau- und Stadtbaugeschichte (Vorlesung/Übung)	Meckseper/ Kokkelink u.a.
	Bau- und Stadtbaugeschichte (Oberseminar)	Meckseper/ Kokkelink u.a.
	Geschichte des städtischen und ländlichen Handwerks (Proseminar)	Schneider
	Zwangsarbeiter während des Zweiten Welt- kriegs in Hannover (Seminar)	Füllberg- Stolberg
	Jüdische Geschichte im Braunschweigischen (Seminar)	Derda
	Im Spannungsfeld von Kritik und Aufbruch. Stadtkultur und Städtebau in den 1960er Jahren (Seminar)	von Saldern/ Auffahrt
	Feste und Feiern in Hannover (Archivseminar)	Schmid
	Probleme der Regional- und Lokalgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit (Oberseminar)	Hauptmeyer
Heidelberg	Die Städte Südwestdeutschlands vom Früh- mittelalter bis zum Ende des Alten Reichs (Vorlesung)	Schaab
Kaiserslautern	Geschichte des neueren Städtebaus (Vorlesung)	Hofrichter
Kassel	Die Umwelt des Städters im Industriezeit- alter (Seminar)	Burckhardt
	Ist alles schon mal dagewesen! - Ideen, Projekte, Diskussionen und Auseinander- setzungen um „Bauen und Wohnen“ in der Zeit von 1900 bis 1933 (Seminar)	Bock
	Stadtbaugeschichte (Seminar)	Fischer/ Hennicken

Kassel	Gartenstadt als Arbeitsmodell - Planungsgeschichte von Howard bis zur IBA Emscher Park (Seminar)	Fischer
	Neue Theorien der Entwicklung von Stadt und Land (Seminar)	Glasauer
Kiel	Idealstadt und Stadtbaukunst. Ausgewählte Beispiele (Hauptseminar)	von Buttlar
	Die Stadt in der Frühneuzeit (Vorlesung)	Lange
	Stadtunruhen in der Frühneuzeit (Proseminar)	Mörke
Köln	Parteien und Wahlen in Köln 1871-1914 (Kurs)	Kleinertz
Leipzig	Stadtkultur in Osteuropa (19./20. Jahrhundert) (Seminar)	Höpken
	Leipzigs Messen 1946-1989 (Hauptseminar)	Zwahr/ Bentele/ Topfstedt
	Regionalgeschichte im Geschichtsunterricht (Seminar)	Schönemann
	Geschichtsunterricht und Geschichte im Museum (Seminar)	Reinhold
Magdeburg	Heimatgeschichte im Geschichtsunterricht (Übung)	Hallek
Mainz	Die Stadt in der europäischen Geschichte der Neuzeit (Übung)	Hartmann
Mannheim	Urbanisierung in Deutschland (Vorlesung)	Schraut
München, Univ.	Ortschroniken, Landkreismonographien, Heimatliteratur - Darstellungen regionaler Kultur? (Proseminar)	Spiegel
	Münchner Stadtgeschichte im historischen Lernbereich der Heimat- und Sachkunde an der Grundschule (Proseminar)	Schreiber
	Kunst der Stadt Augsburg (Hauptseminar)	Schütz

München, TU	Planen und Bauen in Berlin von 1945 bis heute (Übung)	Huse/Lang
	Stadtbaugeschichte (Vorlesung)	Koenigs
	Städtebau und Stadtentwicklung (Seminaer)	Krau
Münster	Stadt und Nation in Deutschland. Zur Geschichte der deutschen Städte vom Spätmittelalter bis zur Gegenwart (Hauptseminar)	Ribhegge
	Hauptstädte als nationale Symbole (Ostmitteleuropa und Südosteuropa im 19. Jahrhundert) (Hauptseminar)	Steindorff
	Verkehr und Region zwischen Rhein und Weser (Hauptseminar)	Teppe/ Reininghaus
	Probleme vergleichender Städtegeschichte (Kolloquium)	Ehbrecht/ Johanek
	Probleme der Aufbereitung und Vermittlung stadtgeschichtlicher Themen in Archiv und Museum (Hauptseminar)	Jakobi
	Städtische Geschichtsschreibung in Westfalen und Nordwestdeutschland (Hauptseminar)	Johanek
	Städtische Volkskultur in vorindustrieller Zeit (Vorlesung)	Mohrmann
	Bürgerhäuser des deutschsprachigen Raumes im regionalen Vergleich (Seminar)	Spohn
Oldenburg	Zur Geschichte der Juden in Oldenburg und Ostfriesland vom Mittelalter bis zur NS-Zeit (Übung)	Eckhardt
	Planungsgeschichte (Stadt- und Regionalplanung im 19./20. Jahrhundert) (Seminar)	Brake
	Geschichte und Zukunft von Wohnen und Wohnungspolitik (Vorlesung)	Siebel
Paderborn	Ländliche Siedlungen im Paderborner Raum (Projekt)	Balzer/ Düsterloh

Paderborn	Städtebau. Geschichte der Bau- und Gartenkunst (Vorlesung/Seminar)	N.N.
Potsdam	Die Provinziallandtage Preußens (1876-1933). Das Beispiel Brandenburg (Hauptseminar)	Adamy/ Hübener
Regensburg	Roma Capirale - Hauptstadt Berlin. Stadtgestaltung und Staatssymbolik im Vergleich (Hauptseminar)	Bauer
	Das geistliche Regensburg in Geschichte und Denkmälern (Übung)	Holz
Rostock	Geschichte, Kultur und Verfassung der jüdischen Gemeinden in den deutschsprachigen Ländern zwischen dem 17. und dem 19. Jahrhundert (Hauptseminar)	Völkel
	Verfassung und Recht im frühneuzeitlichen Rostock (Übung)	Münch
	Nationalsozialismus vergleichend in der Region (Übung)	Urbschat
Siegen	Stadtgeschichte vom 18. zum 19. Jahrhundert (Vorlesung)	Reulecke
	Zur Präsentation von Städten und ihrer historischen Identität auf CD-Rom und im Internet (Übung)	Beine
	Landesgeschichte im Unterricht: Quellen zur Geschichte einer Region im 19. und 20. Jahrhundert. Das Beispiel Siegerland (Übung)	Schawacht
	Die Zwanziger Jahre - eine regionale Spurensuche (mit archivalischen Übungen im Stadtarchiv Siegen) (Übung)	Bartolosch
	Neue Forschungen zur Stadt- und Urbanisierungsgeschichte, besonders zur Geschichte des Wohnens (Übung)	Reulecke
Stuttgart	Stadtbaugeschichte (Übung)	Schmidt
	Esslinger Kirchen (Seminar)	Goer
Tübingen	Tübingen im 19. Jahrhundert (Übung)	Binder

Tübingen	Die russische Stadt. 1850-1914 (in russischer Sprache) (Übung)	Mironov
	Infrastrukturentwicklung und Industrialisierung (Proseminar)	Berghoff
	Residenzen und Residenzstädte in der Neuzeit. Vergleichende Untersuchungen zur Entwicklung und Bedeutung eines Städtetyps (Hauptseminar)	Specker
	Leben, Gestalten, Verwalten: 50 Jahre Kommunalpolitik im Landkreis Tübingen (Seminar)	Doering-Manteuffel u.a.
	Die Frankfurter Museumslandschaft (Seminar)	Decker
Würzburg	Heimat- und Landesgeschichte im Geschichtsunterricht (Seminar)	Bauer
Wuppertal	Stadtgeschichte (Vorlesung)	Werner

Allgemeine Berichte

Dorothee Breucker / Susanne Kremmer

Einwohner und Bürger auf dem Weg zur Demokratie. Von den antiken Stadtrepubliken zur modernen Kommunalverfassung (Tagungsbericht)

Die Stadt Ulm gedenkt in diesem Jahr des 600. Jahrestages ihrer mittelalterlichen Zunftverfassung, des Großen Schwörbriefs vom 26. März 1397. Als Dokument bürgerschaftlichen Bewußtseins wird die Tradition des Schwörbriefs in Ulm noch heute alljährlich als Verfassungsfest begangen. Anlässlich dieses Jubiläums zeichnet das Stadtarchiv Ulm in einer Ausstellung zu dem Thema "Die Ulmer Bürgerschaft auf dem Weg zur Demokratie" (21.3. bis 21.7.1997) die Mitwirkungsmöglichkeiten der Bevölkerung am politischen Geschehen vom Mittelalter bis in die Gegenwart nach. Ein von Hans Eugen Specker (Stadtarchiv Ulm) angeregtes und geleitetes Symposium (12. bis 14. April 1997) weitete den in der Ausstellung im wesentlichen auf Ulm begrenzten Blickwinkel auf die Darstellung allgemeiner Entwicklungstendenzen aus und versuchte zugleich, einen Beitrag zum Demokratieverständnis einzelner Epochen und zur Definition des Begriffes Demokratie zu leisten. Als öffentliche Vorträge wandten sich die insgesamt 10 Referate im Ulmer Stadthaus gleichermaßen an historisch Interessierte wie an ein Fachpublikum.

Christian Meier (Universität München) referierte einleitend über "Demokratie und Republik. Zwei Errungen-, zwei Erbschaften der Antike". Mit deutlich spürbarer Sympathie für die Griechen, die erstmals in der Weltgeschichte Demokratien hervorgebracht haben, erläuterte er die wesentlichen Unterschiede zwischen der attischen Demokratie seit den Perikleischen Reformen des 5. Jahrhunderts und der Verfassung der Römischen Republik: In den kleinräumigen griechischen Stadtstaaten mit ihrer familiären Organisation sei die "Herrschaft des Volkes" fast unumschränkt gewesen. Die Volksversammlung aller männlichen Bürger (Ausschluß von Frauen, Einwohnern und Sklaven) fällte alle wichtigen Entscheidungen; das Prinzip der Repräsentation war unbekannt. Mit der jährlichen Auslosung der Funktionsträger und Mitglieder des Rates der 500 übte quasi jeder Bürger irgendwann in seinem Leben eine politische Funktion aus. Diese Form der "unmittelbaren konkreten Partizipation" des Einzelnen bewirkte eine starke Identifikation mit der Polis. Die Teilhabe an der Polis war Selbstzweck, basierend allerdings - und dies wurde in der sich anschließenden Diskussion noch einmal betont - auf dem System der Sklaverei, das die Muße zur politischen Betätigung erst ermöglichte.

Im Gegensatz zur attischen Demokratie war die römische Republik von einem einflußreichen Adel und einer im Klientelwesen verfestigten strengen Hierarchie geprägt. Die verfassungsmäßig institutionalisierte Opposition der Plebs konnte sich gegen den Adel nie durchsetzen. Diese gesellschaftliche Ordnung spiegelte sich in der formellen Ungleichheit der Bürger in ihren politischen Rechten, u.a. durch ein

nach Vermögen abgestuftes Wahlrecht. Die eigentliche Macht lag beim Adel im Senat und bei den Magistraten, die tatsächlichen Partizipationsmöglichkeiten der Bürger waren dagegen sehr begrenzt. Andererseits verfügte der römische Bürger über einen relativ sicheren Anspruch auf Freiheit und Wahrung seiner Persönlichkeitsrechte, was sich in der Ausbildung des Privatrechts zeigt. Das System des Klientelwesens sicherte dem Einzelnen auch Schutz durch den adeligen Patron. Obwohl die Römer keine Demokratie gekannt hätten, habe der Mythos des Weltreiches "Rom" mit republikanischen und freiheitskämpferischen Erinnerungen stark nachgewirkt. Die Tradition Griechenlands hingegen sei nicht die Überlieferung eines Freiheitskampfes, sondern die der Philosophie, der Tragödie und der Geschichtsschreibung.

Der anschließende Vortrag von Wilfried Hartmann (Universität Tübingen) über "Ubi multa consilia, ibi salus: Ausgleich von Gruppenkämpfen und Regeln gegen den Machtmißbrauch in den italienischen Kommunen des Hohen Mittelalters" stellte am Beispiel von Florenz und Venedig detailliert die häufigen Verfassungsveränderungen des 12. bis 14. Jahrhunderts dar. Die Anfänge der italienischen Stadtstaaten mit ihren kommunalen Selbstverwaltungsorganen lagen in einer Reihe "revolutionärer Aktionen". Im 11. Jahrhundert setzte sich die städtische Führungsschicht der adeligen Fernhändler und Grundbesitzer, zusammengeslossen zu einer Schwurgenossenschaft, der "Commune" (Gemeinde), erfolgreich gegen den meist bischöflichen Stadtherren durch. Bis zum Ausgang des 12. Jahrhunderts oblag die Führung der Kommunen einem Konsulat, ehe dieses Gremium durch den "Podestà" als alleinigem Inhaber der städtischen Regierungs- und Exekutivgewalt ersetzt wurde. Nach der Ausbildung eines kleinen und großen Rates im 12. Jahrhundert, denen in späterer Zeit - anders als nördlich der Alpen - noch weitere, durch Wahlen zu besetzende Ratsgremien folgen sollten, brachte das 13. Jahrhundert "geradezu umstürzende Veränderungen" in den Kommunalverfassungen: Mit der politischen Organisation des "Popolo", der bislang vom Stadregiment ausgeschlossenen Schichten der Kaufleute, Kleinhändler, Handwerker und Akademiker, entstand - angeführt von einem dem Podestà nachgebildeten "Capitano del popolo" - eine Art Sondergemeinde innerhalb der Gesamtkommune. Ein starkes Mißtrauen gegen Herrschaft und Machtkonzentration führte zur Bildung ständig neuer Gremien, zu gegenseitiger Kontrolle und kurzen Amtszeiten der Funktionsträger und Räte. Zwar herrschte in den italienischen Communen keineswegs eine Demokratie im modernen Sinne, da zum Beispiel nur wenige das aktive Wahlrecht besaßen; der Anteil der Wählbaren und Gewählten an der Zahl der Wahlberechtigten war jedoch sehr hoch. Alle Ämter bis hin zu den Nachtwächtern und den Ämtern in den Zünften wurden durch Wahl besetzt, so daß im Florenz des 14. Jahrhunderts etwa ein Drittel der Bevölkerung aktiv am politischen Leben beteiligt war. Ubi consilia, ibi salus: Wohlfahrt für die Stadt - so Hartmann abschließend - "hatten auf lange Sicht nur dort viele Räte gebracht, wo sich bereits am Beginn des 14. Jahrhunderts die Vorherrschaft der Wenigen durchgesetzt hatte."

Der Abendvortrag "Obrigkeit und Stadtgemeinde in der frühen Neuzeit" von Eberhard Isenmann (Universität Bochum) zeichnete ein differenziertes Bild reichsstädtischer Verfassungswirklichkeit. Isenmann bezog auch die spätmittelalterliche Entwicklung mit ein und stellte mit vielen Beispielen immer wieder Bezüge zur Ulmer Stadtgeschichte her. Das Referat belegte, wie wenig die Ratsverfassungen der deutschen Reichsstädte, die keine Gewaltenteilung kannten, mit modernen Verfassungen vergleichbar sind.

Das Verhältnis des Rates zur Bürgerschaft beschreibend, griff Isenmann zunächst auf eine Analyse des Ulmer Ratskonsulenten Miller aus der Spätzeit der Reichsstadt (1802) zurück, in der Miller die unumschränkte Machtbefugnis des Rates bei völligem Ausschluß der Bürgerschaft geißelte. Die Loslösung der Räte von der bürgerschaftlichen Legitimation datierte Isenmann in das ausgehende 15. Jahrhundert. So bezeichnete sich beispielsweise der Ulmer Rat dieser Zeit als "Obrigkeit", die "ihre Untertanen und den gemeinen Mann in aller Ehrbarkeit und Billigkeit zu regieren habe". Die Einführung der Reformation und die Auflösung der Zunftverfassungen durch Kaiser Karl V. im Jahr 1548 verstärkte diesen obrigkeitlichen Herrschaftsanspruch. Die Räte machten sich nun die stadtherrliche Gewalt des Königs zu eigen, regierten allumfassend und unumschränkt als von Gott eingesetzte Obrigkeiten. Die gesetzgeberische und jurisdiktionelle Gewalt lag in vielen Städten beim kleinen bzw. inneren Rat mit dem geheimen Rat als eigentlichem Herrschaftszentrum. Auch im großen oder äußeren Rat, ursprünglich Bindeglied zwischen kleinem Rat und Gemeinde, wuchs die Auffassung des Amtes als Herrschaft und die Tendenz zur Oligarchie. Abhängig von der Einberufung durch den kleinen Rat gewann der große Rat erst ab dem 18. Jahrhundert mehr politische Selbständigkeit. Opposition gegen dieses allumfassende Herrschaftsregiment ging folglich in der Regel nicht von ihm, sondern von der Bürgergemeinde aus. Als nicht zu eliminierende verfassungsrechtliche Größe berief sie sich immer wieder auf ursprüngliche Freiheits- und Mitbestimmungsrechte und klagte vor allem in Finanz- und Steuerangelegenheiten erfolgreich vor dem Reichshofrat, seltener vor dem Reichskammergericht. Isenmann unterstrich allerdings auch den privilegierten Status der Bürgergemeinde, der durch eine restriktive Bürgerrechtspolitik der Reichsstädte seit dem 15. Jahrhundert noch deutlicher hervortrat. Die korporative Bürgergemeinde charakterisierte er als "egozentrischen und egoistischen Verband", der politische Rechte, wirtschaftliche, materielle und soziale Vorteile für sich reservierte. Isenmann trug so auch zur Entmythologisierung des Ulmer Schwörbriefs von 1397 als lokalem Dokument demokratischen Verfassungslebens bei. Damals ein Akt politischer Vernunft habe er lediglich die beiden politisch privilegierten Stände, Patrizier und Zünfte, zu Zusammenarbeit gezwungen. Der heute aus der Schwörbriefformel, "Armen und Reichen ein gemeiner Mann zu sein", abgeleitete Egalitätsanspruch, beziehe sich in reichsstädtischer Zeit ausschließlich auf die Gleichheit aller Einwohner vor dem Gericht.

Einblicke in eine politisch völlig anders verlaufene Entwicklung gab Günther Lottes (Universität Gießen) mit einem Referat über "The liberties of free-born Englishmen. Zur Geschichte der Grund- und Freiheitsrechte in England und den USA im 17. und 18. Jahrhundert". Die Andersartigkeit der anglo-amerikanischen Freiheitstradition, die inspirierend auf den europäischen Kontinent gewirkt habe, zeige sich beispielhaft darin, daß es in Großbritannien bis heute keine formelle Bürgerrechtserklärung gibt. Diese nicht schriftlich fixierte "Besitzstandsgewißheit" habe einen beständigen Grundrechtsdiskurs über den Gültigkeits- und Geltungsbereich der Freiheitsrechte zu Folge. In den USA hingegen entwickelte sich im Zuge des Unabhängigkeitskrieges ein Grundrechtskatalog, dessen Schutz durch das Oberste Gericht außerordentlich wirkungsmächtig wurde. Die Genese der Freiheitsrechte und des Grundrechtsbewußtseins englischer Bürger beschrieb Lottes als Abwehrrechte gegen den Staat in Auseinandersetzung mit dem Herrschaftsanspruch der Stuarts im ausgehenden 16. Jahrhundert. Aus der Konfrontation der Krone mit der "Eigentümergeellschaft" über die königliche Finanzpolitik nach dem Krieg mit Spanien ging das Parlament gestärkt hervor. Das Grundrecht auf Eigentum hatte sich erfolgreich gegenüber dem Verständnis der Krone als Gesamteigentümer durchsetzen können. Um das Recht auf Eigentum als Kern, fixiert z.B. in der Petition of Rights von 1628, gruppieren sich weitere persönliche Freiheitsrechte. Insbesondere der Verfahrensrechtsschutz - Recht auf unabhängige Richter, die Urteilsfindung durch ein Geschworenengericht und der Schutz vor willkürlicher Verhaftung - setzte sich im 17. Jahrhundert durch (vgl. Habeas-Corpus-Akte von 1679). Als weiteren Kristallisationskern des englischen Grundrechtsverständnisses ging Lottes am Beispiel der Religionsfreiheit auf die Entfaltungsrechte der Persönlichkeit ein. Die Idee der religiösen Selbstbestimmung als reformatorischer Lehrsatz blieb im politischen Alltag ohne Konsequenz. Die Toleranzakte von 1689 duldete nur Abweichungen von der protestantischen "Norm". In den USA hingegen gewährt der Staat völlige Religionsfreiheit.

Auch die Form der politischen Partizipation entwickelte sich in Großbritannien und den USA anders als auf dem europäischen Kontinent. In England wurden zwar 1689 mit der Bill of Rights wichtige politische Mitbestimmungsrechte (Verhältnis zwischen König und Parlament, Petitionsrecht der Untertanen) geregelt, aber der schon früh ausgeprägten öffentlichen politischen Tätigkeit mit Publikationen, Petitionen und Demonstrationen steht eine sehr späte Einführung des allgemeinen und gleichen Wahlrechts gegenüber. In den USA schließlich sei die Partizipationsnachfrage relativ gering, da ein umfassender Grundrechtsschutz bestehe. Der Schutz der Freiheitsrechte - so Lottes - hatte größere Bedeutung als das Recht auf politische Partizipation.

Elisabeth Fehrenbach (Universität des Saarlandes) fragte unter dem Titel "Napoleon und die Expansion der Französischen Revolution" nach den Möglichkeiten und Grenzen des napoleonischen Revolutionsprogrammes, der "Expansion revolutio-

naire" in Deutschland. Die deutsche Historiographie habe die politische Bedeutung der napoleonischen Reformen in Deutschland lange Zeit unterschätzt und den Weg in die Moderne zu einseitig auf den preußischen, "nationalen Sonderweg in die Moderne" eingeengt. Dem schrittweisen preußischen Reformwerk, das sich in bewußter Abgrenzung zur gewaltsamen Französischen Revolution als friedliche staatliche Modernisierung von Staat und Gesellschaft, "als Revolution von oben" verstand, stellte Fehrenbach die Entwicklung in den Rheinbundstaaten und im Königreich Westfalen unter dem Gesichtspunkt der Wirkungskraft des napoleonischen Modells gegenüber. Die Modernisierungsleistungen hätten im deutschen Süden und Westen "tiefer" gegriffen und insbesondere die Rechte des Adels sehr viel rigoros beschnitten als in Preußen, wo die Reformer in ständiger Rücksicht auf die ostelbischen Junker agierten. Im Königreich Westfalen, das zum französischen Modellstaat werden sollte, führte beispielsweise die Einführung des Code Napoléon zu einer radikalen Abschaffung aller geburtsständischen Privilegien und zur Aufhebung der Patrimonialgerichtsbarkeit mit neuen persönlichen Freiheiten und Rechten für bisher unterprivilegierte Schichten. In den Rheinbundstaaten wiederum gingen die Reformen mit der Auflösung der deutschen Kleinstaaten und der Neubildung vergrößerter Flächenstaaten einher. Als Kernstück der "Reformrevolution" bezeichnete Fehrenbach den Aufbau einer neuen, straff "von oben nach unten" organisierten Verwaltung, durch die alle früheren Sondergewalten einer strikten Oberaufsicht durch den Staat unterworfen wurden. Dabei geriet allerdings auch die rheinbündische "Bürokratie", die eine gewaltige Integrationsarbeit zu leisten gehabt hätte, ins Kreuzfeuer der Kritik, wurde zum Kampfbegriff des bürgerlichen Liberalismus. Spätestens nach den Freiheitskriegen mußte Napoleon schließlich dem nationalen Verdikt weichen.

In der Diskussion bestritt Fehrenbach keineswegs die machtpolitischen Absichten Napoleons. Gleichwohl betonte sie, daß die - wenn auch bescheidenen - Anfänge des modernen Konstitutionalismus im Zeitalter Napoleons liegen und nicht bereits bei den Verfassungsentwürfen der deutschen Republikaner in der Revolutionszeit zu suchen seien.

Mit dem spannungsreichen Verhältnis von Staat und Kommune als zentralem Entwicklungsproblem auf dem Weg in den modernen Wohlfahrtsstaat befaßte sich das Referat von Dieter Langewiesche (Universität Tübingen) unter dem Titel "Staatsbürger-Stadtbürger: Grundmuster bürgerlicher Interessenpolitik im 19. Jahrhundert". Langewiesche ging es dabei weniger um die grundsätzliche Rivalität und Konkurrenz zwischen Staat und Kommune, die derzeit unter dem Diktat knapper Kassen eine neue Aktualität erfährt, als vielmehr um den Konflikt zwischen staatsbürgerlichem und gemeindegemeinlichem Verhalten. Dieser Zwiespalt, der im Handeln eines einzelnen Bürgers sichtbar werden konnte, resultierte zunächst aus den sich verändernden und wachsenden Staatsaufgaben im 19. Jahrhundert. Wer Einfluß auf Politik und Gesellschaft gewinnen wollte, mußte nun über die Grenzen

seiner Stadt hinaus denken und handeln. Zum Leitbild wurde die bürgerliche Gesellschaft, die zugleich vom Staat eine weitreichende Daseinsvorsorge für den Einzelnen verlangte. Zwar habe der Staat mit seinem "absolutistischen Reformzwang" den Weg zur egalitären Staatsbürgergesellschaft geebnet, die Reformleistungen der Städte dabei seien jedoch von einer "staatsfixierten Geschichtsschreibung" zumeist übersehen oder unterschätzt worden. Dagegen würdigte Langewiesche die kommunale Sozialpolitik als "Geburtsstätte des modernen Sozialstaates", wobei allerdings die Folgekosten sozialstaatlicher Entwicklung stets mitbedacht worden seien. Insofern sei das "hehre" staatsbürgerliche Gleichheitsideal auf handfeste bürgerliche Interessenkonflikte in den Gemeinden gestoßen. Konkretisiert wurde der Zwiespalt am Beispiel der Judenemanzipation. Als Staatsbürger stimmte der bürgerliche Repräsentant in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts für die politische und rechtliche Gleichstellung der Juden, die er als Stadtbürger noch während der Revolution von 1848/49 ablehnte, weil sie mit dem sozialen Sicherheitsbedürfnis der Kommunen kollidierte. Der Gemeindebürger beharrte auf seinem Recht, den Zugang zum Bürgerrecht, den Langewiesche als Kern der kommunalen Sozialverfassung in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts bezeichnete, eigenständig zu regeln. Mit der Begrenzung der Bürgergemeinde sollte deren sozialpolitische Handlungsfähigkeit erhalten bleiben. Erst ab den 1860er Jahren schwand der Widerstand der Gemeindebürger gegen die Judenemanzipation, zu einer Zeit also, als sich auch die "alte Gestalt der Bürgergemeinde" auflöste. Der Zwiespalt zwischen Staatsbürger und Stadtbürger verlor damit seine extreme Bedeutung, ohne bedeutungslos zu werden.

Auch Jürgen Reulecke (Universität/Gesamthochschule Siegen) betonte den Charakter der Sozialstadt im Modernisierungsprozeß. Er fragte nach stadtbürgerlichen Antworten auf "Politische und soziale Herausforderungen durch die städtischen Unterschichten". Die immer krasser hervortretende Verarmung der Unterschichten in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts und später die sich organisierende Arbeiterschaft forderte vor allem "bürgerliche Sozialstrategen" zu sozialpolitischen Handeln heraus. Vom Pauperismus und später auch von dem Aufstieg der Sozialdemokratie in ihrem Besitzstand bedroht, reagierten die Städte mit einem umfassenden Ausbau der kommunalen Fürsorge. Mit Hilfe innovativer Reformen, die Fortschritt für alle bringen sollten, zugleich aber sozial disziplinierend wirkten, gelang es, der sozialen Frage "die Spitze zu nehmen" und die Arbeiterschaft in die bürgerliche Gesellschaft zu integrieren. Als Beispiel für ein neues zentrales System der Armenfürsorge stellte Reulecke das von vielen Städten kopierte sog. "Elberfelder System" vor. Unter dem Motto "Hilfe von Mensch zu Mensch" koppelte es das Prinzip der Fürsorge an eine rationale Lebensführung und einen christlichen Lebenswandel der unterstützungsbedürftigen Familien. Mit einer städtischen Deputation an der Spitze, der Einteilung der Stadt in Pflegebezirke sowie einer strengen Kontrolle der unterstützten Familien, die von ehrenamtlichen Armenpflegern (sog. Provisoren) betreut wurden, löste es das zersplitterte und ineffektive bisherige Wohltätigkeitssystem ab und ersetzte es durch die Verwaltung einer kommunal zentralisierten

Institution. Zielte dieses System der Armenfürsorge auf die konkrete Armutsbewältigung bei gleichzeitiger sozialer Disziplinierung, so interpretierte Reulecke die Gründung von Sparkassen ab 1830 und Vorsorgeeinrichtungen verschiedenster Art für Unterschichten "als sozialreformatorische Strategien zur Reaktion und Überwindung der sozialen Frage". Unter dem Motto "Hilfe zur Selbsthilfe" wurden die Unterschichten zu regelmäßiger Sparsamkeit erzogen, ihnen darüberhinaus eine Zukunftsabsicherung geboten und sie in kleiner Münze zu Eigentümern gemacht. Die Strategien bürgerlicher Sozialreformer im 19. Jahrhundert, gespeist von philanthropischem Denken, liberalen Reformprinzipien und bürgerlichem Eigennutz, waren erfolgreich. Christliche Sozialethik und Nächstenliebe (Beispiel: "Elberfelder System"), bürgerliche Sozialreformen (Beispiel: Gründung von Sparkassen) und später die Forderungen des reformistischen Flügels der Sozialdemokratie bereiteten, so die Hauptthese Reuleckes, in einer zum Teil äußerst widersprüchlichen Weise den Boden für den späteren Sozialstaat vor.

"Die Gemeinden zwischen Staat und Partei. Aufbruch, Krise und Zerstörung der kommunalen Selbstverwaltung in Deutschland 1918 bis 1945" thematisierte am Freitagabend Andreas Wirsching (Universität Tübingen). Die geläufige Einteilung des Untersuchungszeitraumes in zwei Epochen, in die Zeit vor und nach 1933, hinterfragte der Tübinger Zeithistoriker anhand dreier Längsschnitte: 1. Von der Demokratisierung der kommunalen Selbstverwaltung zum Führerprinzip; 2. Von der kommunalen Sozialpolitik zum totalitären Herrschaftsanspruch; 3. Von der Modernisierung zur Zerstörung der Städte.

Von einem Aufbruch der kommunalen Selbstverwaltung in der Weimarer Republik könne nicht die Rede sein, vielmehr habe sich die kommunale Selbstverwaltung längst vor 1933 in einer Krise befunden und im ständigen Spagat zwischen einer Ausweitung kommunaler Aufgaben bei gleichzeitig enger werdendem finanzpolitischen Spielraum laviert.

Die "verfassungsrechtliche Schwebelage der Gemeinden" und die Zentralisierungstendenzen der Reichsgewalt beschnitten den Handlungsrahmen der Gemeinden und degradierten die kommunale Selbstverwaltung spätestens nach der Weltwirtschaftskrise zur reinen Auftragsverwalterin des Reiches. Am deutlichsten offenbarte sich diese Entwicklung im Finanzwesen und in der Sozialpolitik. Die immer stärkere Verteilung der Lasten vom Reich zu den Kommunen führte bereits vor 1933 zum finanziellen Zusammenbruch vieler Gemeinden. Nach 1933 hatte dann nach Wirsching der Aufbau der Wehrmacht absolute finanzpolitische Priorität und machte jede investive Kommunalpolitik unmöglich. Trotz des schon in der Weimarer Republik schwierigen Verhältnisses von Gemeinde und Staat bildete das Jahr 1933 für die Kommunen eine Zäsur. Die Gemeinden standen nun nicht mehr nur der Staatsmacht gegenüber, sondern gerieten zudem zwischen Staat und Partei. Mit Sonderverwaltungen und einer Vielzahl von Parteiorganisationen

(Ämterkonkurrenz und Polykratie) wurde die kommunale Selbstverwaltung zer-
setzt. Die konsequente Ideologisierung der Kommunalpolitik durch eine totalitäre
Partei, die Indienstnahme der Gemeinden für die Kriegsvorbereitung und das Füh-
rerprinzip nannte Wirsching zusammenfassend als Entwicklungen, die nur unter
der Etablierung der NS-Diktatur denkbar und durchführbar wurden.

Der Vortrag von Thomas Schnabel (Haus der Geschichte Baden-Württemberg in
Stuttgart) behandelte das Thema der "Wiederbelebung demokratischer Strukturen
in den Kommunen nach 1945 am Beispiel von Baden-Württemberg". Nach einem
kurzen Überblick über die Ereignisse bei Kriegsende gliederte der Referent die
Nachkriegszeit bis zur Gründung der Bundesrepublik in fünf Entwicklungsphasen.
In den Tagen unmittelbar nach der Besetzung herrschten Chaos und Willkür. Ein
einheitliches Vorgehen der Besatzer beim Umgang mit den früheren Funktionsträ-
gern in den Gemeinden sei nicht erkennbar; insbesondere die Franzosen waren in
erster Linie darauf bedacht, den Verwaltungsapparat nicht lahmzulegen, während
die Amerikaner sehr schnell mit der Entnazifizierung begannen. Nach der Etablie-
rung von Militärregierungen wurden Parteien als die wichtigsten Träger politischer
Willensbildung ab August 1945 zunächst auf Gemeindeebene wieder zugelassen.
Quasi zeitgleich kam es zur Lizenzierung von neuen Zeitungen, wengleich unter
rigorosen Auflagen und strenger Zensur. Hier konnten die wiedergegründeten Par-
teien sich selbst präsentieren.

Bei den ersten Wahlen Anfang 1946 blieb der von den Besatzungsmächten und
insbesondere von den Kirchen befürchtete Linksrutsch aus; Schnabel führte dies
u.a. auf den hohen Frauenanteil bei den Wahlen zurück, die bereits in der Weima-
rer Republik weniger linke Extremparteien gewählt hatten. Diese Tendenz zeichne-
te sich in den Jahren bis zur Gründung der Bundesrepublik noch deutlicher ab: Aus
den nachfolgenden Wahlen gingen die freien Listen gestärkt hervor, während die
CDU Verluste erlitt; daneben etablierten sich die Heimatvertriebenen mit ihren ei-
genen Listen. Die von den Besatzungsmächten bestellten Oberbürgermeister
konnten sich meist nicht über die erste Nachkriegszeit hinaus behaupten; die
Hälfte von ihnen wurde nach kurzer Zeit wieder ausgetauscht. Die Wiederbele-
bung demokratischer Strukturen, so Schnabel bilanzierend, sei auf kommunaler
Ebene nach Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen durch die Besat-
zungsmächte besonders leicht gelungen, weil die Gemeinden am wenigsten
"diskreditiert" gewesen seien. Personell und strukturell konnte die Nachkriegszeit
an die Weimarer Republik anknüpfen.

Aus eigener kommunalpolitischer Verantwortung berichtete zum Abschluß des
Symposiums der Magdeburger Oberbürgermeister Willi Polte über den
"Demokratischen Neubeginn nach der deutschen Wiedervereinigung - das Beispiel
Landeshauptstadt Magdeburg". Polte, der seinen Vortrag auch als Beitrag zum
deutschen Einigungsprozeß verstand, verdeutlichte eindrücklich, wie radikal und

revolutionär die Wende 1989/90 war: "Wir hatten über Nacht politischen Gestaltungsraum und die Chance eines Demokratisierungsprozesses - aber keine Demokratieerfahrung und keine Demokraten." Als Motoren des revolutionären Prozesses nannte Polte das "Neue Forum", "Demokratie Jetzt", "Demokratischer Aufbruch" und die "SDP" sowie ab Ende 1989 die sogenannten "Runden Tische", in denen erstmals demokratisches Handeln eingeübt wurde. An demokratische Strukturen konnten diese "Übungsfelder der Demokratie" nach 57 Jahren der Diktatur allerdings nicht anknüpfen, verdeutlichte Polte einen wichtigen Unterschied zur zuvor geschilderten Wiederbelebung demokratischer Strukturen nach 1945 im heutigen Baden-Württemberg. Und so erklärt sich Polte auch, daß die Formel "Wir sind das Volk" als Folge des wirtschaftlichen Zusammenbruchs der DDR schnell in "Wir sind ein Volk" umschlagen konnte und damit das weitere Demokratisierungsgeschehen an die Regierenden in Bonn delegierte. Noch heute erschwere das vier Jahrzehnte lang antrainierte versorgungsstaatliche Denken und die allmächtige Vormundschaft des Staates einen Demokratisierungsprozeß, der nicht von einer reinen Erwartungshaltung, sondern vom Willen zur aktiven und grundlegenden Erneuerung und Gestaltung der Gesellschaft bestimmt werde. Trotz dieser "geistigen Erblasten" ist der demokratische Neubeginn gelungen.

Abgeschlossen ist die Phase des Umbruchs, beginnend mit den Volkskammerwahlen im März 1990 bis zur Bildung neuer Bundesländer, und die Phase der Stabilisierung mit dem kompletten Neuaufbau kommunaler, demokratisch verfaßter Selbstverwaltungsstrukturen. Seit 1994 befänden sich die "neuen Bundesländer" in der Phase der Normalisierung. Ob der Erneuerungsprozeß und die wirtschaftliche Stabilisierung dauerhaft gelingen werden, hänge nicht zuletzt auch von der Bereitschaft in Ost und West ab, die Einheit als Lernprozeß zu begreifen. Der Wille, eine neue Bundesrepublik zu gestalten - so Polte als erster nach der Wende gewählter und 1994 im Amt bestätigter Oberbürgermeister - erfordere die Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung, bürgerschaftliches Engagement und nicht zuletzt die Fähigkeit, Probleme als Herausforderung zu begreifen: "Demokratie wird auf Dauer nur mit bewußten Demokraten funktionieren".

Die Referate des Symposiums werden als Band 28 der "Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm" veröffentlicht werden.

Traditionalistische Moderne? Neuere Forschungsarbeiten zur Bau- und Planungsgeschichte der DDR (Tagungsbericht)

In Anlehnung an das 1993 in Weimar veranstaltete Bauhaus-Kolloquium, in dessen Rahmen ein Workshop zur Bau- und Planungsgeschichte der DDR stattfand, veranstaltet das Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS), Erkner bei Berlin, 1997 eine Tagungsreihe, zu der insbesondere Nachwuchswissenschaftler eingeladen sind, ihre Forschung zu Architektur, Städtebau, Landschafts- und Raumplanung in der DDR vorzustellen. Zu der Auftaktveranstaltung am 27. März 1997 fanden sich 70 Wissenschaftler unterschiedlichster Disziplinen ein (Architekten, Kunsthistoriker, Stadt- und Landschaftsplaner u.a.). Ebenso vielfältig gestaltete sich das Programm, dessen Vorträge wichtige und diskutabile Problemstellungen für weitere Werkstattgespräche aufgeworfen haben.

Zunächst zeigte der Kölner Architekt Simon Hubacher interessante Verwendungszusammenhänge der Bau- und Planungsgeschichte für den gegenwärtigen Transformationsprozess in den neuen Bundesländern auf. Er übte Kritik an einer Sanierungspraxis des Wohnungsbaubestandes, die sich vorwiegend an westdeutschen Leitbildern der Wohnumfeldverbesserung, Nachverdichtung etc. orientiert. Tatsächlich - so seine Hypothese - würde mit diesem Vorgehen nur wenig gegen strukturelle Defizite unternommen. Für das "ostelbische" Stadtmodell gelten nach Ansicht Hubachers spezifische Raumstrukturen, die aus den Kontinuitäten zwischen der traditionellen russischen Stadt und den staatssozialistischen Neustädten der jüngeren Zeit resultieren. Repräsentative Magistralen, überdimensionierte Wahrzeichen, informell gestaltete Innenhöfe seien Ausdruck eines Planungsverständnisses, das eng verknüpft mit dem städtischen Leben im zaristischen Russland sei.

Beschäftigte sich Hubacher mit den Einflüssen auf den DDR-Städtebau, so wandte sich Chiara Rodrigues ihrer "italienischen Rezeption" zu. Die Sympathie nicht weniger italienischer Architekten für "stalinistische Architekturen" begründete sich aus der Skepsis gegenüber den formalistischen Tendenzen des sich nach dem Faschismus durchsetzenden Rationalismus. Einen wichtigen theoretischen Beitrag hierfür leistete Saverio Muratori, dessen "Revision der Moderne" den dialektischen Bezug zwischen städtischer Morphologie und baulicher Typologie hervorzuheben versuchte. Das Zusammenfinden von Ort und Typologie sah Aldo Rossi 1961 mit der "Dynamik der Strasse", der Funktionsmischung - allgemein durch die Konstitution einer einzigen Struktur, nämlich der damaligen "Stalinallee" in Ost-Berlin verwirklicht. Nicht anders ging es den italienischen Intellektuellen des "Gruppo Architetture", die in dem morpho-typologischen Bezug das Planungsinstrument zur Durchsetzung einer politisch beeinflussten Stadtplanung witterten. Wurde der Wieder-

aufbau Berlins noch als "Wiedererfindung der Altstadt" (Luciano Semerani) und identitätsstiftendes Prinzip gelobt, fiel die Fortführung der Karl-Marx-Allee einer virulenten Funktionalismuskritik anheim. Die Begeisterung der venetianischen Architektengruppe während eines Besuches in Halle-Neustadt (1970) mag der Apotheose planerischer Vernunft und dem mentalen Erbe des Rationalismo gezollt sein.

Eine Frage, die auch gerade jener symptomatischen Emphase innewohnt, ist die der Verbindung von Ästhetik und Politik in der Architektur. Gleich eine Vielzahl von Erklärungsansätzen lieferte der kulturgeschichtliche Exkurs von Dirk Schwiedergoll; auf zwei soll kurz eingegangen werden. Bei dem einen handelt es sich um die Funktion von Architektur als nachträgliche Semantisierung sowie der damit einhergehenden Zugehörigkeit zu einem bestimmten politischen System. Weshalb kam es in den 20er Jahren des stalinistischen Rußlands zur Ablehnung avantgardistischer Gestaltungskonzepte? Schwiedergoll führt die politische Heimatlosigkeit der Avantgarde, das Fehlen einer "non-verbalen Erzählstruktur" an: "Die Kultur einer Gesellschaft, deren Existenz der Vergangenheit angehört, kann im Falle ihrer Ausbeutung vermitteln bzw. 'erzählen', daß die neue Ordnung, in diesem Falle die Diktatur Stalins, alles Vorherige überdauert hat, Zielpunkt und Ende des gesamten historischen Verlaufs ist und deshalb auch Kommendes überdauern wird." Zwar läßt sich diese Vermutung nicht ohne weiteres auf den Paradigmenwechsel übertragen, der mit dem "Nationalen Aufbauwerk Stalinallee" Anfang der 50er Jahre in Ost-Berlin vollzogen wurde. Gleichwohl tangiert auch hier die populäre "Formalismus-Debatte" das Problem mit der Traditionslosigkeit: Proletarische Tradition konnte nur aus der Sowjetunion importiert werden. Nur - wie konnten Architekten, die sich noch vor dem Krieg dem avantgardistischen Projekt verschrieben hatten, nun monumentale Wohnhochhäuser projektieren? Mit dieser Frage wären wir bei dem zweiten Aspekt: den der Brüche und Kontinuitäten. Zwar mögen Tradition und Moderne Gegensätze bilden, doch wenn man das 20. Jahrhundert hintergründig als stetigen Prozeß der Modernisierung begreift, in dem vorhandene Intentionen fortgesetzt, Strukturen im politischen und ästhetischen Bereich zur Ausformung und Entfaltung gelangen, fügen sich die Brüche in den Gestaltungswegen von Architekten wie Richard Paulick oder Hanns Hopp in "gewöhnliche" Verlaufsgeschichten ein.

"Traditionalistische Moderne" - dieses gewiefte Wortspiel fällt dem kritischen Betrachter fast assoziativ bei dem Lichtbildvortrag zur Modernen im Schulbau (1945-51) ein, den der Kunsthistoriker Andreas Butter hielt. Dem Anspruch einer demokratischen Bildungsreform entsprechend, wichen im ländlichen Raum die alten Dorfschulen den Zentralschulen, die zunächst auch als Surrogat für das Kultur- und Volkshaus des Dorfes dienlich waren. Interessant scheinen - vom konzeptionellen Standpunkt aus - die amerikanischen Einflüsse: weiträumige, niedrige Anlagen in einem System von Zeilenpavillons in Kammstellung und in landschaftlicher Einbettung, so z.B. die Zentralschule in Storkow, 1947 von dem Architekten Robert

Lenz entworfen. Nach Erstellung erster Gebäudetypen projizierten Ludwig Deiters und Hermann Henselmann 1951/52 eine Grundschule in Saßnitz, die Butter als Vertreterin einer zweiten Generation von Schulbauten vorstellte. Die Architektur weist einen Formenkanon auf, der Heimatstil, Klassizismus und Moderne dezent eklektizistisch kombiniert. Als Beispiel einer dritten Generation führt Butter die Max-Kreutziger-Schule in Berlin-Friedrichshain ins Feld. Die 1953-54 nach Plänen von Hans Schmidt ausgeführte Oberschule weist schon erste Einflüsse repräsentativer Architekturgestaltung auf; wobei anzumerken wäre, daß in der Stadt selbstverständlich kompakter und in der Regel repräsentativer gebaut wurde als auf dem Lande.

Von Berlin-Friedrichshain handelte auch die Untersuchung von Ulrich Hartung, die - sozusagen im Schatten der ehemaligen "Stalinallee"- die unspektakuläre Baulückenschließung nach dem Kriege zum Thema machte. In dem gründerzeitlichen Wohngebiet wurden in den 50er Jahren zahlreiche kriegszerstörte Blockbauungen in traditioneller Mauerwerksbauweise geschlossen. Als Kunsthistoriker wies Hartung auf den "eleganten Pragmatismus" hin, "der das Überkommene durch räumliche Gliederung souverän den neuen Vorstellungen anpaßt". Die Aufnahme von Fluchtlinien und die symmetrische Fassadengliederung sind nur zwei Beispiele dafür, den repräsentativen Gestus des benachbarten Boulevards - so erläuterte der Zeitzeuge Ludwig Deiters - in den Stadtteil hineinzutragen. Ob jedoch die Übernahme von vorhandenen Stockwerkshöhen - im Gegensatz zum innerstädtischen Wohnungsbau nach westdeutschem Muster - ein Indiz für "sozialistischen Wohnungsbau" sei (Gabriele Dolff-Bonekämper), bedarf weiterer, vor allem grundsätzlicher Klärung. Das gleiche gilt für die methodologische Kritik, daß Hartung's eher deskriptives Verfahren zu sehr im Ästhetischen stecken bliebe und etwaige Interdependenzen nicht zu berücksichtigen vermag.

Folgt man der heutigen Karl-Marx-Allee ins Zentrum, wird der Blick unentwegt gefesselt von dem 360 Meter hohen Fernsehturm, um dessen einzigartigen kugelförmigen Turmkopf seit geraumer Zeit urheberrechtlicher Streit entbrannt ist. Dabei sollte dieses technische Bauwerk zunächst gar nicht als Stadtdominante fungieren und seinen Platz bei den Müggelbergen einnehmen. Peter Müller, der sich im Rahmen seiner Magisterarbeit mit der Genese dieses Bauwerkes auseinandersetzt, wußte zu berichten, daß es sich hierbei weniger um eine weitsichtige Planung als um eine verfehlte Planungspolitik handelte. Der Standort bei der Bismarck-Warte mußte 1954 aufgegeben werden, weil der Turm mit seiner geplanten Höhe von 115 Metern am Rande der Einflugschneise für den Flughafen Schönefeld lag. Nun kam nur noch ein Standort im Stadtgebiet in Frage. Nach einem langjährigen Planungsverfahren, das von der Prenzlauer Allee zum Volkspark Friedrichshain führen sollte, wurden die schon weit fortgeschrittenen Planungen 1962 mit dem Abbruch des Siebenjahrplans obsolet. Als zentrale Knotenstelle aller Richtfunktürme auf

dem Gebiet der DDR wurde der Ost-Berliner Funkturm endgültig zwischen 1965 und 1969 am Alexanderplatz errichtet.

Von einem ähnlichen Planungs-Hickhack handelten die baugeschichtlichen Ausführungen von Ralf Koch, die 1906 mit der Gründung der Gartenstadt Hellerau bei Dresden ihren Ausgang nehmen. An diesem historischen Ort ließ der Inhaber der Dresdner Werkstätten, Karl Schmidt, zwischen 1934 und 1939 eine Holzhaussiedlung errichten, deren Siedlungserweiterung nach Kriegsende Anlaß zu erheblichen Meinungsverschiedenheiten bot, wie denn der Dresdner Wiederaufbau auszusehen hätte. Sah der zunächst amtierende Oberbürgermeister, Herbert Cohnert, entgegen aller Großstadtkritik eine behutsame modernisierte Rekonstruktion der zerstörten Stadt vor, favorisierte sein Nachfolger, der SED-Funktionär Walter Weidauer, ebenso wie sein Referent für Wiederaufbau, Franz Ehrlich, das Gartenstadtmodell. Dementsprechend forcierte er die Planung zur weiteren Besiedlung "Auf dem Heller", die jährlich 1.000 Siedlerstellen vorsah. Die für den DDR-Städtebau folgenreiche Zäsur, die 1950 mit den "16 Grundsätzen zum Städtebau" einsetzte, führte zu einem abrupten Meinungsumschwung Walter Weidauers, der noch vier Jahre zuvor für den Dresdner Wiederaufbau proklamierte, Dresden als eine Gartenstadt entstehen zu lassen, "wie sich kaum eine zweite finden wird".

Was auch bei dem Dresdner Exkurs virulent wurde, nämlich die Frage, was denn per se als "sozialistisch" zu gelten hatte, spielt geradezu selbstverständlich in die Wiederaufbaupläne für Chemnitz (ab 1953 Karl-Marx-Stadt) hinein, über die Jörg Stabenow von der Sächsischen Landesdenkmalpflege referierte. Überraschend ist der nach vielen Querelen erst 1957 nach Maßgaben der "16 Grundsätze" erstellte Wiederaufbauplan; in einer Zeit, wo der Wind sich abermals gedreht hatte, hin zu einer radikalen Industrialisierung des Bauens. Der 1959 verabschiedete und realisierte Zentrumsplan bekennt sich mit den Scheibenhochhäusern und den vereinzelt Punkthochhäusern, mit zum Teil rhythmisch gegliederten Rasterfassaden bedingungslos zur internationalen Moderne. Das sogenannte Karl-Marx-Forum wurde als "sozialistisches Ensemble" 1996 unter Denkmalschutz gestellt

Für das nächste Werkstattgespräch (31.07./01.08.1997) ist thematisch vorgesehen, die Frage nach der Semantik in der Architektur - unter anderem im Kontext der vermeintlich "sozialistischen" Stadt - wieder aufzugreifen. Des weiteren werden Fragen des Verwendungszusammenhanges und der methodologischen Probleme in der Baugeschichtsforschung zur Debatte stehen. Eine Dokumentation der Auftaktveranstaltung ist in Vorbereitung.

Städtische Volkskultur im 18. Jahrhundert (Tagungsbericht)

Wissenschaftlich konzipiert von Ruth-E. Mohrmann, Lehrstuhl für Volkskunde an der Universität Münster in Verbindung mit dem ebenfalls in Münster ansässigen Institut für vergleichende Städtegeschichte, und organisatorisch ausgerichtet vom Institut, stand die diesjährige Frühjahrstagung vom 10.-12. März 1997 unter dem Thema „Städtische Volkskultur im 18. Jahrhundert“. Der Blick auf benachbarte Fächer entspräche dem interdisziplinären Ansatz des Instituts, habe in der Tagungsgeschichte Tradition und knüpfe in diesem Falle an die Kooperation der Volkskunde mit dem ehemaligen Sonderforschungsbereich 164 „Vergleichende geschichtliche Städteforschung“ an, betonte der wissenschaftliche Vorstand des Instituts, Peter Johanek einleitend. Die Tagungsidee begründete Frau Mohrmann mit Forschungsbedarf im 18. Jahrhundert - von historischer wie volkskundlicher Seite -, und die inhaltliche wie geographische Variationsbreite der Einzelbeiträge mit der bewußt offenen Formulierung des Tagungsthemas, die ein breites Methodenspektrum und eine Vielzahl unterschiedlicher Ansätze zulasse.

Das grundlegende definitorische Referat bot Carola Lipp (Göttingen). Die Informationsfülle zur Geschichte des Volks- und Kulturbegriffs, zu Volkskultur-Theorien und deren definitorischen Widersprüchen, die letztlich die gesamte Diskussion um den Begriff der Kultur und des Volkes prägen, wußte sie komprimiert und klar strukturiert zu vermitteln. Nach Meinung der Referentin lassen sich die Fragen der Volkskulturtheoretiker nur mit einem offenen Kulturbegriff analytisch fassen, der die Identität und den sozialen Zusammenhang einer Gruppe nicht nur in ihren Abgrenzungen zu einer spezifischen Gruppe (Elite) untersucht, sondern die Vielfalt von Differenzierungen und Gegensätzen ebenso reflektiert wie gemeinsame Verhaltens- und Denkmuster, die eine Gruppe konstituieren.

Nach einem zweiten, übergreifenden Referat, in dem Wolfgang Brückner (Würzburg) die Volkskultur im Kontext mit den grundlegenden Umstrukturierungstendenzen des 18. Jahrhunderts sah, dabei den traditionellen, die historische Dimension stärker einbeziehenden, methodischen Ansatz vertretend, wandte man sich der Detailforschung zu. Eine die Standesgrenzen nivellierende Einrichtung waren im 18. Jahrhundert die Kaffee- und Wirtshäuser, - „öffentliche“ Orte, an denen man sich traf, ohne spezifische Sozialformen beachten zu müssen. Am Beispiel Aachen führte Gunther Hirschfelder (Bonn) qualitative Bedeutung und Formenvielfalt dieser kommerziellen Gastlichkeit vor, Freilich blieb die standesmäßige Transparenz in der Regel auf unumgängliche Kontakte, etwa in Herbergen für Reisende, beschränkt, Mittel- und Oberschicht schufen sich rasch eigene Orte der „Öffentlichkeit“, architektonisch aufwendigere bis hin zu Luxusetablisements mit Festsälen und Redouten. Letztere können allerdings nicht als repräsentativ gelten,

sondern sind spezifisch für Aachen, das im 18. Jahrhundert nach Spa zum bekanntesten Modebad avancierte.

„Die Gestalt der Menge“ - Menge im Sinne von Passanten - versuchte Gudrun M. König (Tübingen) zu konkretisieren. Anhand von ausgewählten Reiseberichten stellte die Referentin ein Raster der Prioritäten in der Wahrnehmungsabfolge auf, die vielschichtigen Theorien primär tangierter Disziplinen beiseite lassend. Ihre Differenzierungsabfolge - exemplifiziert an Berichten von Lichtenberg und Moritz über London - führte von der unspezifischen Menge, über die Trennung nach Geschlechtern und der standestypischen Klassifikation bis zum Erfassen von Details, etwa der Kleidung. Mit der allmählichen Herauslösung des einzelnen aus der ständischen Lebenswelt trat zwar eine zunehmende Individualisierung und damit u.a. eine differenziertere Wahrnehmungsfähigkeit ein. Wie weit sich diese über ein künstlerisches Ausdrucksmittel, in diesem Falle den literarischen Reisebericht, rastermäßig erschließen läßt, blieb dahingestellt.

Vornehmlich historisch ausgerichtet war der Beitrag von Walter Hartinger (Passau) über „Handwerker in der städtischen Volkskultur“. Im Mittelpunkt standen weniger standesspezifische Kulturformen, sondern in erster Linie Strukturänderungen und beginnende Auflösung konventioneller genossenschaftlicher Ordnungen, dargestellt an Archivalien für Landstädte und Märkte in der Oberpfalz. Ein Aspekt der Ausführungen galt der Wahrung der Ehre im Handwerk, wie denn generell die Ehre ein Grundprinzip der ständischen Gesellschaft war, dem Herman Roodenburg (Amsterdam) explizit an den Städten Amsterdam und Rotterdam nachging, Methodisch an den drei bekannten Ordnungsprinzipien - Geschlecht, soziale Klasse und kollektive Verfemung - orientiert, kam er zu der Folgerung, daß Frauen in den Niederlanden an der Öffentlichkeit wesentlich partizipieren konnten, sich in Handel und Gewerbe betätigten und einen eigenen Ehrenkodex besaßen, der von häuslichen Tugenden bestimmt war, denen bei einer Eheschließung ausschließliche Relevanz zukam. Spezifische Ehrenvorstellungen besaß der niederländische Adel kaum, - verglichen etwa mit dem mediterranen Adel, da er sich selbst weitgehend als bürgerlich empfand. Die dritte Gruppe, ethnische und berufliche Minderheiten, unterlag der kollektiven Unehre und damit der Stigmatisierung im Alltag.

Danach variierte die Topographie, Zunächst lenkte Finn-Einar Eliassen (Grimstad) den Blick auf 'Städtische Volkskulturen in Norwegen', genauer auf die gut zwei Dutzend Städte des Landes, von denen zwei Drittel unter siebzehnhundert Einwohner besaßen. Ungeachtet dieser Dimensionen konnte der Referent dort eine zum Land unterschiedliche Kultur nachweisen, die auch einen schichtenspezifischen Ausdruck fand. Die Elite, einige wenige Beamten- und Großhändlerfamilien, versuchte ihren Lebensstil an internationalen Vorbildern zu orientieren, unterstand aber gleichzeitig lokalen und regionalen Traditionen, Diesen Kulturformen nachzueifern, bemühte sich die Mittelschicht, während die Unterschicht - mehr als die

Hälfte der Bewohner- mit der Existenzsicherung befaßt war. Selbst in der räumlich engen Begrenzung Südnorwegens - hier lagen bis auf drei Ausnahmen alle Städte. konnte der Referent keine einheitliche Stadtkultur feststellen, statt dessen eine Variationsbreite der Kulturformen.

Einem hiervon gänzlich abweichenden, nämlich dem osmanisch-türkischen Kulturbereich, ging Suraiya Faroqhi (München) in ihren Betrachtungen zu 'Innenraum und Außenraum im anatolischen Stadtviertel' nach. Kernpunkt fast allen Bauens war die Abgrenzung, die Unterscheidung „drinnen - draußen“, angefangen bei der Abschirmung des Einzelhauses gegen Nachbarn und Straße über die des eigenen Stadtviertels zum Rest der Stadt bis zur Abgrenzung der Gesamtstadt gegen das Umland mittels eines Grüngürtels. Trennlinien und Freiraum reglementierten - gemäß der Abfolge von innen nach außen- familiäre, kollektive und obrigkeitliche Kontrollinstanzen.

Eine diffizile Materie, nämlich „Mentalitätsgeschichte“, vermittelte Thera Wijzenbeek (Amsterdam) am Beispiel einer Straße - der vornehmen „Lange Voorhout“ - in Den Haag. Im 18. Jahrhundert von Adel und Diplomatie architektonisch geprägt, hat sie bis heute ihr Aussehen bewahrt. Uneingeschränktes Vorbild damaliger Planung - außen wie innen - war der Stil Louis XIV. Zunächst geflüchtet vor der französischen Revolution, kehrten nach 1813 viele Bewohner zurück und tradierten unverändert Wohnkultur und savoir vivre des ancien régime, In dieser Negierung aller politischen und sozialen Veränderungen geriet die Straße im Laufe des 19. Jahrhunderts allmählich zum Denkmal einer untergegangenen Epoche, ihre Bewohner zu einem Teil des Denkmals, Ein hier erstmals offensichtliches Phänomen, das sich als Folge des Zusammenbruchs politischer Systeme, vornehmlich der Monarchien, aber wiederholte, z.B. in Wien nach 1918.

Recht gegensätzlich hierzu wirkte das unkomplizierte, positive Lebensgefühl in englischen Städten, das Penelope Corfield (London) anhand von „songs, satire und street-life“ methodisch interessant und nicht ohne unterhaltsam Note, schilderte. Verglichen mit Städten anderer Länder erstaunt die vorbehaltlose Akzeptanz, - unabhängig von lokalpatriotischen Traditionen und der gebotenen Lebensqualität. Ihren Ausdruck fand sie u.a. in zahllosen Lobliedern, in denen die Stadt als „meeting place“, als Treffpunkt vielfältiger Kommunikationsmöglichkeiten gepriesen wird, bei gleichzeitigem Spott auf das Landleben, aber auch auf andere Städte. Partizipierten am „street-life“ alle Schichten, so dürften sich eher die wohlhabenden dem „picture collecting“ gewidmet haben, auch wenn es sich bei den von Stana Nenadic (Edinburgh) vorgestellten Sammelobjekten nicht um hochwertige Gemälde, sondern um Reproduktionskunst handelte. Die zugrunde gelegten Inventarlisten geben nicht nur quantitativen Aufschluß, sondern enthalten auch Hinweise auf die Prioritäten der Bildthemen und die Präsentation der Bilder. Danach erfreuten sich Portraits, allen voran die des Regenten und der Dynastie, größter Beliebtheit, ge-

folgt von Landschaften und Stilleben, während szenische Inhalte kaum als „commercial prints“ Verbreitung fanden.

Mit zwei, dem Veranstaltungsort geographisch näher gelegenen Beiträgen ging die Tagung zu Ende. Den Konflikten zwischen Öffentlichkeit und geistlicher Obrigkeit, resultierend aus dem ansteigenden „Prozessionswesen im Bistum Münster“ , und dessen drohender Profanisierung, ging Peter Höher (Münster) anhand von Visitationsprotokollen nach. Mit Minden als Schwerpunkt seiner Ausführung über Wohnbauten im 18. Jahrhundert sprach Fred Kaspar (Münster) grundsätzliche Probleme der begrifflichen Definition und der Klassifikation an. Sein Augenmerk galt dem sogenannten Bürgerhaus, einem Bautypus mit einer längst etablierten, aber konturenlosen, weder architektonisch noch soziologisch klar definierten Bezeichnung. Treffend belegte der Referent, daß nach dieser formal-stilistischen Definition in Minden nur ein Neubau des 18. Jahrhunderts dem Typus „Bürgerhaus“ entspricht. Aus dem Klassifikationsraster fallen dagegen sämtliche Bauten, die sich nicht vorbehaltlos dem Zeitgeschmack anpaßten, sondern lokale Vorbilder tradierten, Überkommenes mit Altem verbanden oder lediglich in Dekor oder Detail zeitgemäß erscheinen wollten. Abgesehen davon ist im 18. Jahrhundert eine Standort-Nivellierung zu beobachten, die den Begriff zusätzlich fraglich erscheinen läßt. Gestaltgleich findet sich das - a priori städtische - „Bürgerhaus“ auch in Dörfern oder solitär auf dem Lande. Folglich, resümierte der Referent, sei das private Haus nicht nach Standort und Erscheinung zu definieren, sondern schichtenspezifisch.

Mit diesem Referat, das Wandel, aber auch Bewahren tradierter Kulturformen nochmals prägnant vor Augen führte, schloß das Symposium. Wie üblich, werden die Tagungs-Beiträge in einem Sammelband der Reihe „Städteforschung“ des Instituts publiziert.

Holger Barth

IRS-Sammlungen: Dokumente und Planungsgrundlagen zur jüngeren Bau- und Planungsgeschichte in den neuen Bundesländern

Mit der Gründung des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) wurden arbeits- und forschungsbegleitende Materialien des Instituts für Städtebau und Architektur (ISA) übernommen, aus dem das IRS 1992 hervorgegangen ist. An der Bauakademie der DDR wurde Archivgut der einzelnen Institute in zeitlichen Abständen offiziell übergeben und an zentraler Stelle verwaltet. Dieses Zentralarchiv befindet sich heute in der Berliner Außenstelle des Bundesarchives. Aber persönliche Arbeitsunterlagen, grundlegende und übergeordnete Planungsmaterialien oder temporär angelegte Dokumentationen, auf die einzelne Wissenschaftler je-

derzeit zurückgreifen mußten, verblieben verständlicherweise am ISA. Den legitimatorischen Rahmen für die Übernahme bildet das Gutachten des Wissenschaftsrates, mit der Fortführung von Forschungen in einem neu zu gründenden Institut auch die Verfügbarkeit der forschungs- und planungsbegleitenden Unterlagen zu sichern. Mit der Einrichtung der Wissenschaftlichen Sammlungen wurde am IRS der institutionelle Rahmen geschaffen, die Inventarisierung, wissenschaftliche Erschließung und schrittweise Veröffentlichung dieser Materialien zu gewährleisten.

1. Bestände der planungs- und bauhistorischen Sammlungen des IRS

Die ISA-Bestände gruppieren sich thematisch um folgende Sammlungsschwerpunkte: a) Arbeitsmaterialien, Dokumentationen und Bildarchiv zur Theorie und Geschichte von Architektur und Städtebau; b) Planungsgrundlagen, einschließlich Pläne zu Neubauwohngebieten und c) zu ausgewiesenen Generalbebauungsplänen in der ehemaligen DDR.

a) Am ehemaligen ISA beschäftigte sich eine Abteilung mit der Theorie und Geschichte von Architektur und Städtebau - nicht nur der DDR. In den späten 60er Jahren bestimmte insbesondere die Architekturtheorie, z.B. Wahrnehmungspsychologie und Städtebausoziologie, das Forschungsprofil; später rückte die Bau- und Planungsgeschichte in den Vordergrund der Forschungstätigkeit. Neben eher populärwissenschaftlichen Publikationen wurden Materialsammlungen und Dokumentationen im Bereich der Denkmalpflege angelegt, auf die auch im Rahmen sogenannter Gestaltanalysen zum innerstädtischen Wohnungsbaus zurückgegriffen werden konnte. In diesem Arbeitszusammenhang entstandenes Kartenmaterial, Entwürfe (z.B. der sogenannten Experimentalwerkstatt) sowie historische Pläne werden in der Plankammer der Wissenschaftlichen Sammlungen des IRS archiviert. Nennenswert ist ferner eine Dokumentation zu städtebaulichen Wettbewerben in der DDR und das Bildarchiv, dessen Grundstock der Bildbestand der Redaktion des "Architekturführers DDR" bildet. Der Bildbestand mit über 10.000 Fotografien und den thematisch breit gefächerten Karteisammlungen zu Städten und einzelnen Architekturobjekten bieten ein hilfreiches Forschungs- und Lehrkompendium zur Baugeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts.

b) Ab 1971 unterlagen alle Planungen größerer Neubauwohngebiete einer zentralen Begutachtung. Die Stellungnahmen zu den gutachterlichen Verfahren wurden am ISA erarbeitet.

Somit verfügen die IRS-Sammlungen über die dazugehörigen Planungsunterlagen: Pläne zur Flächennutzung und Freiflächengestaltung, Datenmaterial zur vorgesehenen Infrastruktur etc.

c) Mit der 1966 herausgegebenen Direktive zur Ausarbeitung von Generalbebauungsplänen kam dem ISA die Aufgabe zu, zunächst die Planungsgrundlagen zu-

sammenzustellen und dann folgerichtig die eingereichten Pläne zur intensiven Nutzung und weiteren Gestaltung der Stadtzentren, später auch der Rekonstruktion der Altbauwohngebiete, zu beurteilen.

Diese zum Teil vom IRS übernommene Materialsammlung setzt sich aus dem Planwerk und den eigentlichen Begutachtungsunterlagen zusammen (Gutachten zu Verkehr und denkmalpflegerischen Belangen, Grundkennwerte der Flächennutzung etc.).

Zu einer weiteren Hauptbestandsgruppe zählen die Unterlagen der Geschäftsstelle des Bundes der Architekten der DDR. Von besonderem Forschungsinteresse sind hier die aufgrund des Datenschutzes nur beschränkt einsehbaren Aufnahmeanträge, die umfangreiche Hinweise zu ostdeutschen Architektenbiographien geben können. Perspektivisch auf eine forschungsrelevante Bestandserweiterung angelegt, kommen Schenkungen, insbesondere persönlicher Sammlungen und Nachlässe ostdeutscher Architekten und Städtebauer, hinzu. Zu den wichtigsten Neuzugängen zählte 1996 der Nachlaß und die in Fachkreisen hoch geschätzte "Landschaftsanalyse" des Landschafts- und Grünplaners Reinhold Lingner. Neben dem Schriftgut, der Plankammer und dem Bildarchiv kann auf eine vollständige Sammlung der Forschungsberichte des ISA zurückgegriffen werden, und zwar auch die, die nicht zur Veröffentlichung gelangt sind. Darüber hinaus erleichtert der zentrale Zugriff auf einschlägige Fachliteratur (z.B. technische Regelwerke, Planungsdirektive und Richtlinien) durch die vom ISA übernommene und seit 1992 sukzessiv erweiterte Bibliothek die Forschungsarbeit.

Im Zuge der Konsolidierung des IRS-Sammlungsbereichs stieg in den vergangenen Jahren auch die Nutzungsfrequenz der Bestände. Neben der universitären Forschung (Hochschullehrer, Doktoranden, Studenten etc.) sind es nicht selten Planer (Architekten, Stadt- und Landschaftsplaner, Denkmalpfleger etc.) und Forscher, die einer Planung zuarbeiten und sich mit bauhistorischen Fragestellungen an das Institut wenden. Darüber hinaus werden die Bestände zu Ausstellungs- und Publikationszwecken zur Ausleihe vergeben. Aufgrund intensiver Forschungskontakte zu ehemaligen Akteuren des Bauwesens sowie zu anderen Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen bietet das IRS umfangreiche Service- und Dienstleistungen an, die von der Recherche bis zur Vermittlung und Moderation reichen.

2. Perspektiven für die Sammlungs- und Forschungsarbeit zur Bau- und Planungsgeschichte am IRS

Anders als staatliche Archive, die nach gesetzlichen Vorgaben einen Sammlungs- bzw. Archivierungsauftrag auszuführen haben, sind die Wissenschaftlichen Sammlungen des IRS zunächst lediglich an die Satzung des Instituts gebunden. Dieser Status ermöglicht in einem prospektiven Verfahren die wissenschaftliche Er-

schließung und Auswertung der Planungsunterlagen. Im Gegensatz zur üblichen Praxis, daß aus einem Forschungsinteresse heraus Planungsunterlagen abgefragt werden, wird im Umkehrschluß zu fragen sein, welche relevanten Problemkontexte mit dem vorhandenen Material erschlossen werden können. Gleichzeitig werden die Sammlungsbestände einer Evaluation durch externe Fachkompetenzen unterzogen. Daher scheint es sinnvoll, das Material über die Nutzungsofferten hinaus in Forschungszusammenhänge einzubetten. Neben der (passiven) Bereitstellung der Forschungsunterlagen wird eine strategische Planung anvisiert, die von der Moderation und Vermittlung zwischen einzelnen Forschern und Projekten bis hin zur Entwicklung förderfähiger Projekte reichen soll. Innerhalb des Instituts wird dieses Vorhaben durch eine kommunikative Vernetzung einzelner Forschungsprojekte und der Integration von Sammlungsbeständen in die bau- und planungshistorische Forschungsarbeit vorangetrieben.

Ziel ist jedoch ein Projektmanagement, das Forschungsideen zur Projektreife bringt und über eine initiative Moderation einen externen Wissenschaftsverbund aufbaut, in dem diese Projekte über Drittmittel-Förderung realisiert werden können. Mit Bezug auf einige der umfangreichen Sammlungsbestände wurden konzeptionelle Vorüberlegungen zu folgenden Forschungsvorhaben getroffen: a) Entstehungsbedingungen und Entwicklung der Stadtsoziologie in der DDR; b) Politische Entscheidungsstrukturen im Bauwesen der DDR. Am Beispiel der Institutionsgeschichte des Bundes der Architekten; c) Biographien ostdeutscher Architekten; d) Städtebauliche Wettbewerbe in der DDR; e) Vergleichende Landschaftsanalyse in den neuen Bundesländern

Exemplarisch soll nur der letzte Punkt kurz ausgeführt werden: Bei dem ausgewählten Bestand handelt es sich um eine Analyse zum Zustand der Landschaft in den fünf Ländern der damaligen DDR, die zwischen 1949 und 1952 von einer interdisziplinär zusammengesetzten Expertengruppe unter der Leitung von Reinhold Lingner und Frank-Erich Carl erarbeitet wurde. Dabei konzentrierten sich die Untersuchungen auf Ermittlungen von Umweltzerstörungen. Zu prüfen wäre in diesem Zusammenhang das innovative Potential einer Forschungsintention, die einen Vergleich des gegenwärtigen Zustandes der Landschaftsräume in den neuen Bundesländern mit den Untersuchungsergebnissen der Landschaftsdiagnose aus dem Jahr 1952 vornimmt. Ein Partner hierfür wäre beispielsweise im Bereich des Umweltmonitoring zu suchen. Einschränkend muß an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß jede der genannten Projektideen unter guten Voraussetzungen zu einem anspruchsvollen Drittmittelprojekt reifen könnte. Eine lineare Entwicklung wird jedoch aus Gründen des Arbeitsumfanges nicht möglich sein. Vielmehr wird es neben einem idealtypischen Verfahren eine Reihe anderer Bearbeitungsformen geben. Erste Erfahrungen verdeutlichen, daß es sich um eine progressive und prozeßhafte Herangehensweise handeln wird ("works in progress", "trial and error"). Als Organisationsstruktur ist das Projekt temporär und als Experiment angelegt.

Die neuzeitliche Stadt in Deutschland und im Zarenreich (Tagungsbericht)

Wie 'demokratisch' waren die städtischen Selbstverwaltungen in Rußland und in Deutschland? In welchem Spannungsverhältnis standen 'Ethnos' und 'Demos' vor allem in den Randgebieten des zaristischen Riesenreiches (Kaukasus, Polen, Ukraine)? Welche Differenzierungslinie dominierte die städtischen Selbstverwaltungsorgane und die politisch-sozialen Konflikte im städtischen Raum: Sozialstrukturen - auch: Binnendifferenzierungen innerhalb des Bürgertums - oder ethnische Zugehörigkeit? Diese und weitere Fragen wurden vom 1. bis 3. Mai 1997 in Bielefeld im Rahmen des dortigen Sonderforschungsbereichs 'Bürgertum' unter dem Oberthema "Perspektiven einer vergleichenden Untersuchung der neuzeitlichen Stadt in Deutschland und im Zarenreich" (ca. 1800 bis 1914/17) in wechselnder Perspektive diskutiert. Folgende Themenschwerpunkte waren gesetzt: "Stadtentwicklung und städtische Selbstverwaltung im Vergleich" (Urbanisierung, Stadtbürgerrecht etc.), "Stadtverordnetenversammlung als Repräsentativorgane und Machtfelder: die Hauptstädte" (Moskau und Berlin im Vergleich), "Stadtverordnetenversammlungen als Repräsentativorgane und Machtfelder: lokale und nationale Elitenbildung in der Provinz und an der Peripherie" (u.a. Wahlforschung; politische und soziokulturelle 'Modernisierungsprozesse' in regionalen Zentren: Tomsk, Tblissi, Lodz und Breslau), "Gesellschaftsbildung zwischen städtischen Eliten und Unterschichten" (bürgerliche Vereinsbildung, bürgerliche Wahrnehmung der Bettelei, Arbeiterkultur und zunftähnliche Selbstorganisation der Handwerker).

Es ist hier nicht der Raum, den Inhalt der etwa zwanzig Referate russischer Historiker, bundesdeutscher Osteuropa-Historiker und 'normaler' deutscher Stadthistoriker zu skizzieren. Vielmehr sollen im folgenden lediglich einige bemerkenswerte Resultate, Fragestellungen und offenen Probleme, gleichsam Arbeitsaufträge, grob umrissen werden. Ein wichtiges, in einer ganzen Reihe von Beiträgen vor allem russischer Kollegen immer wieder betontes und jeweils konkretisiertes Ergebnis der verschiedenen stadtgeschichtlichen Untersuchungen war die außerordentlich starke politische Orientierung des zaristischen Rußlands auf Preußen. Die Strukturen der in Preußen seit 1808 eingespielten städtischen Selbstverwaltung wurden im Zarenreich fasziniert beobachtet; keineswegs zufällig wurde die novellierte preußische Städteordnung von 1853 im Jahre 1870 für die russischen Städte übernommen. In den Hauptstädten - Moskau und Petersburg einerseits, Berlin andererseits - wiesen darüber hinaus die Sozialstrukturen anscheinend beachtliche Ähnlichkeiten auf, allerdings mit einer ungefähren Zeitverschiebung von etwa einem halben Jahrhundert. Die These der zeitlichen Verschiebung, der 'Rückständigkeit' des zaristischen Rußlands und seiner Städte um einen Zeitraum von etwa fünfzig Jahren stand mehrfach im Raum. Eine interessante Fragestellung lautete etwa: Kam der russischen Revolution von 1905/06 mit Blick auf die Fundamentalpolitisation der

städtischen Bevölkerung und ebenso der städtepolitischen Strukturveränderungen eine ähnlich epochale Bedeutung zu - als Markstein für die Entfesselung der bürgerlichen Gesellschaft -, wie man dies für den preußisch-deutschen Raum und die Revolution von 1848 behaupten kann? Allerdings - diese Warnung stand immer im Raum, wenn zu schematisch gleichgesetzt wurde - darf man die Analogien auch nicht zu weit treiben. Bereits der Stellenwert der Städte war innerhalb des riesigen russischen Reiches ein ganz anderer als in Deutschland und namentlich in dem vergleichsweise stark industrialisierten Preußen. Außerdem bedeuten die fundamentalen Sozialkategorien 'Bürgertum' und 'Kleinbürgertum' oder auch 'Zünfte' im Russischen etwas gänzlich anderes als im Deutschen. Auch ist es schwierig, überhaupt Parameter für die Handlungsspielräume der Stadtparlamente und Stadtverwaltungen, die 'Freiheiten', die der Staat ließ, zu entwickeln, die einen systematischen Vergleich zwischen Rußland und Preußen-Deutschland erst möglich machen können. Hinzu tritt als Problem, daß noch weniger als die Einzelstaaten des Deutschen Bundes das zaristische Rußland als politisch-staatliche Einheit anzusprechen ist und anscheinend ein innerrussischer Vergleich der städtischen Selbstverwaltungen über Ansätze bisher nicht hinausgekommen ist.

Offenbar wurde eine weitere Gefahr: die in einzelnen Referaten durchscheinende Neigung, die Theoreme der klassischen Totalitarismus- und Modernisierungstheorie (Gerschenkron) einfach fortzuschreiben und politisch-moralisierend zu bedauern, daß eine 'gesunde' bürgerliche Entwicklung 1914/17 tragischerweise ganz abrupt und gleichsam grundlos abgebrochen wurde - ohne zu reflektieren, daß die Oktoberrevolution von 1917 natürlich auch eine Antwort auf städtische Strukturprobleme und -defizite gewesen ist. Vielleicht war diese Gefahr auf der Bielefelder Mai-Tagung u.a. deshalb besonders groß, weil das Bürgertum in all seinen Facetten im Zentrum stand und zur Arbeiterschaft als dem politisch-sozialen Gegenüber lediglich ein Vortag (über das 'Industriedorf' Iwanovo) gehalten wurde. Insofern handelte die Tagung weniger von der deutschen und russischen Stadt im allgemeinen als vielmehr von den städtischen Eliten und den städtischen Selbstverwaltungsorganen in beiden Ländern. Nicht zuletzt über die 'Scharniere' zwischen Staat, städtischen Organen und 'Volk' ist bisher wenig bekannt. Ein grundlegendes Problem ist, daß nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion die Geschichte Rußlands, nicht zuletzt die Stadtgeschichte, neu geschrieben werden muß, allein schon deshalb, weil seitdem in seinem Umfang kaum abschätzbares archivalisches Material zur Verfügung steht und künftige Analysen viel feiner die regionalen und sonstigen Differenzierungen der Stadtgeschichte Rußlands offenlegen können. Das Defizit ist freilich nicht nur empirischer Natur. Es besteht ein gravierender Nachholbedarf an modernen Studien, die neuere Fragestellungen und für andere Länder 'getestete' Konzepte aufnehmen. Viele Fragen und Wünsche, kaum Antworten also, aber auch - und das war neben der angenehmen und mitunter temperamentvollen Diskussionsatmosphäre wohl das wichtigste Resultat der Tagung - zahlreiche Anregungen.

Mitteilungen

Drei neue Tagungsbände zur städtischen Verkehrsgeschichte

Der 1996 erschienene Berichtsband zu einem bereits länger zurückliegenden Kolloquium im Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster wird in diesem Heft vorgestellt (vgl. die Rezension, S. 55 ff.) Zwei weitere Tagungsbände konnten in der themenbezogenen Rezension nicht mehr berücksichtigt werden, da sich ihre Drucklegung gegenüber der Planung verzögerte. Sie dokumentieren den Ertrag zweier Veranstaltungen des Forschungsinstituts des Deutschen Museums in München vom Dezember 1994 und vom Juli 1995:

Barbara Schmucki (Hrsg.), Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht, Wiesbaden 1997, Steiner, ca. 280 S., Abb. (zugl. Nr. 129 der Beihefte der Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte) - Auslieferung voraussichtlich Juli 97;

Hans-Liudger Dienel und Helmut Trischler (Hrsg.), Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt/Main und New York 1997, Campus, 351 S., Abb. - inzwischen erschienen.

Stiftung PRO CIVITATE AUSTRIAE

Die Stiftung Pro Civitate Austriae fördert seit 1987 durch Vergabe von Preisen stadthistorische Forschungen und Publikationen. Für das Jahr 1998 wird erneut ein Preis in Höhe von 70.000 Schilling ausgeschrieben. Prämiert wird eine hervorragende wissenschaftliche Arbeit über ein Thema der vergleichenden Stadtgeschichte aus dem Bereich Mitteleuropas, wobei Darstellungen mit Bezug auf den Raum des „Alten Österreich“ Vorrang haben. Die Bewerbungsschriften müssen bis 31. Mai 1998 beim Kuratorium der Stiftung, Römerstraße 14, A-4020 Linz, eingereicht werden.

NS-Dokumentationszentrum der Stadt Köln

Am 16. Juni 1997 wird im EL-DE-Haus in der Kölner Innenstadt, der ehemaligen Zentrale der Kölner Gestapo, das NS-Dokumentationszentrum in seiner neuen Form eröffnet. Der Gefängnistrakt im Keller des Hauses mit den Inschriften der Häftlinge ist bereits seit 1981 als Gedenkstätte der Öffentlichkeit zugänglich. Nunmehr wird das völlig umgestaltete Haus mit einer Dauerausstellung zum Thema „Köln im Nationalsozialismus“, mit einem Sonderausstellungsbereich sowie mit einer Spezialbibliothek und Medienräumen der Öffentlichkeit übergeben.

Personalia

Prof. Dr. Heinz Stoob gestorben

Am 13. März 1997 starb im 77. Lebensjahr nach kurzer Krankheit Prof. Dr. Heinz Stoob, Begründer und langjähriger Leiter des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster. Seit der Gründung im Jahre 1970 hatte er „seinem“ Institut über mehr als zwei Jahrzehnte den Weg in der Grundlagenforschung gewiesen; seiner Persönlichkeit und seinem wissenschaftlichen Ansehen ist es wesentlich zu danken, daß aus dem Institut ein Zentrum der städtegeschichtlichen Diskussion für Wissenschaftler aus dem In- und Ausland werden konnte und daß die Stadtgeschichtsforschung in Deutschland heute eine von den Zufälligkeiten der Lehrstuhlbesetzungen unabhängige dauerhafte Heimstatt besitzt.

Dr. Elfi Bendikat, Autorin der Rezension in diesem Heft, ist Privatdozentin an der Humboldt-Universität Berlin.

Dr. Wilfried Reininghaus, Autor des Leitartikels in diesem Heft, ist Leitender Staatsarchivdirektor im Nordrhein-Westfälischen Staatsarchiv Münster und Privatdozent an der Universität Münster.

Rezension

Elfi Bendikat

Stadt und Verkehr im Industriezeitalter, hrsg. v. Horst Matzerath, Köln u.a. 1996, Böhlau 282 S. (Städteforschung: Reihe A. Darstellungen; Bd. 41).

Die 12 Beiträge dieses Sammelbandes, der aus dem 1992 vom Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster veranstalteten Colloquium hervorging, schlagen einen breiten und vielfältigen thematischen Bogen zum Wechselverhältnis von Stadtentwicklung und Verkehr. Das 19. Jahrhundert bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges findet als Kernphase der Urbanisierung besondere Beachtung, während die vom Individualverkehr im 20. Jahrhundert ausgelösten urbanen Veränderungen weitgehend ausgeblendet bleiben. In historischer Perspektive ist die Frage nach dem Wechselverhältnis insofern von Bedeutung, als sich das Interesse bisher überwiegend auf technische Aspekte oder wirtschaftliche Auswirkungen des Verkehrs konzentrierte.

H. Matzeraths einleitender Überblick zum Stand und den Möglichkeiten historischer Forschung behandelt die zentralen Aspekte dieses bislang vernachlässigten stadtgeschichtlichen und verkehrswissenschaftlichen Forschungsansatzes. Im Unterschied zu Fragen der Bevölkerungsentwicklung und Sozialstruktur, Kommunalverfassung und -politik, Stadtplanung, Städtetechnik und -hygiene sowie der Entwicklung der Leistungsverwaltung fand dieses Thema bislang zwar geringe Berücksichtigung, es wurde jedoch nicht völlig ignoriert. Vor allem die Bedeutung der Eisenbahn für die Stadtentwicklung war Gegenstand zahlreicher Untersuchungen. Dennoch fehlt, wie Matzerath herausstellt, eine systematische Diskussion des Wechselverhältnisses von Eisenbahnbau und Stadtentwicklung (S. VIII). Behandelt wurde dieser Zusammenhang auch in Studien zur Nahverkehrsentwicklung, zu meist stand jedoch die Entwicklung einzelner Verkehrsträger im Vordergrund, ohne daß ihre Bedeutung für die Stadtentwicklung breite Beachtung fand. Berlin bildet als Gegenstand zahlreicher Forschungen eine Ausnahme. Dabei bietet diese Thematik eine Vielzahl von Untersuchungsfeldern, sowohl was die Auswirkungen des Verkehrs auf das Stadtsystem, das städtische Wachstum als auch die Stadtstruktur angeht. So wurde in Deutschland die Bedeutung der Bahnhöfe für die Stadtentwicklung im Unterschied zu England und Frankreich kaum untersucht. Demgegenüber finden Fragen der Netzbildung von Verkehrsträgern auf lokaler und regionaler Ebene sowie ihre Bedeutung für die Raumentwicklung und als Instrument der Stadtplanung in jüngster Zeit stärkere Berücksichtigung. Seinen thematischen Überblick schließt Matzerath mit Hinweisen auf die nahverkehrsbedingte Veränderung der Sozialtopographie von Großstädten sowie die mobilitätsbedingten Veränderungen von Bewußtsein und Lebensgefühl. Forschungsmotivierend sind auch seine Hinweise auf die Breite und Vielfalt des Quellenmaterials (S. XV).

Die Beiträge des Bandes lösen einen Großteil der von Matzerath aufgeworfenen Fragestellungen ein. Ausgeblendet wird allerdings die Entwicklung der Kommunikation. Der Geograph H. Jäger gibt in seinem Beitrag "Verkehr und Stadtentwicklung in der Neuzeit" einen komprimierten Entwicklungsabriß. Anhand der bedeutendsten deutschen Großstädte, deren Entwicklungsstadien von der Fußgänger- und Kutschenstadt über die Straßenbahnstadt zur Autostadt reichen, umreißt er die Genese der einzelnen Verkehrsträger und ihre unterschiedliche Bedeutung für die Stadtentwicklung. Sein Ausblick nimmt die gegenwärtig brisante Frage nach der Bewahrung eines attraktiven urbanen Lebensraumes auf.

Besondere Berücksichtigung finden die Eisenbahnen und die Straßenbahnen. Am Beispiel der Eisenbahnen behandelt der Wirtschaftshistoriker W. A. Boelcke den Einfluß dieses primären wirtschaftlichen Wachstumssektors auf das Städtewachstum, seine Funktion als Wachstumsmotor mittels Verbilligung von Transportkosten, der Bedeutung der Transportkosten bei der Standortplanung, der Steigerung der Mobilität und der Erweiterung des Vorortverkehrs. Die Kehrseite der Verdichtung waren regionale Strukturnachteile, Standortverschleppungen, wirtschaftliche Einbußen und Entleerung. Einen Einblick in weitere mit dem Eisenbahnbau verbundene Interessen gibt der Stadtarchivar H. E. Specker am Beispiel von Ulm. Während hier bei der Planung der Eisenbahnstrecken militärische Interessen dominierten, gaben bei der Straßenbahn und zeitgleichen bezirklichen Neuplanungen die Vorstellungen der Stadtvertretung zur Streckenführung den Ausschlag. Einen regionalen Untersuchungsansatz verfolgt demgegenüber K. Czok. Am Beispiel der Verkehrsentwicklung einiger Städte in Sachsen zeigt er auf, daß nicht der Eisenbahnanschluß an sich, sondern das Zusammenwirken mit anderen Faktoren verstärktes städtisches Wachstum auslöste. Manchmal hatte erst die Kombination von Straße, Schiene und Wasserweg diesen Effekt. Im Falle von Dresden und Leipzig förderten die Verkehrsanbindungen auch den Tourismus und das Messewesen und damit den sich städtebaulich niederschlagenden Reichtum. Auf die Folgelasten des Eisenbahnbaus für den Städtebau geht W. Krabbe am Beispiel von Dortmund, Münster und Karlsruhe ein. Die nahe der Eisenbahnstrecken gelegenen Firmengelände erwiesen sich für die schnell expandierenden Städte als Fusions- und Kommunikationshindernis. Erst die Verstaatlichung der Eisenbahnen schuf die Voraussetzung für Lösungen der Verkehrsmisere und erleichterte den Interessenausgleich von Eisenbahn und Stadtvertretung. Den kommunalen innerstädtischen Verkehrsbedürfnissen entsprachen dann auch die Zusammenlegung und Aufhebung von Bahnhöfen, die koordinierte Streckennutzung und Streckenveränderungen. Die von G. Zang für Konstanz durchgeführte Fallstudie zum Zusammenhang von Schifffahrt und Eisenbahnbau verdeutlicht, wie kommunale und staatlich-städtische Interessenkonflikte Verkehrsanbindungen und Stadtentwicklung blockierten. Trotz aller Bemühungen gelang es der Stadt nicht, die Einbindung in das Netz der großen nationalen und internationalen Linien durchzusetzen. Es scheiterten auch die für die

Genese zum Handels- und Produktionszentrum wichtigen Pläne der Schiffbarmachung des Hochrheins und des Baus einer Kanalverbindung zur Donau.

Den zweiten Schwerpunkt bilden die Straßenbahnen, die am Beispiel von Stuttgart und Berlin auf ihre Bedeutung für die Stadtentwicklung hin untersucht werden. Für Stuttgart unterstreicht N. Niederich die verkehrsbedingte Stärkung der regionalen Zentralfunktion. Charakteristischerweise durchlief die Straßenbahn die Etappen der städtischerseits an Privatunternehmen vergebenen Einzelkonzession und der Fusion. Von direkter Teilnahme hielten sich die Kommunen wegen des hohen Risikos und Finanzbedarfs zurück. Allerdings sicherte ihnen das Konzessionierungsrecht beträchtliche Einflußmöglichkeiten. In der Frage der Netzgestaltung kollidierten kommunale stadtplanerische Zielsetzungen und betriebswirtschaftliche Unternehmerinteressen. Angesichts der hohen Renditen vermochte die Stadt ihre Interessen in vielen Fällen durchzusetzen. In Berlin wirkte nach H. J. Schwippe dieser Verkehrsträger hingegen eher dezentralisierend. Deutlich wurde dies sowohl an der Vorortwanderung als auch der sozialen Segregation in den einzelnen Stadtteilen. Darüber hinaus schufen die Schienenverkehrsträger die Grundlagen für die Randwanderung der Industrie und der damit einhergehenden funktionsräumlichen Trennung. Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges rekurrierten Fachkreise und Kommunalpolitiker auf die Stadtplanung als Mittel zur Bewältigung des rasanten Stadtwachstums der Agglomeration Groß-Berlin. Die Verkehrsplanung wurde hierfür zentrales Element. An diesen Zusammenhang knüpft W. Hofmann in seinem Beitrag zum Wettbewerb Groß-Berlin an, für den der Architekt H. Jansen erstmals ein sozial motiviertes Regionalplanungskonzept entwickelte. Ziel des Wettbewerbs war eine funktionsfähigere und repräsentativere Innenstadt und eine großzügigere, modernen hygienischen Vorstellungen entsprechende Gestaltung der Außenbezirke. Gemeinsam war allen Preisträgern, die Schienenverkehrsträger zum Zwecke der Baulanderschließung einzusetzen. Jansen entwickelte ein Siedlungs- und Verkehrskonzept, das drei weitere Eisenbahnringe um Berlin vorsah, die von einem radial strukturierten Schnellbahnnetz ergänzt wurden. Das zweite größere Verkehrssystem bildeten breite überwiegend in Erholungsgebiete führende Ausfallstraßen. Dabei ignorierte er nicht die mit dem Automobil aufkommenden neuen Probleme des Verkehrs. Obwohl es ihm nicht überall gelang, den bereits exemplarisch auftretenden Konflikt von Auto und Stadt zu lösen, wiesen seine Planungen, wie Hofmann herausstellt, ein bemerkenswertes Niveau auf (S. 230).

Die Bedeutung des Verkehrs als Innovation behandelt der englische Stadthistoriker A. Sutcliffe skizzenhaft. Er lenkt den Blick darauf, daß Verkehr im 19. Jahrhundert ein internationales Phänomen geworden war, wobei zahlreiche verkehrstechnische Anstöße aus den Vereinigten Staaten und aus England kamen. Sie wurden zum Teil mit großem Zeitverzug in den kontinentaleuropäischen Großstädten umgesetzt. Zur Erklärung dieser Verzögerung verweist Sutcliffe auf die konzentrierte städtische Bauweise und die krisenbedingt geringe Nachfrage auf dem Baumarkt.

Als investitionshemmend sollte sich auch erweisen, daß die Verkehrsgesellschaften keine Möglichkeit hatten, mit Bauland zu spekulieren, während in Amerika die Eisenbahngesellschaften ermutigt wurden, Grundbesitz zu erwerben und zu erschließen (S. 233). Darüber hinaus verhinderte insbesondere in den Hauptstädten eine ästhetische Gestaltungskriterien und Wohnqualität verteidigende Mittelklasse und Oberschicht die Expansion der Straßenbahn in gehobenen Wohngebieten. Dies verzögerte die raschere Verbreitung von Innovationen. Erst im Zuge der innerstädtischen Verdichtung wurde die elektrische Straßenbahn als Mittel der Dezentralisierung stärker gefördert. Mit diesem Entwicklungsabriß verdeutlicht Sutcliffe, daß Innovationen nicht allein von wirtschaftlichen Interessen gesteuert werden.

M. Hietala zeichnet am Beispiel Finnlands und speziell Helsinkis die große Bereitschaft zum internationalen Erfahrungsaustausch nach. Auf die neuen Herausforderungen des dynamischen Städtewachstums reagierten Kommunalbeamte und Fachkräfte aus den Bereichen Energieversorgung, Gesundheitswesen, Hygiene, Stadtplanung, Sozialpolitik und Bildung mit Offenheit für einen internationalen Erfahrungsaustausch. Sei es durch Studium und Arbeit im Ausland, durch Studienreisen, Kongresse, Städtebauausstellungen und Rezeption von Fachpublikationen. Bei Dienstreisen waren Schweden und Deutschland die Hauptzielländer, gefolgt von Dänemark und Norwegen. Die transnationale Kommunikation betraf nicht nur technische Fragen, sondern auch Probleme der Betriebsführung. Hietala erklärt dies auch mit der Professionalisierung und dem Aufstiegsbedürfnis technischer Berufsgruppen. Das Panorama runden R-E. Mohrmanns volkskundliche Schilderungen zu Städtereisen und neuen Raumerfahrungen ab. Die "Reise in die Moderne" wurde nicht nur mit modernen technischen Transportmitteln unternommen, ihr Ziel war auch die direkte Begegnung mit der neuen Technik am Ort (S. 271). Indiz hierfür waren die Besucherzahlen der Weltausstellungen. Mit den expandierenden Möglichkeiten des Reisens veränderte sich darüber hinaus das Bewußtsein von Stadt. Dies galt auch für die Funktion und das Erlebnis von Straße als Raum für individuelle und kollektive Erfahrung und Aneignung. Trotz seiner anregenden Überlegungen bleibt dieser Beitrag leider assoziativ.

Den eingangs formulierten Anspruch, einen breiten Überblick über den Zusammenhang von Verkehr und Stadtentwicklung zu geben sowie die Verkehrsthematik stärker in die lokale Stadtgeschichtsschreibung zu integrieren (S. XX), lösen die durchweg fundierten und z. T. illustrierten Beiträge ein. Die stadtgeschichtliche Perspektive konzentriert sich allerdings mit Ausnahme der Beiträge von Jäger, Sutcliffe und Hietala auf den deutschen Raum. Diese Forschungsperspektive hat fraglos ihre Berechtigung. Eine Erweiterung wäre jedoch vor dem Hintergrund einer im Untersuchungszeitraum bereits existierenden europäischen Urbanität auf transnationaler Ebene wünschenswert. Dieser Hinweis dient jedoch nur als Anregung für weitere Forschungen.

Bibliographie

Diese Bibliographie kann und will nur eine Auswahl bieten. Sie verfolgt in erster Linie den Zweck, über neuere sachlich wie methodisch interessante Arbeiten zur modernen Stadtgeschichte zu informieren. Dabei liegt der Akzent auf solchen Untersuchungen und Themen, die die politische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung der letzten 200 Jahre kennzeichnen. Für diese Ausgabe wurden Neuerscheinungen ab 1995 berücksichtigt.

1. Hilfsmittel (Handbücher, Bibliographien, Archivübersichten)

- 3340 **Anders, Ines**, Görlitz. Historische Ansichten aus fünf Jahrhunderten, Würzburg 1996, Bergstadtverlag, 180 S., Abb.
- 3341 **Berlin-Bibliographie 1991 mit Nachträgen für 1990**, Bearb. Roswitha Arndt u.a., Hrsg. Stiftung Zentral- und Landesbibliothek Berlin in Zusammenarbeit mit der Senatsbibliothek Berlin, München u.a. 1996, Saur, 248 S. (Historische Kommission zu Berlin. Bibliographien. Bd. 9).
- 3342 **Blum, Hans**, Kölnische Bibliographie 1991-1993. Mit Nachträgen, Köln 1996, Kölnischer Geschichtsverein, 257 S.
- 3343 **Denecke, Dietrich**, Bibliographie zur Geschichte und Landeskunde von Göttingen und Südniedersachsen für das Jahr 1995 (Kreis Göttingen, Kreis Northeim und Kreis Osterode ohne Harz), in: Göttinger Jahrbuch, Bd. 44 (1996), S. 291-304.
- 3344 **Denecke, Dietrich; Fehn, Klaus; Burggraaff, Peter**, Bibliographie zur Siedlungsforschung in Mitteleuropa. Archäologie-Geschichte-Geographie. Neuerscheinungen 1994/95, in: Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie. 13 (1995), S. 305-356.
- 3345 **Dokumente aus firmengeschichtlichen Sammlungen in den Kreisen Paderborn und Höxter**, Hrsg. Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld und Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Bielefeld 1996, 80 S., Abb. (Ausstellungskatalog).
- 3346 **Ehrlinger, Ulla**, Jüdisches Leben in Westfalen und Lippe - eine Bibliographie, Hrsg. Kulturforum Warburg, Warburg 1995, Hermes, 329 S. (Warburger Schriften. Bd. 20).
- 3347 **Flamme, Paul, u.a. (Hrsg.)**, Kommentierte Übersicht über die Bestände des Staatsarchivs der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburg 1995, Verein für Hamburgische Geschichte, 586 S. (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg. Bd. 14).

- 3348 **Gärtner, Martin; Keim, Christiane; Grunert, Heino**, Bezirk Zehlendorf. Ortsteil Zehlendorf. Denkmalliste, Mitarbeit und Redaktion Cornelia Beitzl, Christine Wolf, Hrsg. Landesdenkmalamt Berlin, Berlin 1995, Nicolai, 304 S., Abb. (Baudenkmale in Berlin.3. Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland).
- 3349 **Gemeinhardt, Heinz Alfred**, Zur Geschichte des List-Archivs in Reutlingen. Ein Blick auf 150 Jahre Traditionspflege in Friedrich Lists Vaterstadt, in: Reutlinger Geschichtsblätter 1996, S. 267-329.
- 3350 **Handbuch der Kommunalarchivare in Nordrhein-Westfalen**. Teil 2: Landesteil Westfalen-Lippe, Münster 1996, Westfälisches Archivamt, 576 S. (Westfälische Quellen und Archivpublikationen. Bd. 21). Rheinland-Verlag (Archivheft 27).
- 3351 **Hinrichs, Ernst; Schulze-Fröhlich, Brigitte; Traube, Anne-Margarete**, Daten zur Bevölkerungsgeschichte des Landes Oldenburg 1662-1815. Ämter, Kirchspiele, Bauernschaften, Cloppenburg 1995, Museumsdorf, 404 S. (Quellen und Studien zur Regionalgeschichte Niedersachsens. 2).
- 3352 **Jarck, Horst-Rüdiger; Schell, Günter (Hrsg.)**, Braunschweigisches Biographisches Lexikon. 19. und 20. Jahrhundert, im Auftrag der Braunschweigischen Landschaft, Hannover 1996, Hahnsche Buchhandlung, 704 S., Abb.
- 3353 **Jersch-Wenzel, Stefi; Rürup, Reinhard (Hrsg.)**, Quellen zur Geschichte der Juden in den Archiven der neuen Bundesländer. Bd. 1: Eine Bestandsübersicht, Bearb. Andreas Reinke und Barbara Strenge, München u.a. 1996, Saur, 602 S.
- 3354 **Mages, Emma**, Oberviechtach, München 1996, Kommission für bayerische Landesgeschichte/Kallmünz, Laßleben in Komm., 254 S., Abb. (Historischer Atlas von Bayern. Teil Altbayern. H. 61).
- 3355 **Köln auf alten Ansichtskarten**, Bd. 2: Kölner Stadtbild, Hrsg. Kölnisches Stadtmuseum, Werner Schäfer und Peter Ditgen, Köln 1996, Asmuth Verlag, 263 S.
- 3356 **Die kommunalen Archive im Kreis Neuss**, Hrsg. Arbeitskreis der Archive im Kreis Neuss und Kreisheimatbund Neuss, Neuss 1996, 24 S., Abb.
- 3357 **Osnabrücker Bibliographie zur historischen Landeskunde**. Berichtszeit Juli 1995-Juni 1996, Bearb. Horst Meyer und Tilde Schröder, in: Osnabrücker Mitteilungen, Bd. 101 (1996), S. 281-302.
- 3358 **Plate, Ulrike**, Stadt Langenburg, Stadt Schrozberg - Stadtteil Bartenstein, Landkreis Schwäbisch Hall, Stuttgart 1996, Landesdenkmalamt Baden-Württemberg/Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, 50 S., Abb., Ktn. (Ortskernatlas Baden-Württemberg. 1.12).

- 3359 **Quellen zur Eisenbahn- und Straßenbahngeschichte in nichtstaatlichen westfälisch-lippischen Archiven**, Bearb. Silvia Eck-Pfister und Marina Schuster, Dortmund 1996, 397 S., Abb. (Veröffentlichungen der Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv. 21).
- 3360 **Schrifttum zur Geschichte von Stadt und Hochstift Bamberg sowie der Randgebiete 1991-1995**, mit Nachträgen, in: Historischer Verein Bamberg, 132. Bericht (1996), S. 261-492.
- 3361 **Vademekum der Geschichtswissenschaften**. Verbände, Organisationen, Gesellschaften, Vereine, Institute, Seminare, Lehrstühle, Bibliotheken, Archive, Museen, Dienststellen und Ämter sowie Historiker in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Mit einem Geleitwort von Lothar Gall, 2. Ausgabe 1996/1997, Stuttgart 1996, Franz Steiner Verlag, 600 S.
- 3362 **Warmuth, Ewa**, Bibliographie zur Braunschweigischen Landesgeschichte 1995 - mit Nachträgen, in: Braunschweigisches Jahrbuch für Landesgeschichte, Bd. 77 (1996), S. 269-294.

2. Methoden und Gesamtdarstellungen

- 3363 **Banken, Ralf**, Die Industrialisierung der Saarregion, phil. Diss. Univ. Frankfurt/Main 1997.
- 3364 **Blaschke, Karlheinz**, Stadtgeschichte im Osten Deutschlands - Kontinuität und Neubeginn, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, 2/1995, S. 3-7.
- 3365 **Breuer, Stefan**, Herrschaftsstruktur und städtischer Raum. Überlegungen im Anschluß an Max Weber, in: Archiv für Kulturgeschichte, 77. Bd. (1995), S. 135-164.
- 3366 **Düwell, Kurt**, Hauptstadt und Hauptstädte, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, 2/1996, S. 3-6.
- 3367 **Ellwein, Thomas**, Perspektiven der kommunalen Selbstverwaltung in Deutschland, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 36. Jg. (1997), S. 1-21.
- 3368 **Flachenecker, Helmut**, Vom schwierigen Umgang mit Mensch und Natur. Neuere Arbeiten aus dem Gebiet der Stadtgeschichtsforschung, in: Historisches Jahrbuch, 116. Jg. (1996), S. 476-495.
- 3369 **Frese, Matthias; Prinz Michael (Hrsg.)**, Politische Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahrhundert. Regionale und vergleichende Perspektiven, Paderborn 1996, Schöningh, 806 S. (Forschungen zur Regionalgeschichte. Bd. 18).

- 3370 **Göse, Frank**, Zwischen adliger Herrschaft und städtischer Freiheit. Zur Geschichte kurmärkischer adliger Mediatstädte in der Frühen Neuzeit, in: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte, 47. Bd. (1996), S. 55-85.
- 3371 **Häupl, Michael (Hrsg.)**, Zukunft Stadt. Europas Metropolen im Wandel, mit Beiträgen von Bernd Marin u.a., Wien 1996, Promedia Druck- und Verlagsgesellschaft, 174 S. (Promedia Forschung).
- 3372 **Hauptmeyer, Carl-Hans**, Landes-, Regional- und Heimatgeschichte. Rückblick und Perspektiven, in: Zeitschrift für württembergische Landesgeschichte, 55. Jg. (1996), S. 11-26.
- 3373 **Horvath, Peter**, Geschichte Online. Neue Möglichkeiten für die historische Fachinformation, Köln 1997, Zentrum für Historische Sozialforschung, 283 S. (Historische Sozialforschung. Beiheft Nr. 8).
- 3374 **Hübner, Peter**, Linsen für die Ewigkeit. Anmerkungen zu einem Versuch, den DDR-Alltag zu musealisieren, in: WerkstattGeschichte 14, 5. Jg. (1996), S. 57-70.
- 3375 **Hye, Franz-Heinz (Hrsg.)**, Stadt und Kirche, Linz 1995, Österreichischer Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung, 351 S. (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas. Bd. 13).
- 3376 **Jansen, Michael; Hoock, Jochen (Hrsg.)**, Stadt und Netze. Veröffentlichung der Interdisziplinären Arbeitsgruppe Stadtkulturforschung, Aachen 1997.
- 3377 **Jansen, Michael; Johaneck, Peter (Hrsg.)**, Grenzen und Stadt. Veröffentlichung der Interdisziplinären Arbeitsgruppe Stadtkulturforschung, Aachen 1995.
- 3378 **Jazbinsek, Dietmar; Thies, Ralf**, "Großstadt-Dokumente". Metropolenforschung im Berlin der Jahrhundertwende, Berlin 1996, Wissenschaftszentrum Berlin 1996, 89 S. (Discussion papers).
- 3379 **Johaneck, Peter**, Tradition und Zukunft der Stadtgeschichtsforschung in Mitteleuropa, in: Pro civitate austriae. Informationen zur Stadtgeschichtsforschung in Österreich. Sonderheft, 1997, S. 37-62.
- 3380 **Kirchgässner, Bernhard; Becht, Hans-Peter (Hrsg.)**, Stadt und Mäzenatentum. 33. Arbeitstagung in Pforzheim 1992 (des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung), Sigmaringen 1995, Thorbecke, 156 S., Abb. (Stadt in der Geschichte. Bd. 23).
- 3381 **Kreter, Karljosef**, Städtische Geschichtskultur und Historiographie. Das Bild der Stadt Hannover im Spiegel ihrer Geschichtsdarstellungen von den Anfängen bis zum Verlust der städtischen Autonomie, phil. Diss. Univ. Hannover 1996.

- 3382 **Lange, Helmut**, Stadtgeschichtsmuseen aus der Sicht des deutschen Städtetages, in: Museumskunde, Bd. 62 (1997), S. 6-9.
- 3383 **Oberkrome, Willi**, Probleme deutscher Landesgeschichtsschreibung im 20. Jahrhundert. Regionale Historiographie im Spannungsfeld von Politik und Wissenschaft, in: Westfälische Forschungen, Bd. 46 (1996), S. 1-32.
- 3384 **Oebbecke, Janbernd**, Die "englische" Kommunalverfassung in Nordrhein-Westfalen, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 36. Jg. (1997), S. 116-130.
- 3385 **Reimann, Volker**, Neue Zentralitäten. Die europäische Metropole im Strukturwandel - das Beispiel Barcelona, Göttingen 1996, Cuvillier, 185 S., Abb.
- 3386 **Roth, Günter**, Kontinuität und Wandel - Die Entwicklung von Aufgaben und Organisation kommunaler Selbstverwaltung und ihre institutionelle Bestimmung. Quantitativ vergleichende und qualitativ vertiefende Studien von der Zeit der Weimarer Republik bis zur Gegenwart, phil. Diss. Univ. Konstanz 1996.
- 3387 **Schröder, Wilhelm H.**, Stadtgeschichte als Historische Sozialforschung, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, 1/1996, S. 3-9.
- 3388 **Sieverts, Thomas**, Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig/Wiesbaden 1997, Vieweg, 173 S., Abb. (Bauwelt Fundamente. Bd. 118).
- 3389 **Stehkämper, Hugo**, Zur geplanten Geschichte der Stadt Köln, in: Jahrbuch 67 des Kölner Geschichtsvereins 1996, S. 1-12.
- 3390 **Thamer, Hans-Ulrich**, Vom Heimatmuseum zur Geschichtsschau. Museen und Landesausstellungen als Ort der Erinnerung und Identitätsstiftung, in: Westfälische Forschungen, Bd. 46 (1996), S. 429-448.
- 3391 **Theil, Bernhard**, Der Stuttgarter Arbeitskreis für Landes- und Ortsgeschichte. Rückblick und Perspektiven, in: Zeitschrift für württembergische Landesgeschichte, 55. Jg. (1996), S. 363-385.
- 3392 **Verfallen und vergessen oder aufgehoben und geschützt?** Architektur und Städtebau der DDR - Geschichte, Bedeutung, Umgang, Erhaltung, Hrsg. Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz, Berlin 1995.
- 3393 **Welker, Karl H. L.**, Rechtsgeschichte als Rechtspolitik. Justus Möser als Jurist und Staatsmann, Osnabrück 1996, Verein für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück, 2 Bde., zus. 1010 S. (Osnabrücker Geschichtsquellen und Forschungen, Bd. 38).

- 3394 **Wünsch, Thomas (Hrsg.)**, Stadtgeschichte Oberschlesiens. Studien zur städtischen Entwicklung und Kultur einer ostmitteleuropäischen Region vom Mittelalter bis zum Vorabend der Industrialisierung, Berlin 1995, Gebr. Mann Verlag, 336 S. (Tagungsreihe der Stiftung Haus Oberschlesien. Bd. 5).

3. Ortsgeschichten und Biographien

- 3395 **Arnold, Klaus**, 1250 Jahre Kitzingen. Aus dem Schatten des Klosters zur Stadt am Main, Kitzingen 1996, Högner, 72 S., Abb. (Schriften des Stadtarchivs Kitzingen. Bd. 5).
- 3396 **Ayçoberry, Pierre**, Köln zwischen Napoleon und Bismarck. Das Wachstum einer rheinischen Stadt. Aus dem Französischen von Ulrich Stehkämper, Köln 1996, Janus Verlagsgesellschaft, 436 S. (Kölner Schriften zu Geschichte und Kultur. Bd. 20). - Französische Ausgabe (1981) unter dem Titel 'Cologne entre Napoléon et Bismarck' (vgl. IMS 82/1).
- 3397 **Barmeyer, Heide**, Der Oberpräsident Vincke und die Provinz Westfalen, in: Westfälische Zeitschrift, 146. Bd. (1996), S. 153-172.
- 3398 **Bein, Werner**, Schweidnitz. Kleine Stadtgeschichte mit Bildern, Würzburg 1996, Bergstadtverlag, 112 S., Abb.
- 3399 **Bohl-Heintzenberg, Sabine**, Die Berliner Vorstadt. Geschichte und Architektur eines Potsdamer Stadtteils, mit Beiträgen von Michael Seiler und Rudolf Stegers, Berlin 1995, Nicolai, 183 S., Abb.
- 3400 **Brake, Ludwig; Brinkmann, Heinrich (Hrsg.)**, 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997, hrsg. im Auftrag des Magistrats der Universitätsstadt Gießen, Gießen 1997, Brühlscher Verlag, 596 S., Abb.
- 3401 **Brand, Friedrich**, Bad Salzuflen. Daten und Strukturen einer mittelfentralen Stadt, Bielefeld 1996, Verlag für Regionalgeschichte, 380 S., Abb.
- 3402 **Brandt, Peter; Hobein, Beate**, 1746/1996. Beiträge zur Geschichte der Stadt Hagen, Essen 1996, Klartext, 292 S., Abb.
- 3403 **Brandt, Peter; Kellmann, Axel**, Walther Encke - ein "radikaldemokratischer" Berliner Polizeioffizier am Ende der Weimarer Republik, in: Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins, 45. Folge (1996), S. 119-154.
- 3404 **Breckerfeld 600 Jahre Stadt**. 1396-1996, Red. Helmut Dieterle u.a., Breckerfeld 1996, Heimatverein der Stadt Breckerfeld, 287 S., Abb.

- 3405 **Chronik der Stadt Klingenberg am Main**, mit Beiträgen von Helmut Bekker u.a., Bd. 3, Klingenberg 1996, Stadt Klingenberg am Main, 358 S., Abb.
- 3406 **Gaedecke, André**, Hellersdorf, Berlin 1997, Stapp, 163 S., Abb. (Geschichte der Berliner Verwaltungsbezirke. 14).
- 3407 **Glaser, Hubert (Hrsg.)**, Freising als Bürgerstadt. Festschrift zur 1000-Jahr-Feier der Verleihung des Markt-, Münz- und Zollrechts durch Kaiser Otto III. an Bischof Gottschalk von Freising 996-1996, Freising 1996 (Sammelblatt des Historischen Vereins Freising. 35).
- 3408 **Haase, Ralf**, "...sein Spiel in ganz Deutschland für immer verdorben..." Friedrich List im Kreuzfeuer seiner politischen Gegner während seiner Leipziger Zeit zwischen 1833 und 1837, in: Reutlinger Geschichtsblätter, Jg. 1996, S. 221-250.
- 3409 **Hamann, Christoph**, "Herr Urban ist kein Robespierre". Friedrich Ludwig Urban - "Barrikadenheld" und "Volkstribun" 1848 in Berlin, in: Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins, 45. Folge (1996), S. 7-24.
- 3410 **Herbner, Detlef**, Titisee-Neustadt. Die stadtgeschichtliche Entwicklung eines fürstenbergisch-badischen Amtsortes unter besonderer Berücksichtigung der wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Aspekte, phil. Diss. Univ. Freiburg/Br. 1995, 488 S.
- 3411 **Imhoff, Andreas**, Landau. Wirtschaft und Gesellschaft in einer Garnisonstadt, Kaiserslautern 1996.
- 3412 **Kaiser, Christine**, Rosenheim 1945 bis 1947, in: Das bayerische Inn-Oberland. Zeitschrift des Historischen Vereins Rosenheim, 53. Jg. (1996), S. 5-83.
- 3413 **Lilla, Joachim**, Hans Brandt (1884-1961). Landrat in Peine. Eine biographische Annäherung, in: Peiner Heimatkalender, 27. Jg. (1997), S. 61-73.
- 3414 **Maisch, Andreas**, Chronik der Stadt Schwäbisch Hall 1974-1996, Schwäbisch Hall 1996, Stadtarchiv Schwäbisch Hall, 149 S., Abb.
- 3415 **Marzin, Gisela**, Dinslaken - Bewegte Zeiten. Die 50er Jahre, Gudensberg-Gleichen 1996, Wartberg Verlag, 71 S., Abb.
- 3416 **Mattlinger, Stephan**, Namengebung und Ideologie im Dritten Reich am Beispiel der Stadt Kiel, Neumünster 1996, Wachholtz, 186 S. (Kieler Beiträge zur deutschen Sprachgeschichte. Bd. 18). - Zugl. phil. Diss. Univ. Kiel 1994.

- 3417 **Pfeil, Ulrich**, Vom Kaiserreich ins "Dritte Reich". Die Kreisstadt Heide/Holstein 1890-1933, phil. Diss. Univ. Hamburg 1996.
- 3418 **Röckel, Dieter**, Der Neckar und sein Hochwasser am Beispiel von Eberbach, Eberbach 1995, Krauth, 160 S., Abb.
- 3419 **Rückschloß, Angela (Bearb.)**, Chronik der Stadt Würzburg 1989-1992, Hrsg. Ulrich Wagner, Würzburg 1996, Schöningh, 613 S., Abb. (Sonderveröffentlichungen des Stadtarchivs Würzburg. Bd. 1).
- 3420 **Vetter, Klaus**, Zwischen Dorf und Stadt - Die Mediatstädte des kurmärkischen Kreises Lebus. Verfassung, Wirtschaft und Sozialstruktur im 17. und 18. Jahrhundert, Weimar 1996, Böhlau Nachf., 193 S. (Veröffentlichungen des Brandenburgischen Landeshauptarchivs. Bd. 33). - Zugl. phil. Diss. Humboldt-Univ. Berlin 1967.
- 3421 **Weier, Uwe**, Der Wesermünder Stadtrat Dr. Wilhelm Kunz. Neuzeitliche Stadtgestaltung in der Weimarer Republik, in: Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte II, Hrsg. Hartmut Bickelmann, Bremerhaven 1996 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven. Bd. 11), S. 201-246..
- 3422 **Weiß, Thomas**, Hattingen Chronik, Essen 1996, Klartext Verlag, 216 S., Abb. (Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Hattingen. Bd. 14).
- 3423 **Wittmütz, Volker**, Ein Zion im Bergischen? Vor 250 Jahren erhielt Ronsdorf Stadtrechte, in: Geschichte im Wuppertal, 5. Jg. (1996), S. 1-8.
- 3424 **Wötzel, Christina**, Die Geschichte der Stadt Wolfenbüttel 1914 bis 1933, Wolfenbüttel 1995, Heckner, 326 S., Abb. (Beiträge zur Geschichte der Stadt Wolfenbüttel. 5).
- 3425 **Zeitenspiegel**. Ein Lesebuch zur Geschichte Hattingens, mit Beiträgen von Jürgen Neumann u.a., Hrsg. Stadt Hattingen, Volkshochschule - Arbeitskreis "600 Jahre Hattingen", Hattingen 1996, Volkshochschule, 204 S., Abb.
- 3426 **750 Jahre Stadt Salzkotten**. Geschichte einer westfälischen Stadt, mit Beiträgen von Gerhard Müller u.a., Hrsg. Stadt Salzkotten und Detlef Grothmann, Paderborn 1996, Bonifatius, 2 Bde., zus.1270 S., Abb. (Studien und Quellen zur westfälischen Geschichte. Bd. 32).
- 3427 **850 Jahre Ibbenbüren**. 1146-1996. Porträt einer Stadt in Text und Bild, mit Beiträgen von Wilfried Ehbrecht u.a., Ibbenbüren 1996, Historischer Verein Ibbenbüren, 584 S., Abb. (Ibbenbüren Studien. Bd. 3).

4. Recht, Verfassung, Verwaltung, Politik

- 3428 **Becht, Hans-Peter**, "Laßt uns wenigstens im Unglück haushalten..." Die ersten Kommunalwahlen in Pforzheim nach dem Zweiten Weltkrieg am 26. Mai 1946 und der Wiederaufbau der Demokratie in Deutschland, Pforzheim 1996, Stadt Pforzheim, 94 S., Abb. (Pforzheimer Hefte. 5).
- 3429 **Brake, Ludwig; Felschow, Eva-Marie**, 50 Jahre Kriegsende. Stadt und Universität Gießen im Wiederaufbau 1945-1960, Hrsg. Oberhessischer Geschichtsverein Gießen, Gießen 1996, 220 S., Abb.
- 3430 **Brandau, Doris**, Die Aufbauleistungen der Vertriebenen im Raum Rosenheim, in: Das bayerische Inn-Oberland. Zeitschrift des Historischen Vereins Rosenheim, 53. Jg. (1996), S. 149-251.
- 3431 **Büttner, Ursula**, Hamburg zur Zeit der Weimarer Republik. Sechs Abhandlungen, Hamburg 1996, Landeszentrale für politische Bildung, 221 S.
- 3432 **Drewnowski, Jerzy**, "Feind bleibt Feind". Die Braunschweigische Tageszeitung als historische Quelle zur Geschichte der Zwangsarbeit in Stadt und Region Wolfenbüttel 1939-1945 in: Braunschweigisches Jahrbuch für Landesgeschichte, Bd. 77 (1996), S. 269-294.
- 3433 **Dürr, Tobias**, Die SPD in Sachsen und Thüringen zwischen Hochburg und Diaspora - Schmölln: Die rote Knopfstadt, phil. Diss. Univ. Göttingen 1995.
- 3434 **Emden, Richard van**, Die Briten am Rhein 1918-1926. Panorama einer vergessenen Besatzung, in: Geschichte in Köln, H. 40 (1996), S. 38-60.
- 3435 **Entnazifizierung und Wiederaufbau in Linz**, Hrsg. Fritz Mayrhofer und Walter Schuster, Linz 1996, Archiv der Stadt Linz, 528 S., Abb. (= Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1995).
- 3436 **Fischer, Michael**, Zur Sache: Am Ende stand ein Anfang. Zum 50. Jahrestag des Kriegsendes in Rosenheim am 2. Mai 1945, in: Das bayerische Inn-Oberland. Zeitschrift des Historischen Vereins Rosenheim, 53. Jg. (1996), S. 85-146.
- 3437 **Gerberding, Elke**, Kultureller Wiederaufbau. Darmstädter Kulturpolitik in der Nachkriegszeit (1945-49), Darmstadt 1996, Justus von Liebig Verlag, 179 S.
- 3438 **Grzywatz, Berthold**, Der Staat und die Metropole Berlin. Zur Entwicklung staatlicher Funktionen in einer urbanen Region des 19. und 20. Jahrhunderts, in: Berlin in Geschichte und Gegenwart. Jahrbuch des Landesarchivs Berlin 1996, S. 209-244.

- 3439 **Hachenberg, Karin**, Die Entwicklung der Polizei in Köln von 1794 bis 1871, phil. Diss. Univ. Köln 1997.
- 3440 **Hatje, Frank**, Repräsentation der Staatsgewalt. Untersuchungen zur institutionellen und architektonischen Selbstdarstellung von Herrschaftsstrukturen im 18. und 19. Jahrhundert am Beispiel des "Stadthauses" in Hamburg, phil. Diss. Univ. Hamburg 1996.
- 3441 **Heese, Thorsten**, "... Und über ferner Gauen lichter Pracht soll segensreich Deutschland's Banner wehen". Kolonialismus und Bewußtseinsbildung in Osnabrück, in: Osnabrücker Mitteilungen, Bd. 101 (1996), S. 197-261.
- 3442 **Hoffmann, Werner**, Politik in der Provinz. Kommunale Politisierung dargestellt an den "sechs großen Industriedörfern" im Landkreis Recklinghausen vom Beginn der Industrialisierung bis 1914, Bochum 1996, Brockmeyer, 264 S. (Bochumer Historische Studien. Neuere Geschichte. Nr. 16). - Zugl. phil. Diss. Univ. Bochum 1996.
- 3443 **Illner, Eberhard**, Gelenkte Selbständigkeit - Die "Kölnische Stadtverfassung" von 1946/47 und ihre Britischen Grundlagen, in: Jahrbuch 67 des Kölner Geschichtsvereins 1996, S. 205-230.
- 3444 **Jäger, Wolfgang**, Bergarbeitermilieus und Parteien im Ruhrgebiet. Zum Wahlverhalten des katholischen Bergarbeitermilieus bis 1933, München 1996, Beck, 440 S., Abb. (Bergbau und Bergarbeit). - Zugl. phil. Diss. Univ. Essen 1995.
- 3445 **Johe, Werner**, Hitler in Hamburg. Bemerkungen zu einem besonderen Verhältnis, Hamburg 1996, Ergebnisse-Verlag, 251 S. (Forum Zeitgeschichte. 6).
- 3446 **Johnson, Eric A.**, Urbanization and Crime. Germany 1871-1914, Cambridge 1995, Cambridge University Press, 246 S. Abb.
- 3447 **Klueting, Harm**, "Sie fördern das Wohl der Einwohner in freier Selbstverwaltung durch ihre von der Bürgerschaft gewählten Organe". Stationen kommunaler Selbstverwaltung am Beispiel der Stadt Medebach, in: Westfälische Zeitschrift, 146. Bd. (1996), S. 367-391.
- 3448 **Krämer, Gerhard**, Die Entstehung der Altonaer Arbeiterbewegung bis zum Jahre 1875, phil. Diss. Univ. Hamburg 1996.
- 3449 **Krapf, Manfred**, Bamberg im 19. Jahrhundert. Bürgermeister und Modernisierung 1870 bis 1914, in: Historischer Verein Bamberg, 132. Bericht (1996), S. 141-187.

- 3450 **Krause, Michael**, Flucht vor dem Bombenkrieg. "Umquartierungen" im Zweiten Weltkrieg und die Wiedereingliederung der Evakuierten in Deutschland 1943-1963, Düsseldorf 1997, Droste, 357 S., Abb. (Beiträge zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien. Bd. 109). - Zugl. phil. Diss. Univ. Frankfurt/Main 1994 (vgl. IMS 95/1).
- 3451 **Kressel, Carsten**, Evakuierungen und erweiterte Kinderlandverschickung im Zweiten Weltkrieg. Das Beispiel der Städte Liverpool und Hamburg, Frankfurt/Main u.a. 1996, Lang, 255 S. (Europäische Hochschulschriften. Reihe 3: Geschichte und ihre Hilfswissenschaften. Bd. 715). - Zugl. phil. Diss. Univ. Hamburg 1996.
- 3452 **Krohn, Claus-Dieter (Hrsg.)**, Herbert Weichmann (1896-1983). Preußischer Beamter, Exilant, Hamburger Bürgermeister. Dokumentation anlässlich eines Kolloquiums der Herbert und Elisabeth Weichmann Stiftung "Rückkehr und Aufbau nach 1945", Hamburg 1996, Herbert und Elisabeth Weichmann Stiftung, 147 S., Abb.
- 3453 **Kummer, Birgit**, Politikerinnen in der Kölner Stadtverordnetenversammlung während der Weimarer Republik, in: Geschichte in Köln, H. 40 (1996), S. 83-106.
- 3454 **Lilla, Joachim**, Die Stadtverordneten/Ratsherren in Krefeld und Uerdingen 1918 bis 1945. 2. Teil (Stadt und Stadtteil Uerdingen 1918-1940), in: Die Heimat. Krefelder Jahrbuch, Jg. 67 (1996), S. 107-123.
- 3455 **Lindenberger, Thomas**, Straßenpolitik. Zur Sozialgeschichte der öffentlichen Ordnung in Berlin 1900 bis 1914, Bonn 1995, Verlag J.H.W. Dietz Nachf., 431 S. (Politik- und Gesellschaftsgeschichte. Bd. 39). - Zugl. phil. Diss. TU Berlin 1992.
- 3456 **Lohalm, Uwe (Hrsg.)**, Arbeiterpartei und Großstadtpolitik. Zum Wandel der SPD in Hamburg im 20. Jahrhundert, Hamburg 1996, Ergebnisse-Verlag, 99 S.
- 3457 **Lohalm, Uwe**, Hamburgs nationalsozialistische Diktatur: Verfassung und Verwaltung 1933 bis 1945, Hamburg 1997, Landeszentrale für politische Bildung, 63 S., Abb.
- 3458 **Mrotzek, Fred**, Der Zusammenbruch der DDR am Beispiel einer mecklenburgischen Stadt, Hamburg 1996, Krämer, 288 S. - Zugl. phil. Diss. Univ. Hamburg 1996.
- 3459 **Müller, Clemens**, Das Ende des Zweiten Weltkrieges in Medebach, 1945, Hrsg. Heimat- und Geschichtsverein Medebach, Medebach 1995, 195 S. (Schriftenreihe des Heimat- und Geschichtsvereins Medebach. H. 13).

- 3460 **Münkel, Daniela**, Nationalsozialistische Agrarpolitik und Bauernalltag, Frankfurt/Main u.a. 1996, Campus, 524 S. (Campus-Forschung, Bd. 735). - Zugl. phil. Diss. Univ. Hannover 1994 (vgl. IMS 94/2).
- 3461 **Nach der Stunde Null 1945 -1955**. Bürger berichten aus Arnbergs Stadtteilen, Hrsg. Stadt Arnberg - VHS Geschichtswerkstatt, Arnberg-Neheim 1996, Dassel-Druck, 592 S., Abb.
- 3462 **Nauck, Corinna**, Kommunale Selbstverwaltung und Stadtentwicklung in der westfälischen 'Provinz', dargestellt am Beispiel der kreisfreien Stadt Siegen. 1928-1961, phil. Diss. Univ. Siegen 1997.
- 3463 **Permoser, Irmtraud**, Der Luftkrieg über München 1942-1945. Bomben auf die Hauptstadt der Bewegung, Oberhaching 1996, Aviatic-Verlag, 398 S., Abb. - Zugl. phil. Diss. Univ. München 1991 (vgl. IMS 94/2).
- 3464 **Petzold, Kurt**, Carl von Schultes (1824-1896), Bürgermeister von Schweinfurt, in: erinnern. Carl von Schultes, Schweinfurt 1997, Stadtarchiv, S. 3-14 (Ausstellungshefte des Stadtarchivs Schweinfurt. Nr. 2).
- 3465 **Reiter, Raimond**, Die Auseinandersetzungen zur Einrichtung eines Bordells in Göttingen im Zweiten Weltkrieg, in: Göttinger Jahrbuch, Bd. 44 (1996), S. 167-176.
- 3466 **Rekers, Karl**, Das Kriegsende 1945 in unserer Heimat, Spelle 1995, Selbstverlag, 400 S. (Speller Schriften. 5).
- 3467 **Rügge, Thorsten**, Die preußischen Ratsreformen in Herford 1721. Zum Verhältnis von Stadtbürgertum und vormoderner Bürokratie, in: Historisches Jahrbuch für den Kreis Herford 1997, S. 37-66.
- 3468 **Sachse, Carola (Hrsg.)**, Als Zwangsarbeiterin 1941 in Berlin. Die Aufzeichnungen der Volkswirtin Elisabeth Freund, Berlin 1996, Akademie Verlag, 166 S., Abb.
- 3469 **Schäfer-Richter, Uta**, "Aber Gott ist mit uns, wir streiten für eine heilige Sache" - Der Beginn des Ersten Weltkrieges aus der Sicht eines Weender Pfarrers, in: Göttinger Jahrbuch, Bd. 44 (1996), S. 155-166.
- 3470 **Schlögl, Rudolf; Thamer, Hans-Ulrich (Hrsg.)**, Zwischen Loyalität und Resistenz. Soziale Konflikte und politische Repression während der NS-Herrschaft in Westfalen, Münster 1996, Aschendorff, 301 S. (Geschichtliche Arbeiten zur westfälischen Landesforschung. Wirtschafts- und sozialgeschichtliche Gruppe. Bd. 10/Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Westfalen. 22A).
- 3471 **Schmandt, Katrin**, Die Christlich-Demokratische Partei in Paderborn: Gründung und Aufbau, in: Westfälische Zeitschrift, 146. Bd. (1996), S. 331-350.

- 3472 **Schmidt, Rüdiger**, Machtpolitische Integration und gemeinderechtliche Differenzierung: Städteordnungen in den preußischen Mittel- und Ostprovinzen und im Rheinland 1808-1856, in: Forschungen zur brandenburg-preußischen Geschichte. NF 6 (1996), S. 203-241.
- 3473 **Schmidtbauer, Bernhard**, "Im Prinzip Hoffnung". Die ostdeutschen Bürgerbewegungen und ihr Beitrag zum Umbruch 1989/90. Das Beispiel Rostock, Frankfurt/Main u.a. 1996, Lang, 344 S. - Zugl. phil. Diss. Univ. Rostock 1996.
- 3474 **Schmieder, Otto**, Hildesheim 1944/45. Rückblick auf eine schicksalsschwere Zeit, Hildesheim 1996, Gerstenberg, 72 S., Abb. (Quellen und Dokumentationen zur Stadtgeschichte Hildesheims. Bd. 6).
- 3475 **Schneider, Gerhard**, Über hannoversche Nagelfiguren im Ersten Weltkrieg, in: Hannoversche Geschichtsblätter, N.F. Bd. 50 (1996), S. 207-258.
- 3476 **Schnitzler, Stephan**, Der Umbruch in der DDR auf kommunalpolitischer Ebene. Eine empirische Studie zum Demokratisierungsprozess von 1989/90 in der Stadt Erfurt, Göttingen 1996, Cuvillier, 441 S. - Zugl. phil. Diss. Univ. Frankfurt/Main 1995.
- 3477 **Steinwascher, Gerd**, Gestapo Osnabrück meldet... Polizei- und Regierungsberichte aus dem Regierungsbezirk Osnabrück aus den Jahren 1933 bis 1936, Osnabrück 1995, Verein für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück, 537 S. (Osnabrücker Geschichtsquellen und Forschungen. 36).
- 3478 **Treppe, Hans-Wolfgang**, Einhundertfünfzig Jahre Staatsanwaltschaft in Berlin. Die Geschichte der "objektivsten Behörde im Staat", in: Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins, 45. Folge (1996), S. 103-118.
- 3479 **Wagner, Günther**, "Ruhe und Ordnung auf dem Lande". Zur Entstehung und Organisation von Bauern- und Landarbeiterräten im Kreis Warburg während der Revolution von 1918/19, in: Westfälische Zeitschrift, 146. Bd. (1996), S. 313-330.
- 3480 **Weber, Matthias**, Verfassung und Reform in Vormärz und Revolutionszeit. Die konstituierende Versammlung des Freistaats Frankfurt 1848-1850, phil. Diss. Univ. Frankfurt/Main 1996.
- 3481 **Wehn, Robert**, Wermelskirchen am Ende des 2. Weltkrieges, Wermelskirchen 1995, 300 S. (Wermelskirchen. Beiträge zu unserer Geschichte. Bd. 8).
- 3482 **Wetzel, Jürgen**, Die Rolle der Amerikaner bei der kulturellen Erneuerung Berlins, in: Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins, 45. Folge (1996), S. 155-174.

- 3483 **Wex, Norbert**, Staatliche Bürokratie und städtische Autonomie. Entstehung, Einführung und Rezeption der Revidierten Städteordnung von 1831 in Westfalen, Münster 1996, Schönigh, 450 S.
- 3484 **Wistrich, Robert S.**, Ein Wochenende in München. Kunst, Propaganda und Terror im Dritten Reich, Frankfurt/Main u.a. 1996, Insel-Verlag, 176 S., Abb.
- 3485 **Zerback, Ralf**, München und sein Stadtbürgertum. Eine Residenzstadt als Bürgergemeinde 1780-1870, München 1997, Oldenbourg, 338 S. (Stadt und Bürgertum. Bd. 8).
- 3486 **1945 in Neuss**. Kriegsende und Neubeginn, Hrsg. Stadt Neuss, Stadtarchiv, Neuss 1995, 605 S. (Dokumentationen des Stadtarchivs. Bd. 5).

5. Bevölkerung, soziale Gruppen, Sozialpolitik, Gesundheitswesen

- 3487 **Baalmann, Maria**, Das "Budget des Arbeiters N. im Kreise Northeim". Eine Rekonstruktion der Arbeits- und Lebensverhältnisse von südniedersächsischen Tagelöhnerfamilien im ausgehenden 19. Jahrhundert, in: Göttinger Jahrbuch, Bd. 44 (1996), S. 139-154.
- 3488 **Biaστοch, Martin**, Tübinger Studenten im Kaiserreich: eine sozialgeschichtliche Untersuchung, Sigmaringen 1996, Thorbecke, 284 S. (Contubernium. Bd. 44). - Zugl. phil. Diss. Univ. Tübingen 1993/94.
- 3489 **Brocke, Michael**, Der alte jüdische Friedhof zu Frankfurt am Main. Unbekannte Denkmäler und Inschriften, Hrsg. Kommission zur Erforschung der Geschichte der Frankfurter Juden, im Auftrag des Magistrats der Stadt Frankfurt am Main, Dezernat Kultur und Freizeit, Sigmaringen 1996, Thorbecke, 460 S., Abb.
- 3490 **Brocke, Michael**, Der jüdische Friedhof in Solingen, Solingen 1996, Selbstverlag des Stadtarchivs, 231 S.
- 3491 **Bühringer, Leonhard**, Aufgewachsen im Bädergässle (Waiblinger erinnern sich), in: Waiblingen in Vergangenheit und Gegenwart, Bd. XIII (1996), S. 11-44.
- 3492 **Dünnebeil, Sonja**, Die Lübecker Zirkel-Gesellschaft. Formen der Selbstdarstellung einer städtischen Oberschicht, Lübeck 1996, Archiv der Hansestadt Lübeck, 312 S., Abb. (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Reihe B. Bd. 27). - Zugl. phil. Diss. Univ. Kiel 1995 (vgl. IMS 95/2).
- 3493 **Fichtl, Franz; u.a.**, Vom Boykott zur Enteignung. Die Verdrängung der jüdischen Bamberger aus dem Wirtschaftsleben im Nationalsozialismus, in: Historischer Verein Bamberg, 132. Bericht (1996), S. 189-224.

- 3494 **Geschichte der Juden in Heidelberg**, mit Beiträgen von Andreas Cser u.a., Heidelberg 1996, Guderjahn, 648 S., Abb. (Buchreihe der Stadt Heidelberg. Bd. 6).
- 3495 **Gill, Manfred; Löhnert, Peter**, Jüdische Chemiker aus Dessau in der Filmfabrik Wolfen, Dessau 1997, Moses-Mendelssohn-Gesellschaft, 99 S., Abb. (Schriftenreihe der Moses-Mendelssohn-Gesellschaft. Nr. 5).
- 3496 **Gruner, Wolf**, Judenverfolgung in Berlin 1933-1945. Eine Chronologie der Behördenmaßnahmen in der Reichshauptstadt, Berlin 1996, Hentrich, 110 S.
- 3497 **Haas, Helmut**, Berufe und Titel im Bayreuther Rissebuch, in: Archiv für Geschichte von Oberfranken, 76. Bd. (1996), S. 329-344.
- 3498 **Haberland, Sandra; Schlicht, Udo**, "Für das Schützenfest kann der vernünftige Mensch nur Worte des Spottes haben". Zum Verhältnis von Schützenvereinen und Sozialdemokratie in Bielefeld, in: Ravensberger Blätter, Sonderheft 1996, S. 28-40.
- 3499 **Hagemann, Karen**, Von "guten" und "schlechten" Hausfrauen. Möglichkeiten und Grenzen der Rationalisierung im großstädtischen Arbeiterhaushalt der Weimarer Republik, in: Historische Mitteilungen 8 (1995), S. 65-84.
- 3500 **Hartmann, Stefan**, Westpreußen nach 1772. Unbekannte Quellen zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte, in: Westpreußen-Jahrbuch, Bd. 47 (1997), S. 21-40.
- 3501 **Heinsohn, Kirsten**, Politik und Geschlecht. Zur Kultur bürgerlicher Frauenvereine in Hamburg, phil. Diss. Univ. Hamburg 1996.
- 3502 **Herbst, Helmut**, "Unserer Jugend zu Freud' und Lehr". Esslinger Bilderbogen als Vermittler bürgerlicher Ideologie, in: Waiblingen in Vergangenheit und Gegenwart, Bd. XIII (1996), S. 169-183.
- 3503 **Herres, Jürgen**, Städtische Gesellschaft und katholische Vereine im Rheinland 1840-1870, Essen 1996, Klartext, 447 S. - Zugl. Phil. Diss. Univ. Trier 1991.
- 3504 **Hirsch, Erika**, Jüdisches Vereinsleben in Hamburg bis zum Ersten Weltkrieg. Jüdisches Selbstverständnis zwischen Antisemitismus und Assimilation, Frankfurt/Main 1996, Lang, 380 S. (Judentum und Umwelt. Bd. 63). - Zugl. phil. Diss. Univ. Hamburg 1993.
- 3505 **Hofmann, Wolfgang**, Gemeinsinn oder "Partheisache"? Bielefeld um 1831 und die Gründung der Schützengesellschaft, in: Ravensberger Blätter, Sonderheft 1996, S. 3-18.

- 3506 **Jakobi, Franz-Josef (Hrsg.)**, Stadtgesellschaft im Wandel. Untersuchungen zur Sozialgeschichte Münsters im 19. und 20. Jahrhundert, mit Beiträgen von Ewald Frie u.a., Münster 1995, Regensburg, 492 S., Abb.
- 3507 **Kasper-Holtkotte, Cilli**, Juden im Aufbruch. Zur Sozialgeschichte einer Minderheit im Saar-Mosel-Raum um 1800, Hannover 1996, Hahnsche Buchhandlung, 488 S., Abb. (Forschungen zur Geschichte der Juden. A 3).
- 3508 **Keller, Volker**, Jüdisches Leben in Mannheim, Mannheim 1995, Edition Quadrat.
- 3509 **Kenkmann, Alfons**, Wilde Jugend. Lebenswelt großstädtischer Jugendlicher zwischen Weltwirtschaftskrise, Nationalsozialismus und Währungsreform, Essen 1996, Klartext, 480 S. (Düsseldorfer Schriften zur Neueren Landesgeschichte und zur Geschichte Nordrhein-Westfalens. Bd. 42). - Zugl. phil. Diss. Univ. Siegen 1994.
- 3510 **Koepke, Rainer**, Armut in Ludwigshafen 1871-1914. Die öffentliche Armenpflege in Ludwigshafen am Rhein von 1871 bis 1914 - Eine Untersuchung zur Unterschichtenforschung, 179 S. (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Ludwigshafen am Rhein. Bd. 21).
- 3511 **Kollatz, Thomas**, Zum Umgang mit jüdischer Armut im 18. Jahrhundert am Beispiel Friedbergs. Wege der Tradition und Wege der Aufklärung, in: Menora. Jahrbuch für deutsch-jüdische Geschichte, 1996, S. 299-323.
- 3512 **Krafft, Sybille**, Zwischen den Fronten. Münchner Frauen in Krieg und Frieden 1900-1950, mit Beiträgen von Christina Böck u.a., München 1995, Buchendorfer Verlag, 448 S., Abb.
- 3513 **Kraus, Elisabeth**, Jüdische Stiftungstätigkeit: Das Beispiel der Familie Mosse in Berlin, in: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft, 45. Jg. (1997), S. 101-121.
- 3514 **Kutz-Bauer, Helga**, Rathausbau, Handwerk und Arbeiterschaft, Hrsg. Landeszentrale für politische Bildung, Hamburg 1997, Dölling und Galitz Verlag, 131 S., Abb.
- 3515 **Lee, Kyoo-Sik**, Das Volk von Moskau und seine bedrohte Gesundheit. Öffentliche Gesundheitspflege in Moskau 1850-1914, Frankfurt/Main u.a. 1996, Lang, 277 S. (Menschen und Strukturen. Historisch-sozialwissenschaftliche Studien. Bd. 10).
- 3516 **Liebelt, Katrin**, Die Sozialstruktur der Residenzstadt Arnsberg im 17. Jahrhundert, Dortmund 1996, Gesellschaft für Westfälische Wirtschaftsgeschichte, 160 S. (Untersuchungen zur Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte. Bd. 14).

- 3517 **Meier, Burkhard**, Amtmann Weßel und sein Einsatz "für die geringste Classe der Unterthanen". Ein Beitrag zur Schul- und Sozialgeschichte Schötmars im 19. Jahrhundert, in: Jahrbuch Bad Salzuflen 1997, S. 67-76.
- 3518 **Merkel, Helga**, Die Daimler-Familie Sindelfingen. Zur Wahrnehmung des soziokulturellen Wandels in einer Industriestadt, Tübingen 1996, Tübinger Vereinigung für Volkskunde, 286 S. (Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen. Bd. 84). - Zugl. phil. Diss. Univ. Tübingen 1995.
- 3519 **Mertens, Lothar**, Davidstern unter Hammer und Zirkel. Die jüdischen Gemeinden in der SBZ/DDR und ihre Behandlung durch Partei und Staat 1945-1990
- 3520 **Meyhöfer, Rita**, Gäste in Berlin? Jüdisches Schülerleben in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus, Hamburg 1996, Kovac, 291 S. - Zugl. phil. Diss. FU Berlin 1996.
- 3521 **Mühlauer, Elisabeth**, Welch' ein unheimlicher Gast. Die Cholera-Epidemie 1854 in München, Münster, New York 1996, Waxmann, 150 S., Abb. (Münchner Beiträge zur Volkskunde. Bd. 17).
- 3522 **Neumeier, Gerhard**, München um 1900. Wohnen und Arbeiten, Familie und Haushalt, Stadtteile und Sozialstrukturen, Hausbesitzer und Fabrikarbeiter, Demographie und Mobilität - Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte einer deutschen Großstadt vor dem Ersten Weltkrieg, Frankfurt/Main u.a. 1995, Lang, 559 S. (Europäische Hochschulschriften. Reihe 3. Geschichte und ihre Hilfswissenschaften. Bd. 655). - Zugl. phil. Diss. Univ. München 1992 (vgl. IMS 92/2).
- 3523 **Pick, Carsten**, Das Elberfelder "Kapellchen". 140 Jahre katholische Krankenpflege im Wuppertal, in: Geschichte im Wuppertal, 5. Jg. (1996), S. 9-17.
- 3524 **Pohl, Christina**, Die "Medizinische Topographie der Grafschaft Ravensberg" aus dem Jahre 1793 von Georg Wilhelm Consbruch, in: Historisches Jahrbuch für den Kreis Herford 1997, S. 155-178.
- 3525 **Roder, Bernt**, Leben mit der Erinnerung. Jüdische Geschichte in Prenzlauer Berg, Berlin 1997, Edition Hentrich, 448 S., Abb.
- 3526 **Schier, Barbara**, Alltagsleben im 'sozialistischen' Dorf. Zum Wandel eines thüringischen Dorfes während der Jahre 1945-1990 vor dem Hintergrund der SED-Agrarpolitik, phil. Diss. Univ. München 1997.

- 3527 **Schönberger, Klaus**, Arbeitersportbewegung in Dorf und Kleinstadt. Zur Arbeiterbewegungskultur im Oberamt Marbach 1900-1933, Tübingen 1995, Tübinger Vereinigung für Volkskunde, 421 S., Abb. (Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen. Bd. 83). - Zugl. phil. Diss. Univ. Tübingen 1995.
- 3528 **Schüler-Springorum, Stefanie**, Die jüdische Minderheit in Königsberg, Preußen, 1871-1945, Göttingen 1996, Vandenhoeck & Ruprecht, 422 S., Abb. (Schriftenreihe der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften. 56).- Zugl. phil. Diss. Univ. Bochum 1993/94.
- 3529 **Schulz, Günther**, Armut und Armenpolitik in Deutschland im frühen 19. Jahrhundert, in: Historisches Jahrbuch, 115. Jg. (1995), S. 388-410.
- 3530 **Toyka-Seid, Michael**, Gesundheit und Krankheit in der Stadt. Zur Entwicklung des Gesundheitswesens in Durham City 1831-1914, Göttingen 1996, Vandenhoeck & Ruprecht, 371 S.
- 3531 **Trepp, Anne-Charlott**, "Denn das ist gerade meine Wonne..., daß Du mich wie ein kluges, denkendes Wesen behandelst". Frauen und Männer im Hamburger Bürgertum zwischen 1740 und 1840 - Fragestellungen und Ergebnisse, in: Hamburger Arbeitskreis für Regionalgeschichte. Mitteilungen 29 (November 1996), S. 18 ff. (20 S.)
- 3532 **Tressel-Schuh, Eva**, Frauen in Frankfurt. Das gesellschaftliche Verständnis der Frau und ihre privatrechtliche Stellung im Normensystem des Frankfurter Partikularrechts von der Spätaufklärung bis zum bürgerlichen Gesetzbuch, Frankfurt/Main 1997, Lang. - Zugl. jur. Diss. Univ. Frankfurt/Main 1991 (vgl. IMS 91/2).
- 3533 **Vasold, Manfred**, Cholera und Choleranospitäler in Nürnberg im 19. Jahrhundert, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg, 82. Bd. (1995), S. 249-274.
- 3534 **Wagner, Andreas**, Arbeiter und Arbeiterexistenz im Wandel. Zur Geschichte der Belegschaft der Rostocker Brauerei Mahn & Ohlerich 1878 bis 1955, phil. Diss. Univ. Hamburg 1996.
- 3535 **Walter, Bernd**, Psychiatrie und Gesellschaft in der Moderne. Geisteskrankenfürsorge in der Provinz Westfalen zwischen Kaiserreich und NS-Regime, Paderborn 1996, Schöningh, 1043 S. (Forschungen zur Regionalgeschichte. Bd. 16).
- 3536 **Wieser, Lothar**, 150 Jahre Turnen und Sport in Mannheim, Mannheim 1996, Selbstverlag.
- 3537 **Wolf, Siegbert**, Jüdisches Städtebild Frankfurt am Main, Frankfurt am Main 1996, Jüdischer Verlag, 300 S., Abb.

- 3538 **Wolff, Kerstin**, Wir wollen die Anerkennung der Hausfrauentätigkeit als Beruf. Der Kasseler Hausfrauenverein 1915-1935, Kassel 1995, Archiv der deutschen Frauenbewegung, 159 S., Abb. (Schriftenreihe des Archivs der Deutschen Frauenbewegung. 10).
- 3539 **Wörner-Heil, Ortrud**, Von der Utopie zur Sozialreform. Jugendsiedlung Frankenfeld im Hessischen Ried und Frauensiedlung Schwarze Erde in der Rhön 1915 bis 1933, Darmstadt/Marburg 1996, Hessische Historische Kommission Darmstadt und Historische Kommission für Hessen, 619 S., Abb. (Quellen und Forschungen zur hessischen Geschichte. Bd. 104). - Zugl. phil. Diss. Univ. Kassel 1994.
- 3540 **Zimmermann, Moshe**, Die deutschen Juden 1914-1945, München 1997, Oldenbourg, 167 S. (Enzyklopädie deutscher Geschichte. Bd. 43).
- 3541 **Zink, Wolfgang**, Zwischen Reform und Orthodoxie. Jüdische Gemeinden in Hessen 1830-1880, in: Menora. Jahrbuch für deutsch-jüdische Geschichte, 1996, S. 341-365.

6. Geographie und Standortfragen

- 3542 **Ebeling, Dietrich; Mager, Wolfgang (Hrsg.)**, Protoindustrie in der Region. Europäische Gewerbelandschaften vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Bielefeld 1997, Verlag für Regionalgeschichte, 424 S., Abb. (Studien zur Regionalgeschichte. Bd. 9).
- 3543 **Hartmann, Hans**, ...unser Einum. Mehr als 1000 Jahre Dorfgeschichte im Einfluß von Stadt und Stift Hildesheim. Ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte des Umlandes der Stadt Hildesheim, Hildesheim 1996, Stadtarchiv, 270 S., Abb. (Schriftenreihe des Stadtarchivs und der Stadtbibliothek Hildesheim. Bd. 25).
- 3544 **Kirchhoff, Karl-Heinz**, Wie groß war Münster? Stadtfäche und Erweiterungen 1200-1875, in: Westfälische Zeitschrift, 146. Bd. (1996), S. 135-152.
- 3545 **Liu, Hua-Yueh**, Stadtentwicklung von Taipei. Vergleichende Darstellung mit Stuttgart am Ende des 19. Jahrhunderts, Stuttgart 1996, Städtebauliches Institut, 230 S., Abb. - Zugl. Diss. Univ. Stuttgart 1995.
- 3546 **Schloz, Harald**, Finkenwerder vom "Fischeridyll" zum "Industriestandort"? Strukturwandlungen in einer großstadtnahen Gemeinde im ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhundert und deren Wiederhall in der fiktionalen Literatur, Hamburg 1996, Verlag Dr. Kovac, 709 S. - Zugl. phil. Diss. Univ. Hamburg 1996 (vgl. IMS 96/1).

- 3547 **Schmidt, Werner (Hrsg.)**, Zwischen Löbau und Herrnhut. Ergebnisse der landeskundlichen Bestandsaufnahme im Raum Löbau und Reichenbach/OL, im Auftrag des Instituts für Länderkunde Leipzig, Weimar 1996, Böhlau Nachf., 289 S. (Werte der deutschen Heimat. Bd. 56).
- 3548 **Scholz, Ansgar**, Siedlungsentwicklung und Baugeschichte von Breunsdorf. Entwicklung einer ländlichen Siedlung im Leipziger Südraum vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart und Baugeschichte bäuerlicher Gehöfte, Diss. TH Leipzig 1996, 200 S., Abb.
- 3549 **Scholz, Dieter**, Kontinuität und Brüche in der Entwicklung der Kulturlandschaft des Halle-Leipziger Raumes seit 1800, in: Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie. 13 (1995), S. 115-127.
- 3550 **Steinberg, Heinz Günter**, Brüche in der Kulturlandschaftsentwicklung des Ruhrgebietes, in: Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie. 13 (1995), S. 129-146.
- 3551 **Vits, Brigitta**, Das neuzeitliche Dorf Nordhessens im Wandel (16. bis 19. Jahrhundert), in: Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte, 46. Bd. (1996), S. 175-200.
- 3552 **Wiesekopsieker, Stefan**, Zimmermeister August Schmiedeskamp und "seine" Augustastraße. Ein Beitrag zur Stadtentwicklung Salzuflens, in: Jahrbuch Bad Salzuflen 1997, S. 149-162.

7. Städtebau und Planung, Verkehr, Wohnen

- 3553 **Anspruch und Wirklichkeit. 40 Jahre Hoyerswerda-Neustadt 1955-1995**, Hrsg. Gesellschaft für Heimatkunde Hoyerswerda, Hoyerswerda o.J.
- 3554 **Auf dem Weg zum Neuen Wohnen**. Die Werkbundsiedlung Breslau 1929, Hrsg. Institut für Auslandsbeziehungen, Basel 1996, Birkhäuser, 95 S., Abb.
- 3555 **Bach, Hansjörg**, Die Entwicklung der Wohnungsbaugenossenschaften und -vereine in der Oberpfalz und ihr Beitrag zur Wohnraumversorgung, phil. Diss. Univ. Regensburg 1996.
- 3556 **Becker, Kristin**, Öffentliche Gebäude des 20. Jahrhunderts in Köln. Mit Ausnahme der Schulbauten, phil. Diss. Univ. Bonn 1995/96, 550 S., Abb.

- 3557 **Bickelmann, Hartmut**, Zwischen Gewerbeansiedlung und Wohnungsbau. Die südliche Hafenstraße und ihr Einzugsbereich bis zum Ersten Weltkrieg, in: Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte II, Bremerhaven 1996 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven. Bd. 11), S. 97-200.
- 3558 **Bodenschatz, Harald**, Vom Alexanderplatz zum Marx-Engels-Platz. Zum Umgang mit dem Zentrumsband der ehemaligen Hauptstadt der DDR, in: Jahrbuch Stadterneuerung 1994, Berlin 1995, S. 125-158.
- 3559 **Bodenschatz, Harald; Engstfeld, Hans-Joachim; Seifert, Carsten**, Berlin auf der Suche nach dem verlorenen Zentrum, Hamburg 1995, Junius, 272 S., Abb.
- 3560 **Brenne, Winfried; Borgert, Ulrich; Birkmann, Katrin**, Das Berliner Rathaus - Bau- und Nutzungsgeschichte. Eine bauhistorische Beschreibung in zwei Teilen - Teil II, in: Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins, 45. Folge (1996), S. 25-54.
- 3561 **Cloppenburg und die Volksbank**. Die Jahrhundertgeschichte einer Bank im Spiegel der Stadtentwicklung, Hrsg. Volksbank Cloppenburg, Cloppenburg 1995, 224 S.
- 3562 **Denkmaltopographie (Berlin-) Friedrichshain**, Berlin 1997, Nicolai-Verlag, 250 S., Abb.
- 3563 **Dienel, Hans-Liudger; Trischler, Helmut (Hrsg.)**, Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis ins 21. Jahrhundert, Frankfurt/Main 1997, Campus, 351 S., Abb.
- 3564 **Dolff-Bonekämper, Gabi; Kier, Hiltrud (Hrsg.)**, Städtebau und Staatsbau im 20. Jahrhundert, mit Beiträgen von Werner Durth u.a., München/Berlin 1996, Deutscher Kunstverlag, 248 S., Abb.
- 3565 **Düwel, Jörn**, Baukunst voran! Architektur und Stadtplanung in der SBZ/DDR, Berlin 1995, Schelzky und Jeep. 288 S., Abb. - Zugl. phil. Diss. Univ. Greifswald 1994 (vgl. IMS 95/1).
- 3566 **Eyink, Hagen Paul**, Die soziale Funktion von Naturschutz und Gartenarchitektur bei William Morris (1834-1896) und der Einfluß auf Deutschland, Diss. TU München 1996, 347 S.
- 3567 **Fendel, Ute**, Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg in Deutschland Ost und West. Ein Vergleich anhand kommunaler Repräsentativbauten, phil. Diss. Univ. Bonn 1994/96, 504 S., Abb.
- 3568 **Frontzek, Wolfgang; Memmert, Torsten; Möhle, Martin**, Das Goslarer Kaiserhaus. Eine baugeschichtliche Untersuchung, Hildesheim u.a. 1996, Georg Olms Verlag, 219 S., Abb., Ktn. (Goslarer Fundus. Veröffentlichungen des Stadtarchivs. H. 2).

- 3569 **Guder, Jens**, Der Beginn des neuen Wohnungsbaus in Köln 1918-1923, in: Geschichte in Köln, H. 40 (1996), S. 61-82.
- 3570 **Gutbier, Reinhard**, Das Bürgerhaus im östlichen Unterfranken, Tübingen 1995, Wasmuth, 207 S., Abb. (Das deutsche Bürgerhaus. 36).
- 3571 **Hain, Simone; Stroux, Christoph**, Die Salons der Sozialisten. Kulturhäuser in der DDR, mit Fotos von Michael Schroedter, Berlin 1996, Links Verlag, 200 S., Abb.
- 3572 **Hannemann, Christine**, Die Platte. Industrialisierter Wohnungsbau in der DDR, Braunschweig/Wiesbaden 1996, Vieweg, 174 S., Abb.
- 3573 **Hansen, Antje**, Ludwig Hoffmanns Stadthaus in Berlin, in: Berlin in Geschichte und Gegenwart. Jahrbuch des Landesarchivs Berlin 1996, S. 75-102.
- 3574 **Hartung, Ulrich**, Arbeiter- und Bauertempel. DDR-Kulturhäuser der fünfziger Jahre - ein architekturhistorisches Kompendium, Berlin 1997, Schelzky & Jeep, 218 S., Abb.
- 3575 **Heidelberger Altstadtbrunnen**, mit Beiträgen von Gertrud P. Fels u.a., Heidelberg 1996, Guderjahn, 109 S., Abb. (Schriftenreihe der Stadt Heidelberg. Sonderveröffentlichung. 7).
- 3576 **Hoelscher, Uvo**, Die Kaiserpfalz Goslar. Nachdruck der Ausgabe Berlin 1927 - Mit einer Einführung von Martin Möhle, Bielefeld 1996, Verlag für Regionalgeschichte, 272 S., Abb. (Beiträge zur Geschichte der Stadt Goslar / Goslarer Fundus. Bd. 43).
- 3577 **Huss, Annette**, "Der Welten Kleines ist auch wunderbar und groß". Der städtische Friedhof an der Hermannstraße in Herford, in: Historisches Jahrbuch für den Kreis Herford 1997, S. 99-108.
- 3578 **Janowitz, Axel**, Weichenstellungen an der Unterweser. Der Einfluß des Eisenbahnverkehrs auf den räumlichen, gewerblichen und sozialen Strukturwandel bis zum Ersten Weltkrieg, in: Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte II, Bremerhaven 1996 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven. Bd. 11), S. 201-246.
- 3579 **Juckel, Lothar; Praeckel, Dietrich**, Stadtgestalt Frankfurt. Speers Beiträge zur Stadtentwicklung am Main 1964-1995, Stuttgart 1996, Deutsche Verlagsanstalt, 220 S., Abb.
- 3580 **Kähler, Gert (Hrsg.)**, Geschichte des Wohnens. Bd. 4: 1918 bis 1945. Reform - Reaktion - Zerstörung, mit Beiträgen von Thomas Hafner u.a., Stuttgart 1996, Deutsche Verlags-Anstalt, 756 S., Abb.
- 3581 **Karnau, Oliver**, Hermann Josef Stübben. Städtebau 1876 -1930, Braunschweig/Wiesbaden 1997, Verlag Vieweg, 663 S., Abb.

- 3582 **Klein-Meynen, Dieter**, Wirtschaftsarchitektur von der Gründerzeit bis zum Wiederaufbau, Köln 1996, Wienand Verlag, 248 S., Abb.
- 3583 **Krings, Ulrich (Hrsg.)**, Köln: Der Rathausturm, mit Beiträgen von Hiltrud Kier u.a., Köln 1996, J.P. Bachem Verlag, 702 S., Abb. (Reihe "Stadtspuren - Denkmäler in Köln").
- 3584 **Kuntz, Joachim**, Der Gemeindewald von Hassloch. Ein Beitrag zur Geschichte des Kommunalwaldes in Rheinland-Pfalz mit wirtschaftlichem Schwerpunkt, Hassloch 1995, Arbeitskreis Forstgeschichte in Rheinland-Pfalz, 291 S., Abb. (Forstgeschichte in Rheinland-Pfalz. Nr. 2). - Zugl. phil. Diss. Univ. Freiburg 1995 (vgl. IMS 96/2).
- 3585 **Lay, Maxwell**, Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt/Main 1995, Campus, 305 S., Abb.
- 3586 **Lehnert, Uta**, Den Toten eine Stimme. Der Parkfriedhof Lichterfelde, Berlin 1996, Edition Hentrich, 230 S., Abb. (Reihe Deutsche Vergangenheit. 124; Stätten der Geschichte Berlins).
- 3587 **Lehnert, Uta**, Gefährliche Denkmäler - Denkmäler in Gefahr. Die ehemalige "Siegesallee" im Berliner Tiergarten, in: Berlin in Geschichte und Gegenwart. Jahrbuch des Landesarchivs Berlin 1996, S. 47-74.
- 3588 **Lindau, Friedrich**, Messebauten in Hannover-Laatzten vor der ersten Export-Messe 1947 bis zur Constructa-Bauausstellung 1951, in: Hannoversche Geschichtsblätter, N.F. Bd. 50 (1996), S. 177-206.
- 3589 **Meynen, Henriette**, Historisches Stadtgrün als Kulturgut, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, 1/1995, S. 3-8.
- 3590 **Möseneder, Karl (Hrsg.)**, Der Dom zu Passau. Vom Barock zur Gegenwart, Passau 1995, Universitätsverlag, 624 S., Abb.
- 3591 **Müller, Doris**, Wir bauen die erste sozialistische Straße Berlins. Die Stalinallee in der politischen Propaganda im ersten Jahr des Nationalen Aufbauprogramms Berlin, in: Parteiauftrag: Ein neues Deutschland (Ausstellungskatalog), Hrsg. Deutsches Historisches Museum, Berlin 1997, S. 369-388.
- 3592 **Nielebock, Henry**, Berlin und seine Plätze, Potsdam 1996, Strauss, 168 S., Abb. - Zugl. Diss. Univ. Stuttgart 1996.
- 3593 **Rathaus Wolfenbüttel**, mit Beiträgen von Dieter Haupt u.a., Hrsg. Stadt Wolfenbüttel. Baudezernat, Wolfenbüttel 1995, Heckner, 152 S., Abb.

- 3594 **"Reise nach Moskau"**. Dokumente zur Erklärung von Motiven, Entscheidungsstrukturen und Umsetzungskonflikten für den ersten städtebaulichen Paradigmenwechsel in der DDR und zum Umfeld des "Aufbaugesetzes" von 1950, Berlin 1995, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, 195 S., Abb. (Dokumentenreihe des IRS. Nr. 1).
- 3595 **Rüter, Jörg**, Stadthallen in der Bundesrepublik Deutschland und Westberlin. Eine gesellschaftliche Architekturleistung der Nachkriegszeit, Frankfurt/Main u.a. 1996, Lang, 504 S., Abb. (Europäische Hochschulschriften. Reihe 37: Architektur. Bd. 18). - Zugl. phil. Diss. Univ. Köln 1994 (vgl. IMS 94/2).
- 3596 **Schmucki, Barbara (Hrsg.)**, Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht, Stuttgart, Wiesbaden, Steiner, 280 S. (Beihefte zur Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Nr. 129).
- 3597 **Schubert, Dirk**, Stadterneuerung in London und Hamburg. Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung, Wiesbaden 1997, Vieweg, 704 S., Abb.
- 3598 **Sievers, Merret; Wiesekepsieker, Stefan**, Rudolf Günther. Ein Bad Salzfler Architekt zwischen Historismus und Expressionismus, Bielefeld 1996, Verlag für Regionalgeschichte, 96 S., Abb. (Beiträge zur Geschichte der Stadt Bad Salzflen. Bd. 3).
- 3599 **Stambolis, Barbara**, Stadtplanung und Aufbau kriegszerstörter Städte nach 1945. Konzepte, Handlungsfelder und personelle Kompetenzen am Beispiel des Neuaufbaus in Paderborn, in: Westfälische Zeitschrift, 146. Bd. (1996), S. 351-366.
- 3600 **Struck, Peter**, Das Anzeigen-Hochhaus in Hannover. Seine architektonische Gestalt, in: Hannoversche Geschichtsblätter, N.F. Bd. 50 (1996), S. 127-176.
- 3601 **Teichmann, Gabriele**, Die Wohnungsbaupolitik und -praxis der Labour-Party in der Zeit zwischen den Weltkriegen. Ein Vergleich einzelner Aspekte des britischen und des deutschen sozialen Wohnungsbaus, phil. Diss. Univ. Hannover 1996.
- 3602 **Winkel, Udo**, Entstehung und Entwicklung des Kleingartenwesens in Nürnberg, Festschrift 75 Jahre Stadtverband der Kleingärtner, Nürnberg 1995, 137 S., Abb.

8. Wirtschaft, Finanzen, kommunale Einrichtungen

- 3603 **Bähr, Johannes**, Die Betriebe Sowjetischer Aktiengesellschaften (SAG) in Berlin 1945/46-1953, in: Berlin in Geschichte und Gegenwart. Jahrbuch des Landesarchivs Berlin 1996, S. 183-208.
- 3604 **Böer, Björn Peter**, Bürgerliche Verantwortung und republikanischer Geist - Wurzeln und Anfänge des Sparkassenwesens in den Freien Städten des Deutschen Bundes, phil. Diss. Univ. Hamburg 1997.
- 3605 **Breil, Michaela**, Die Augsburger "Allgemeine Zeitung" und die Pressepolitik Bayerns. Ein Verlagsunternehmen zwischen 1815 und 1848, Tübingen 1996, Niemeyer, 309 S. (Studien und Texte zur Sozialgeschichte der Literatur. Bd. 54). - Zugl. Diss. Univ. Trier 1994.
- 3606 **Engel, Helmut**, Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Adlershof: ihre städtebau- und architekturgeschichtliche Entwicklung, in: Berlin in Geschichte und Gegenwart. Jahrbuch des Landesarchivs Berlin 1996, S. 137-150.
- 3607 **Freitag, Werner**, Zwischen Tradition und Wettbewerb. Spenger Unternehmertum 1850-1940, in: Historisches Jahrbuch für den Kreis Herford 1997, S. 79-98.
- 3608 **Hellriegel, Ina**, Die Stadt Herford und die "Hoffmann'schen Pfannkuchen". Chronik eines Umweltskandals 1885-1891, in: Jahrbuch Bad Salzuflen 1997, S. 77-92.
- 3609 **Hoffmann-Güth, Claus**, Die Entwicklung der Karlsberg-Brauerei vom einfachen Mittelstandsbetrieb zum Unternehmensverband im Spiegel der Regionalgeschichte 1918-1992, phil. Diss. Univ. Frankfurt/Main 1997.
- 3610 **Johanek, Peter; Stoob, Heinz**, Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit, Köln u.a. 1996, Böhlau, 332 S. (Städteforschung. Reihe A: Darstellungen, Bd. 39).
- 3611 **Kaldewei, Gerhard (Hrsg.)**, Ansichten der Nordwolle 1884-1996. Von der NWK 1884 zum Fabrikmuseum Nordwolle Delmenhorst 1996, Oldenburg 1996, Isensee, 109 S., Abb. (Schriften der "Museen der Stadt Delmenhorst". Reihe Fabrikmuseum Nordwolle. Bd. 1).
- 3612 **Kotsch, Detlef**, "Luftkreuz Schönefeld". Standortfaktoren und politisches Kalkül eines Flughafens am Rande der geteilten Metropole Berlin 1955-1989, in: Berlin in Geschichte und Gegenwart. Jahrbuch des Landesarchivs Berlin 1996, S. 165-182.

- 3613 **Lindemann, Carmelita**, Chancen und Grenzen kommunaler Elektrizitätspolitik. Die Entwicklung des Elektrizitätswerkes Aachen und der Rurtalsperren-Gesellschaft von 1890-1928, Frankfurt/Main u.a. 1996, Lang, 406 S. (Studien zur Technik-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Bd. 8). - Zugl. Diss. TH Aachen 1994 (vgl. IMS 94/2).
- 3614 **Marschall, Ingeborg**, Die Geschichte der Wasserversorgung des rechtsrheinischen Teils des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn, phil. Diss. Univ. Bonn 1996, 158 S., Abb.
- 3615 **Niehoff, Lydia**, Bierproduktion und Bierkonsum in der Stadt Bremen vom 17. bis zum 19. Jahrhundert, Diss. Univ. Bremen 1996. (Mikrofiches)
- 3616 **Opll, Ferdinand (Hrsg.)**, Stadt und Wein, Linz 1996, Österreichischer Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung, Ludwig-Boltzmann-Institut für Stadtgeschichtsforschung, 241 S. (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas. Bd. 14).
- 3617 **Ostersehlte, Christian**, Die Bugsiergesellschaft "Union" (1873-1914). Aufstieg und Niedergang einer Schlepp- und Fährrederei auf der Unterweser, in: Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte II, Bremerhaven 1996 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven. Bd. 11), S. 9-96.
- 3618 **Petersson, Astrid**, Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg im Zeitraum von 1814 bis 1834. Entwicklung und Struktur zweier wichtiger Wirtschaftszweige des vorindustriellen Zeitalters, phil. Diss. Univ. Hamburg 1996.
- 3619 **Posniak, Gabriele**, Strukturwandel des Bensheimer Handwerks im 19. Jahrhundert, phil. Diss. Univ. Frankfurt/Main 1996.
- 3620 **Rudersdorf, Markus**, Der Wiederbeginn des Bankgeschäfts nach dem Zweiten Weltkrieg am Beispiel Kölner Institute, Köln 1996, Botermann und Botermann, 315 S. (Reihe Wirtschafts- und Rechtsgeschichte. Bd. 29). - Zugl. Diss. Univ. Köln 1996 (vgl. IMS 96/2).
- 3621 **Schäche, Wolfgang**, Der "Zentralflughafen Tempelhof" in Berlin, in: Berlin in Geschichte und Gegenwart. Jahrbuch des Landesarchivs Berlin 1996, S. 151-164.
- 3622 **Schraudolph, Erhard**, Die Nürnberger Zinnfigurenfabrik Georg Spenskesch, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg, 82. Bd. (1995), S. 249-274.
- 3623 **Teutsch, Friedrich**, Bäcker machen Geschichte. Zur Geschichte der Bäckerzunft in Mannheim 1661-1862, Mannheim 1996, Verlagsbüro v. Brandt, 95 S., Abb. (Kleine Schriften des Stadtarchivs Mannheim. Nr. 5).

- 3624 **Thalmann, Frauke**, Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet während der Weimarer Republik. Wirkungsgeschichte und Handlungsspielräume zwischen Konkurrenz und Kooperation, Berlin 1996, Köster, 294 S. (Wissenschaftliche Schriftenreihe Geschichte. Bd. 3).
- 3625 **Wysocki, Josef (Hrsg.)**, Kommunalisierung im Spannungsfeld von Regulierung und Deregulierung im 19. und 20. Jahrhundert, mit Beiträgen von Gerold Ambrosius u.a., Berlin 1995, Duncker & Humblot, 183 S. (Schriften des Vereins für Socialpolitik, N.F. Bd. 240).
- 3626 **Zernetschky, Claus**, Die Stadt Regensburg und das fürstliche Haus Thurn und Taxis unter wirtschaftlichen Aspekten in den ersten sieben Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, phil. Diss. Univ. Regensburg 1995.

9. Kunst und Kultur, Schul- und Bildungswesen, Kirche, Presse

- 3627 **Amling, Elisabeth**, Von der Kochschule zum Mädchengymnasium. Projekte der Kölner Frauenbewegung zur Mädchen- und Frauenbildung, in: Jahrbuch 67 des Kölner Geschichtsvereins 1996, S. 153-180.
- 3628 **Berg, Britta**, Zeitungen und Zeitschriften aus Braunschweig einschließlich Helmstedt (bis 1810) und Wolfenbüttel (bis 1918), Hannover/Braunschweig 1995, Reichold, 271 S., Abb. (Braunschweiger Werkstücke 93. Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv und der Stadtbibliothek. A. 40).
- 3629 **Bullinger, Matthias Christoph**, Kunstförderung zwischen Monarchie und Republik. Entwicklung der Kunstförderung in Württemberg zwischen 1900 und 1933 am Beispiel der Theater in Stuttgart, Ulm und Heilbronn, phil. Diss. Univ. Freiburg 1997.
- 3630 **Goldhammer, Karl-Werner**, Von der kaufmännischen Fortbildungsschule zur Höheren Handelsschule - Die Städtische Wirtschaftsschule Bayreuth und ihre Zeit 1920-1945, in: Archiv für Geschichte von Oberfranken, 76. Bd. (1996), S. 351-370.
- 3631 **Graßmann, Antjekathrin**, Das Lübecker Katharineum als überregionale Bildungsstätte. Bemerkungen zur Frequenz und zum Einzugsgebiet vom 18. bis zum 20. Jahrhundert, in: Kurt Jürgensen (Hrsg.), Geschichtliche Beiträge zu Schule und Lehrerbildung im Herzogtum Lauenburg, Mölln 1996, rundum-Verlag (Lauenburgische Akademie für Wissenschaft und Kultur. Kolloquium 7), S. 59-70.
- 3632 **Heck, Brigitte**, Der Karlsruher Historische Festzug von 1881, Sigmaringen 1997, Jan Thorbecke Verlag, 80 S., Abb. (Volkskundliche Veröffentlichungen des Badischen Landesmuseums. Bd. 4).

- 3633 **Hinz-Wessels, Annette**, Die evangelische Kirchengemeinde Bonn in der Zeit des Nationalsozialismus, Köln/Bonn 1996, Rheinland Verlag/Habelt in Komm., 491 S. (Schriftenreihe des Vereins für Rheinische Kirchengeschichte. Bd. 119. Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bonn. Bd. 57). - Zugl. phil. Diss. Univ. Bonn 1995.
- 3634 **Jensen, Brigitte; Schölzel, Christian**, Das Hygienemuseum der A.E.G. Berlin. Eine Einrichtung in ihrer Zeit, in: Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins, 45. Folge (1996), S. 67-80.
- 3635 **Kesper-Biermann, Sylvia**, Eltern und Lehrer auf dem Land. Konflikte in Kurhessischen Elementarschulen des 19. Jahrhunderts, in: Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte, 46. Bd. (1996), S. 213-236.
- 3636 **Kistenich, Johannes**, Das Schulwesen der Stadt Kalkar vor 1800, Köln 1995, Rheinland-Verlag, 219 S.
- 3637 **Knop, Christiane**, Wilhelm Lahn und die Tätigkeit des Deutschen Lehrervereins in Berlin, in: Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins, 45. Folge (1996), S. 55-66.
- 3638 **Kopitzsch, Franklin**, Zur politischen Bedeutung patriotisch-gemeinnütziger Gesellschaften. Die Sozietäten in Hamburg und Lübeck als Beispiel, in: Hans Erich Bödecker, Etienne François (Hrsg.), Aufklärung/Lumières und Politik. Zur politischen Kultur der deutschen und französischen Aufklärung, Leipzig 1996, Leipziger Universitätsverlag (Deutsch-Französische Kulturbibliothek. Bd. 5), S. 301-317,
- 3639 **Krollage, Reinhard**, Künstlergastspiele in Osnabrück. Sängerinnen, Sänger, Instrumentalsolisten und Orchester 1773-1900 (1. Teil: 1773-1861/2. Teil: 1861-1900), in: Osnabrücker Mitteilungen, Bd. 100 (1965), S. 117-182/Bd. 101 (1996), S. 125-196.
- 3640 **Pädagogium - Lyceum - Gymnasium**. 450 Jahre Kurfürst-Friedrich-Gymnasium zu Heidelberg, mit Beiträgen von Volker Gewahl u.a., Heidelberg 1996, Guderjahn, 409 S., Abb. (Buchreihe der Stadt Heidelberg. Bd. 7).
- 3641 **Plakate seit 1947**. Kultur, Kunst, Kommunikation und Kommerz in Darmstadt gedruckt bei Ph. Reinheimer, Darmstadt 1996, Justus von Liebig Verlag, 15 S., Anhang.
- 3642 **Schad, Petra**, Lesekultur und Schulwesen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Das Beispiel Bissingen an der Enz, in: Blätter zur Stadtgeschichte, Hrsg. Archiv der Stadt Bietigheim-Bissingen, H. 13 (1997), S. 125-148.

- 3643 **Schadt, Jörg (Hrsg.)**, Das Nationaltheater Mannheim. Abriß seiner Geschichte und Führer zu den im Stadtarchiv Mannheim verwahrten Unterlagen, Mannheim 1996, v. Brandt, 162 S., Abb. (Kleine Schriften des Stadtarchivs Mannheim. Nr. 6).
- 3644 **Schipper, Uwe (Hrsg.)**, 400 Jahre Ratsgymnasium Osnabrück, Bramsche 1995, Rasch, 591 S.
- 3645 **Schivelbusch, Wolfgang**, Vor dem Vorhang. Das geistige Berlin 1945-1948, München u.a. 1995, Hanser, 342 S.
- 3646 **Schlemmer, Gisela**, Walter Schott (1861-1938). Ein Berliner Bildhauer der Wilhelminischen Zeit, in: Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins, 45. Folge (1996), S. 81-102.
- 3647 **Sprengel, Peter**, Zwischen den Sprachen und Kulturen. Populäres jüdisches Theater in Berlin um 1900, in: Berlin in Geschichte und Gegenwart. Jahrbuch des Landesarchivs Berlin 1996, S. 103-136.
- 3648 **Stambolis, Barbara**, Libori. Das Kirchen- und Volksfest in Paderborn. Eine Studie zu Entwicklung und Wandel historischer Festkultur, Münster, New York 1996, Waxmann, 314 S., Abb. (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland. Bd. 92).
- 3649 **Taubert-Striese, Annett**, Der Leipziger Lehrerverein, ein bedeutender Vertreter der Reformpädagogik. Eine Studie zu seiner geschichtlichen Entwicklung, seinen pädagogischen Leistungen und seinen praktischen Erfolgen, Frankfurt/Main u.a. 1996, Lang, 475 S., Abb. (Europäische Hochschulschriften. Reihe 11: Pädagogik. Bd. 698). - Zugl. phil. Diss. Univ. Passau 1996.
- 3650 **Wennemuth, Udo**, Geschichte der evangelischen Kirche Mannheims, mit Beiträgen von Johannes Ehmann u.a., Sigmaringen 1996, Thorbecke, 450 S., Abb. (Quellen und Forschungen zur Mannheimer Stadtgeschichte. Bd. 4).

Ortsregister zur Bibliographie

a) lokal

- Aachen 3613
Arnsberg 3461, 3516
Augsburg 3605
Bad Salzuflen 3401, 3517, 3552, 3598,
3608
Bamberg 3360, 3449, 3493
Barcelona 3385
Bayreuth 3497, 3630
Bensheim 3619
Berlin 3341, 3348, 3378, 3403, 3406,
3409, 3438, 3455, 3468, 3478,
3482, 3496, 3513, 3520, 3525,
3558, 3559, 3560, 3562, 3573,
3586, 3587, 3591, 3592, 3603,
3606, 3612, 3621, 3634, 3637,
3645, 3646, 3647
Bielefeld 3498, 3505
Bietigheim-Bissingen 3642
Bonn 3614, 3633
Braunschweig 3628
Breckerfeld 3404
Bremen 3615
Bremerhaven 3421, 3557, 3578, 3617
Breslau 3554
Breunsdorf 3548
Cloppenburg 3561
Darmstadt 3437, 3641
Delmenhorst 3611
Dessau 3495
Dinslaken 3415
Durham 3530
Eberbach 3418
Einum 3543
Erfurt 3476
Finkenwerder 3546
Frankfurt/Main 3480, 3489, 3532,
3537, 3579
Freising 3407
Friedberg 3511
Friedrichshain 3562
Gießen 3400, 3429
Goslar 3568, 3576
Görlitz 3340
Göttingen 3343, 3465, 3469
Hagen 3402
Halle 3549
Hamburg 3347, 3431, 3440, 3445,
3448, 3451, 3452, 3456, 3457,
3501, 3504, 3514, 3531, 3546,
3597, 3618, 3638
Hannover 3381, 3475, 3588, 3600
Hassloch 3584
Hattingen 3422, 3425
Heide 3417, 3494, 3575, 3640
Heilbronn 3629
Hellersdorf 3406
Helmstedt 3628
Herford 3467, 3577
Hildesheim 3474, 3543
Hoyerswerda 3553
Höxter 3345
Ibbenbüren 3427
Kalkar 3636
Karlsruhe 3632
Kassel 3538
Kiel 3416
Kitzingen 3395
Klingenberg 3405
Köln 3342, 3355, 3389, 3396, 3434,
3439, 3443, 3453, 3556, 3569,
3582, 3583, 3620, 3627
Königsberg/OPr. 3528
Krefeld 3454
Landau 3411
Langenburg 3358
Lebus 3420
Leipzig 3548, 3549, 3649
Lichterfelde 3586
Linz 3435
Lippe 3346, 3359
Liverpool 3451
London 3597
Löbau 3547
Ludwigshafen 3510
Lübeck 3492, 3631, 3638
Mannheim 3508, 3536, 3623, 3643,
3650
Marbach a.N. 3527
Medebach 3447, 3459
Moskau 3515

München 3463, 3484, 3485, 3512,
3521, 3522
Münster 3506, 3544
Neuss 3356, 3486
Northeim 3487
Nürnberg 3533, 3602, 3622
Oberviechtach 3354
Osnabrück 3357, 3393, 3441, 3477,
3639, 3644
Paderborn 3345, 3471, 3599, 3648
Passau 3590
Peine 3413
Pforzheim 3428
Potsdam 3399
Prenzlauer Berg 3525
Recklinghausen 3442
Regensburg 3626
Reichenbach 3547
Reutlingen 3349, 3408
Ronsdorf 3423
Rosenheim 3412, 3430, 3436
Rostock 3473, 3534
Salzkotten 3426
Schmölln 3433
Schrozberg 3358
Schwäbisch Hall 3358, 3414
Schweidnitz 3398
Schweinfurt 3464
Siegen 3462
Sindelfingen 3518
Solingen 3490
Spelle 3466
Spenge 3607
Stade 3460
Stuttgart 3391, 3545, 3629

Titisee-Neustadt 3410
Tübingen 3488
Uerdingen 3454
Ulm 3629
Waiblingen 3491, 3502
Warburg 3479
Wermelskirchen 3481
Wolfenbüttel 3424, 3432, 3593, 3628
Wuppertal 3423, 3523
Würzburg 3419
Zehlendorf 3348

b) regional

Brandenburg 3370
Braunschweig 3352, 3362, 3628
Franken 3570
Hessen 3539, 3541, 3551, 3635
Mecklenburg 3458
Nordrhein-Westfalen 3350, 3384
Oberpfalz 3555
Oberschlesien 3394
Oldenburg 3351
Ravensberg 3524
Rhein-Sieg-Kreis 3614
Rheinland 3472, 3503
Ruhrgebiet 3444, 3550, 3624
Saarland 3363, 3507
Thüringen 3526
Westfalen 3346, 3359, 3397, 3470,
3483, 3535
Westpreußen 3500