

Informationen zur modernen Stadtgeschichte



2/2003

THEMENSCHWERPUNKT:

Stadt am Wasser

WASSER

Deutsches Institut für Urbanistik

INFORMATIONEN ZUR MODERNEN STADTGESCHICHTE (Zitierweise: IMS)

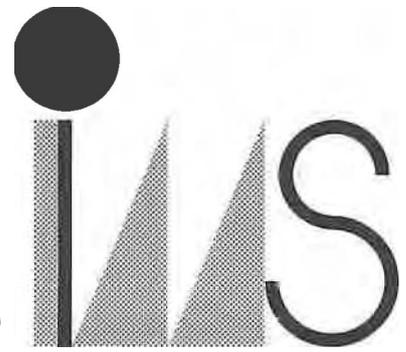
Erscheinungsweise Halbjährlich. ISSN 0340-1774

Bezugsbedingungen Jahresabonnement (2 Hefte) 16 Euro;
Einzelheft 10 Euro.

Redaktion Prof. Dr. *Heinz Reif*, Institut für Geschichte und Kunstgeschichte der TU Berlin (Tel. 030/31 42 20 17), und Dr. *Christoph Bernhardt*, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (Tel. 03362/79 32 80).
Koordination: *Jan Bockelmann*, Arbeitsstelle für Europäische Stadtgeschichte am Institut für Geschichte und Kunstgeschichte der TU Berlin, Ernst-Reuter-Platz 7, 10587 Berlin; Tel. 030/31 42 31 49; Fax (030) 31 42 69 87;
E-mail: reif@stadtgeschichte.tu-berlin.de

Verlag und Vertrieb Deutsches Institut für Urbanistik, Postfach 12 62 24,
10593 Berlin, Telefon 030/390 01-256, Fax 030/390 01-275.

Informationen zur modernen Stadtgeschichte



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

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

Heft 2/2003

Themenschwerpunkt: Stadt am Wasser

Verantwortlicher Herausgeber: *Christoph Bernhardt*

Leitartikel

Christoph Bernhardt
Stadt am Wasser 4

Berichte zum Thema

Jörg Vögele
Hafenstadt und Gesundheit im 19. Jahrhundert..... 14

Dieter Rebentisch
Auf dem Weg zu einer neuen Stadtkultur am Fluß.
Das Beispiel Frankfurt am Main..... 18

Libor Elleder
Prag, die Hochwasser und das historische Gedächtnis 21

<i>Katrin Knäusel</i> Die Flößerei auf der Isar im 19. Jahrhundert – Ein Forschungsprojekt zur Münchener Holzversorgung (Projektbericht).....	24
---	----

<i>Sabine Barles, Laurence Lestel</i> Paris und die Seine: Wassernutzung und Umweltprobleme im 19. und 20. Jahrhundert	27
--	----

<i>Karin Winklhöfer</i> Nutzungen und Belastungen der Berliner Spree in der Kaiserzeit.....	31
--	----

Forschungsbericht

<i>Dirk Schubert</i> Aus der Geschichte lernen? Hafen- und Uferzonen im Wandel.....	34
--	----

Allgemeine Berichte

<i>Lu Seegers</i> Stadtgeschichte in der NS-Zeit. Aktuelle Forschungen und Perspektiven (Tagungsbericht)	43
--	----

<i>Jochen Guckes</i> Erzählungen von Gestern und Morgen. Städtische Selbstbilder zwischen Ge- schichtsbezug und Zukunftsorientierung in Deutschland, 1900-1960 (Projektbericht)	46
--	----

<i>Jürgen Klöckler</i> Das Stadtarchiv Konstanz. Modernisierung eines traditionsreichen Kommunalarchivs	48
---	----

<i>Malte Thießen</i> 1923 – 1933 – 1943 – 1953. Schlüsseljahre der hamburgischen und deutschen Geschichte des 20. Jahrhunderts im nationalen und internationalen Städte- vergleich. (Tagungsbericht).....	50
--	----

<i>WerkstattGeschichte</i> Eine Selbstdarstellung.....	55
---	----

<i>Yasemin Utku</i> Geschichte des Öffentlichen Raums (Tagungsbericht)	56
<i>Rüdiger Krisch</i> Wohnen im Eigentum in der Stadt (Tagungsbericht).....	62
<i>Jochen Guckes</i> Villa in Suburbia. Wohn- und Lebensformen des Bürgertums im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Berlin im Metropolenvergleich (Tagungsbericht).....	64
Mitteilungen	70
 Rezension	
<i>Wolfgang Hofmann</i> Richard Lawton; Robert Lee (Hg.), Population and Society in Western European Port-Cities c.1650-1939 (Liverpool Studies in European Population,Bd.2), Liver- pool 2002.....	75
 Bibliographie	79

Leitartikel

Christoph Bernhardt

Stadt am Wasser

„Paris Strand!“ - Paris Plage –, lautete diesen Sommer schon zum zweiten Mal der Slogan einer groß angelegten Aktion der französischen Hauptstadt, bei der mehrere Tausend Tonnen Sand an die Seine-Uferstraßen geladen und diese zu einer Sommer-Freizeitmeile umgestaltet wurden. Auch in Berlin erzeugte man, bei bescheidenerem Aufwand, mit Sand, Cafés und Angeboten für verschiedene „Beach“-Sportarten gegenüber dem Kanzleramt und am Osthafen Strandatmosphäre an der Spree für Berliner und Touristen. Diese und ähnliche Initiativen auch in anderen deutschen Städten sind nicht etwa schon eine Antwort auf die globale Klimaerwärmung, aber auch nicht nur eine kurzlebige Idee geschickter Stadtmarketing-Experten. Sie zeigen vielmehr an, daß das Verhältnis der Städte zum Wasser, und insbesondere zu ihren Flusszonen und „Wasserlagen“, sich schon seit einiger Zeit grundlegend wandelt. Die katalanische Stadt Barcelona setzte im Vorfeld der Olympischen Spiele 1992 ein frühes, viel beachtetes Zeichen, als sie einen Teil des alten Hafengebietes mit dem Ziel, das Meer „zurück zu gewinnen“ für das olympische Dorf einer Wohnbebauung zuführte.¹

Die Initiativen zur Umwidmung und teilweisen „Entsiegelung“ der Ufer verlangen unter anderem die Entwicklung von neuen Leitbildern und reflexiv-diskursiven Standortbestimmungen. Darüber vermittelt werden auch vermehrt historische Forschungen mit neuen Fragestellungen zum Verhältnis von Stadt und Wasser ange-regt.² Der Beitrag von Dieter Rebentisch in diesem Heft zeigt die Bündelung solcher Initiativen zu einem kulturpolitischen Programm am Beispiel der Stadt Frankfurt am Main. Ein bereits etwas älterer Impuls der Beschäftigung mit dem Thema rührte von der krisenhaften Verschlechterung der Wasserqualität bis in die 1980er Jahre hinein her, in deren Folge eine Reihe umweltgeschichtlicher Forschungen zur Rolle der Städte für die Wasserverschmutzung angestellt wurden.³ Diese Arbeiten übernehmen inzwischen teilweise aktuelle Fragestellungen und Modelle der Umweltwissenschaften und vollziehen damit einen neuartigen Brückenschlag zwischen Geschichts- und Naturwissenschaften, wie die Berichte von Barles/Lestel und Winklhofer über die Seine und die Spree zeigen. Daß sich die Wasserqualität der Flüsse heute vielerorts bereits wieder deutlich verbessert hat, belegt den zyklischen Charakter einzelner Problemlagen in diesem Feld, ihren jeweils historisch bestimm- und erklärbaren Bedeutungsgewinn und –verlust.

Auch hinter dem aktuellen Strukturwandel steht eine jener keineswegs neuen Umkonfigurierungen der Nutzungs- und Wahrnehmungsmuster gegenüber den städtischen Flußabschnitten und Uferlagen, die in der Geschichte wiederholt auftraten.

Dabei sind es insbesondere die Jahrhunderte lang dominierenden Funktionen der Flüsse als Handelsverbindungen und der Uferzonen als Lager- und Umschlagplätze, die heute im Kontext der Deindustrialisierung rasant an Bedeutung verlieren. Sie geben dadurch Räume frei für andere, expandierende Nutzungsformen wie vor allem das Wohnen, sowie für Bürostandorte. Die damit einhergehende Umgestaltung der städtischen „Waterfront“ steht daher auch im Mittelpunkt des Forschungsberichtes von Dirk Schubert in diesem Heft.

Aus *systematisch-stadträumlicher* Perspektive ist der Themenschwerpunkt dieses Heftes: „Stadt am Wasser“ in dreierlei Richtung auszudifferenzieren: Zunächst leiten sich vom jeweiligen Typus wie auch von der naturräumlichen Lage der einzelnen Stadt – ob Festungs- oder Handelsstadt, See- oder Binnenhafenstadt, Lage am Unter- oder Oberlauf, am Hochgestade oder im Überschwemmungsgebiet eines Flusses - sehr unterschiedliche Chancen und Risiken der Wasserlage für die jeweilige Kommune ab. Ähnlich zu differenzieren ist auch hinsichtlich der typologischen Vielfalt der Flüsse und Wasserlagen selbst. Hier waren und sind, wie z.B. ein Vergleich von Rhein und Oder zeigt, bereits die Schwankungen in der Wasserführung eines Flusses von ausschlaggebender Bedeutung für die saisonalen Einschränkungen der Schifffahrt, ganz zu schweigen von den Abflußmengen als Indikator für die Größe des jeweiligen Flusses.⁴ Dabei wurde bisher die Bedeutung der kleineren Flüsse und Bäche von der Forschung weitgehend vernachlässigt. Gerade weil sie jedoch, wie etwa die Panke in Berlin, vielfach völlig kanalisiert sind,⁵ gewinnen sie im Kontext der Hochwasserproblematik derzeit an Bedeutung, wie etwa die zerstörerische Kraft der Weißeritz in Dresden bei den katastrophalen Überschwemmungen 2002 zeigte. Die dritte Richtung der räumlichen Differenzierung schließlich betrifft den Nahbereich der Wasserlagen. Hier waren die einzelnen Teilzonen, also die Wasserflächen, das Flußbett und die angrenzenden Ufergebiete, in der Geschichte immer wieder zum Teil zeitlich verschobenen Schüben der Umgestaltung unterworfen.

Handel und Schifffahrt

Aus dem bisher Gesagten wird bereits ersichtlich, daß der hier eingenommene Blickwinkel vorrangig auf das *naturräumlich* bestimmte Verhältnis von Stadt und Fluss zentriert ist. Damit wird *ein* zentraler Ausschnitt aus dem noch wesentlich umfangreicheren Themengebiet Stadt und Wasser angesprochen, zu dem als weiteres großes und etabliertes Forschungsfeld z.B. die Infrastruktur der Wasserver- und entsorgung zählt, die hier nur am Rande in den Blick kommt. Dies vorausgeschickt, zeigt der Verlauf der historischen Forschungen zum Verhältnis von Stadt und Wasser den starken Einfluß der wechselnden zeit- und disziplin-immanenten Paradigmen. Die langfristig wirkungsmächtigsten und bis vor kurzem noch dominanten Forschungstraditionen waren auf die konstitutive Bedeutung der Handels- und Schifffahrtsfunktionen der Flüsse für die Herausbildung des Städtewesens und die Entwicklungschancen der einzelnen Städte zentriert. Diese Untersuchungen, zu denen etwa die nationalökonomisch inspirierten Arbeiten des späten 19. Jahrhun-

derts gehören⁶, kommen primär aus der Sicht des Wirtschaftssektors Schifffahrt. Sie schauen daher zumeist, so etwa die Kritik von Sarah Palmer in der jüngst erschienen Cambridge Urban History, „out to sea rather than inland“.⁷ Hier werden wesentlich Karrieren von Städten, abgeleitet von den Wachstumskurven des Warenumschlages in ihren Häfen, erzählt. Diese Erzählung ist der einst machtvollen Logik der industriellen Revolution verpflichtet und heute definitiv an ihr Ende gekommen. Am prominenten Beispiel Duisburgs, dem größten Binnenhafen Europas, ließe sich exemplarisch zeigen, daß die bis nach dem Zweiten Weltkrieg vorherrschende Wachstumsphilosophie längst von Konzepten für ein neues Profil als Logistikstandort „Duisport“ abgelöst worden ist.⁸

Dies heißt aber keineswegs die über Jahrhunderte hinweg dominante Rolle der Schifffahrt und Häfen und die Bedeutung „hafentypologisch“ angelegter Forschungen als überholt zu betrachten, wie der Forschungsbericht von Dirk Schubert belegt. Gerade für Stadthistoriker hat diese Epoche einen reichhaltigen Quellenfundus hinterlassen, wenn man nur an die vielfach überaus materialreichen Darstellungen und Jubiläumsschriften der Hafen- und der Stadtverwaltungen denkt⁹, die teilweise bis heute fortgeschrieben werden. Eine verwandte, aber doch davon zu unterscheidende Linie bilden die auf die Ingenieursbauwerke der Hafenanlagen konzentrierten Dokumentationen, die oft von auch historisch ambitionierten Architekten und Stadtbauräten verfasst wurden und für die Lokalforschung eine bedeutende Rolle spielen. Diese der Ingenieurssicht verpflichteten „hafentechnischen“ Untersuchungen haben eine eigene Überlieferungstradition ausgebildet.¹⁰ Von besonderer Qualität innerhalb dieser Tradition sind, was die Dokumentation der Bau- und Technikgeschichte betrifft, die oft aufwendig gestalteten und unter Titeln wie „Mannheim (Berlin, Strassburg usw.) und seine Bauten“ erschienenen Überblicksdarstellungen. Sie wurden seit dem Ende des 19. Jahrhundert zumeist von den örtlichen Architektenvereinen herausgegeben und dokumentieren im Regelfall auch die Hafenanlagen der jeweiligen Stadt.¹¹

Eine andere, eher kulturhistorische Akzentuierung, die ebenfalls von der Handelsfunktion von Städten und Flüssen ausgeht, haben einzelne führende Vertreter der Historikergunft dem Thema gegeben. So feierten unter anderem Jaques Le Goff in allgemeiner Form¹² und Lucien Febvre in seinem zuerst 1935 erschienenen Buch über den Rhein paradigmatisch die völkerverbindende Rolle der Flüsse und ihrer Städte in der Geschichte, und letzterer rekonstruierte in kulturgeschichtlicher Weitung vom Handel und städtischer Freiheit her die moderne europäische Nationenbildung.¹³ Auch diese Tradition kennt mit den Forschungen über die Hanse, den älteren oberrheinischen Städtebund oder das Institut des Stapelrechtes ihre eigenen, prominenten Forschungsthemen und findet z.B. im stadtgeschichtlichen Werk Max Webers Anknüpfungspunkte.¹⁴

Die Transformation des Stadtraums im Übergang zum Industriezeitalter

Nicht nur für diese, primär wirtschafts- und verfassungsgeschichtlich geprägte Sichtweise, der etwa Weber folgt, ist Venedig das alles überragende Sinnbild der Stadt am Wasser. Dies gilt umso mehr, als sowohl die vorindustrielle Epoche wie auch die stärker naturräumlich-umweltgeschichtlich ausgerichteten Forschungen, die gegenwärtig generell an Interesse gewinnen, hier ebenfalls ein fast einzigartiges historisches Exempel vorfinden. Daher behandeln zum Beispiel die diesbezüglich einschlägigen neueren Überblicksdarstellungen von Radkau und Guillerme Venedig als Modellfall der Landgewinnung und –sicherung wie auch seine Ausstrahlung als „Leitbild“ für andere Städte.¹⁵

Dennoch wird die geradezu konstitutive Rolle der Landgewinnung, Entsumpfung, Entwässerung für die neuere Stadtgeschichte bis hinein in die Mitte des 19. Jahrhunderts von der Forschung erst langsam angemessen erfaßt. Obwohl in ihrer Bedeutung für viele Städte, wie z.B. Mannheim oder St. Petersburg, im Prinzip bekannt¹⁶, ist dieser Vorgang als städte- und landschaftsprägende „Schlüsseletappe“ in der Herausbildung des „modernen“ Verhältnisses von Stadt und Wasser erst noch zu entdecken und systematisch zu analysieren. Die Bedeutung der „Marais“- (d.h. Sumpf-) Zonen und ihrer Zurückdrängung in den französischen Städten des frühen 19. Jahrhunderts¹⁷ oder die Rolle dieser Frage im Werk Peter Josef Lennés im Berliner Raum um die gleiche Zeit deuten die Bedeutung der Thematik nur an. Ebenfalls nur kurz verwiesen sei auf die bautechnische Dimension, das heißt die Frage der ingenieurwissenschaftlichen Lösungen, die für gelungene Symbiosen im Verhältnis von Wasser und Stadt von ausschlaggebender Bedeutung waren und sind. Hier wurden insbesondere in den auf Pfahlgründungen gebauten Gebäuden Grundfragen des Umgangs mit Grund- und Oberflächenwasser in den Städten abgehandelt, vielfach langfristig „nachhaltig“ gelöst und in einer Art archäologischem Archiv zum Verhältnis von Stadt und Wasser gespeichert.

Auf die überaus komplexen Funktionen des Wassers für die vorindustriellen Städte, die Konold exemplarisch am Beispiel der süddeutschen Stadt Isny geschildert hat¹⁸, sei hier ebenfalls nur summarisch verwiesen. Eine der wichtigsten Funktionen, nämlich den Energietransport in die Städte, spricht der Beitrag von Katrin Knäusel in diesem Heft an. Die von ihr am Beispiel Münchens vorgestellte Bedeutung der Flösserei spiegelt die ganze Vielfalt der wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen wieder, die allein mit dem Import des Energieträgers und Baustoffes Holz im vorindustriellen „hölzernen“ Zeitalter verbunden war.¹⁹ Die überragende Bedeutung des Wassers als Energieträger *sui generis* in dieser Zeit läßt sich paradigmatisch an der Rolle der Mühlen und der um sie geführten Kämpfe ablesen.²⁰ Ihre Verdrängung von den Flüssen im Verlauf des frühen 19. Jahrhunderts machte den Weg frei für deren Ausbau als „Wasserstraßen“. Es bleibt aber festzuhalten, daß hier noch lange die Kleinschiffahrt dominierte. Kähne zum Transport von Baustoffen und Nahrungsmitteln prägten das Bild. Überhaupt erfolgte gerade die Nahrungsmittelversorgung, die sich wesentlich aus dem Umland der Städte speiste und in der die Fische-

rei eine bedeutende Rolle spielte, ganz überwiegend auf dem Wasserweg.²¹ Während die Flußfischerei im 19. Jahrhundert vor allem wegen der zunehmenden Wasserverschmutzung Schritt für Schritt stark zurückging, entwickelte sich bis zum frühen 20. Jahrhundert eine neue Freizeitkultur entlang der Flüsse. Vor allem das Segeln und das Baden in öffentlichen Flußbadeanstalten nahm zu, bis auch den letzteren die zunehmende Wasserverschmutzung im frühen 20. Jahrhundert ein Ende setzte.²²

Die Trockenlegung sumpfiger Stadtteile, Steindeckung der Ufer, Pflasterung der Straßen und der Bau neuer Brücken vertiefte die Isolierung von Stadt und Wasser. Dabei zeigt ein näherer Blick auf die Brücken indirekt auch einen Rückgang der kleinräumigen Verkehrsvernetzung an. Bildeten die Schiffsbrücken der vorindustriellen Zeit noch Barrieren in den Flüssen, die die Schifffahrt blockierten, so hatten die neuen, durchweg aus Stein und zunehmend aus Stahl gebauten Brücken vielfach größere Distanzen über die inzwischen oft begradigten und von kleineren Inseln, Anlandungen usw. geräumten Flüsse zu überbrücken. Sie wurden darüber zu insbesondere in Kriegszeiten gefährdeten Schlagadern des Verkehrs und der regionalen Integration. In manchen Städten und Regionen, so z.B. entlang der Oder, konnten bis heute nicht alle der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Brücken wieder rekonstruiert werden, wie auch generell die Schifffahrt und der Warenumschat in den Häfen dauerhaft gehemmt blieb. Umgekehrt wurden die vor allem auf den Autoverkehr ausgelegten Brücken, die nach dem Zweiten Weltkrieg wieder neu oder erstmals errichtet wurden, mit ihrer teilweise enormen Größe zu massiven Störfaktoren für die Stadtstrukturen und insbesondere das direkte Umfeld, wie sich etwa am Beispiel von Mannheim-Ludwigshafen zeigen ließe.

Im Rahmen der langfristigen Transformation der Uferzonen gewann seit dem frühen 19. Jahrhundert die Stadtplanung eine rahmensetzende Bedeutung. Hier wären frühere Planungen und Planungsparadigmen auf ihr Verhältnis zum Wasser zu befragen. Ohne daß eine umfassende Bestandsaufnahme vorgenommen werden kann, läßt sich doch sagen, daß die Sensibilität für das Wasser in der Stadt- und Landschaftsplanung im Verlauf des 19. Jahrhunderts zunächst zurückging, wenn man etwa im Berliner Raum den Übergang von den Planungen Lennés zu den von naturräumlichen Bezügen weitgehend abstrahierenden Rasterplanungen James Hobrechts betrachtet.²³ Für das 20. Jahrhundert und gerade für die städtebauliche Moderne ergibt sich, sehr allgemein gesprochen, eine merkwürdige Dichotomie von Naturdistanz und Natursehnsucht. Während auf der Ebene der realen (Tief-) Bautätigkeit die Flußläufe insbesondere zugunsten der Schifffahrt weiter und zunehmend eingefasst – „zubetoniert“ – wurden, nahm der Stellenwert der Gewässer wie auch generell der Frei- und insbesondere der Grünflächen in der Stadtplanung langfristig zu. Zumindest als theoretisch-konzeptioneller Begründungszusammenhang kulminierte diese Aufwertung der Natur in den Visionen der „organisistischen“ Stadtplanung etwa von Patrick Geddes oder den am Berliner Urstromtal

ausgerichteten Neuplanungen Scharouns für die vom Zweiten Weltkrieg zerstörte ehemalige Reichshauptstadt.²⁴

Umwelt und Gesundheit

Ein ganz eigenes Problemfeld im Verhältnis von Stadt und Wasser bilden die in den letzten Jahrzehnten massiv angewachsenen Hochwassererscheinungen, deren umwelt-, stadt- und kulturgeschichtlichen Aspekte der Beitrag von Elleder am Beispiel der tschechischen Hauptstadt Prag behandelt. Hinter der scheinbaren langen Kontinuität von Katastrophenerfahrungen, die in den Hochwassermarken der Städte eingegerbt sind, verbergen sich aber erhebliche Wandlungen der Ursachen und Triebkräfte. Abgesehen davon, daß je nach der großräumlichen Lage der Städte und des Einzugsgebietes ihrer Flüsse im Einzelfall Sommer- oder Winterhochwasser überwiegen konnten, ging eine der Hauptgefahren in der vorindustriellen Zeit von Eisbildungen, den sogenannten „Eisstopfungen“ aus. Diese verursachten häufig springflutartige Hochwasserwellen, verloren jedoch seit dem frühen 20. Jahrhundert wegen der Erwärmung der Flüsse weitgehend an Bedeutung. Die – in der Forschung noch kontrovers diskutierte²⁵ - Frage, ob die Hochwasser im epochenübergreifenden Verlauf tatsächlich zugenommen haben, ist dabei weniger brisant als die Debatte um die Ursachen: Während in den letzten Jahrzehnten in der Forschung zunehmend die Flächenversiegelung und vor allem die Einschränkung der Überschwemmungsflächen verantwortlich gemacht wurden, bei denen die kommunale Bauleitplanung eine problematische Rolle spielt, wird derzeit die Rolle der klimatischer Veränderungen im historischen Verlauf verstärkt untersucht. Historische Forschung finden in der Geschichte der Uferverbauung der einzelnen Städte und der Einschnürung ihrer Flüsse eine Vielzahl historischer Akteure und Projekte, von den Festungsbauten der Territorialherren über die Brücken und Hafenanlagen der Ingenieure, die Industrie- und Wohnbebauung bis hin zur Freizeitnutzung..

Über die Hochwasserfrage waren und sind die Städte in zweierlei Hinsicht untrennbar mit den überlokalen Naturräumen der Flußgebiete und der sie umgebenden Landschaft verbunden. Im Brennpunkt der Problematik stehen dabei die konflikthafter Beziehungen von Ober- und Unterliegern an Flüssen, was sowohl die Wasserverschmutzung als auch die Hochwasserrückhaltung betrifft, sowie der Zusammenhang von regionalem Hochwasserschutz und Freiraumplanung. Umgekehrt hat der Energiebedarf gerade auch der Städte im Verlauf des 20. Jahrhunderts die Anlage von Staustufen und Talsperren stark gefördert²⁶ und damit in großem Stil die naturräumliche Transformation stadtferner Gebiete ausgelöst. Dabei hat die Forschung über europäische Städte diese Problematik nie zu einem stadtfrendlichen Topos verdichtet wie die amerikanische Forschung, obwohl auch hier der explodierende Wasserverbrauch der Metropolen, wie z.B. Frankfurt a.M., zum Bau von Fernleitungen und zum Teil großräumigen Grundwasserabsenkungen geführt hat. In den USA zeichnen jedoch Titel wie der von Marc Reissner über den „american West and its disappearing water“ mit ganz anderem Nachdruck, insbesondere am

paradigmatischen Beispiel von Los Angeles, das Bild der mit ihrer Wasserverschwendung die Landschaft verwüstenden Stadt.²⁷

Es bleibt festzuhalten daß die meisten der bisher genannten Arbeiten von den konkreten sozialgeschichtlichen Lebensbedingungen am Wasser abstrahieren. Hier hat jedoch der Aufschwung der Sozial- und Kulturgeschichte seit den frühen 1980er Jahren das Wissen um die Arbeits- und Wohnverhältnisse an der Wasserkante (insbesondere Hamburgs) und die Kultur der Seeleute und Hafenviertel erheblich erweitert.²⁸ In jüngerer Zeit haben sich die Forschungen noch stärker auf die Gesundheitsverhältnisse konzentriert, von denen unter anderem das herausragende Werk von Evans und in dem vorliegenden Heft der Bericht von Vögele und die Leitrezension von Hofmann handeln.²⁹ Titel wie „Macht Stadt krank?“ zeigen die zunehmende Verschränkung von Stadt-, Umwelt- und Medizingeschichte an.³⁰ Die neueren Arbeiten knüpfen dabei, gerade was das Wasser betrifft, an die großen Debatten um die „public health“-Bewegung und die Baumaßnahmen der Abwasserkanalisation im 19. Jahrhundert sowie an die seit den späten 1970er Jahren dazu erschienen Forschungen an.³¹ Neben der existentiellen sozialpolitischen Brisanz dieser Frage und ihrer Bedeutung für den Ausbau der Leistungsverwaltung war bezüglich der hier verfolgten Fragestellung natürlich die Einleitung der Abwässer in die Flüsse hochgradig problematisch. In vergleichender Perspektive lassen sich an diesem Beispiel auch Fragen von Pfaden der technischen Innovation, Vorreitern und „late-comern“ unter den Städten des 19. Jahrhunderts diskutieren.³² Erst kürzlich haben sich, wie in einer Reihe anderer hier betrachteter Fragen, die Forschungen auf diesem Feld in das 20. Jahrhundert hineinbewegt.³³ Noch jüngeren Datums sind die Forschungen über Städte als Ökosysteme, bei denen die jeweilige Wasserhaushaltssituation und Zu- und Abflüsse eine entscheidende Rolle für Biotope und Habitate spielen, wie die Beiträge von Barles/Lestel und Winklhöfer zeigen. Die historisch vertieften Forschungen zur Stadtökologie und die aktuellen Debatten um eine nachhaltige Entwicklung, bei der den Städten eine strategische Bedeutung zugemessen wird, gehen in eine ähnliche Richtung.³⁴

Zusammengenommen wird man die durch Flüsse bedingte Potentiale für die Stadtentwicklung sicher zu den positiven Standortfaktoren, die bis zum Ende des 19. Jahrhunderts überdurchschnittlichen Gesundheitsrisiken dagegen zu den negativen zählen müssen, wie auch die Beiträge von Vögele und Hofmann herausstellen. Jedenfalls zeigen diese Faktoren die historischen Ambivalenzen im Verhältnis von Stadt und Fluß auf. Aus Sicht der Städte und ihrer Bewohner überwogen, nach dem gegenwärtigen Forschungsstand, eindeutig die Standortvorteile, die Nachteile suchte man durch Sanierungsmaßnahmen – insbesondere Abwasserkanalisierung und Stadtsanierung³⁵ – zu mindern, zumindest aber nahm man sie in Kauf. Ein prägnanter Beleg dafür sind die erbitterten Widerstände in Fällen, in denen eine Stadt durch Flußbegradigungen vom Wasser abgeschnitten zu werden drohte³⁶, aber auch die Maßnahmen zur Verteidigung oder Verbesserung der Lagegunst. Prominente Beispiele für den letzteren Fall waren z.B. der Anschluss von Köln an die Seeschifffahrt,

die jahrzehntelange Verteidigung der Position Mannheims als Umschlagplatz von der Großschifffahrt auf dem Rhein auf die Eisenbahn nach Süden oder der Bau des Freihafens von Bremen.³⁷

Ein bisher sträflich vernachlässigtes Forschungsfeld ist noch, wie auch in anderen Gebieten der Stadtgeschichte, die Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg. Dabei hat sich, in gewisser Weise gegenläufig zu dem in der Umweltgeschichts-Debatte konstatierten „50er Jahre-Syndrom“ einer sprunghaft zunehmenden Umweltverschmutzung³⁸, zum Beispiel auf dem Feld der Abwasserklärung und Flußverschmutzung, seither eine säkulare Trendwende vollzogen. Der erst in dieser Zeit fast flächendeckend durchgesetzte Bau kommunaler Kläranlagen hat die Wasserqualität deutlich verbessert³⁹ und erst die Voraussetzungen für die gegenwärtige Öffnung der Städte zu den Flüssen geschaffen. Doch schon kündigen sich neue Herausforderungen an, die unter anderem aus den drohenden oder schon eingetretenen Folgen von Deindustrialisierungs- und „Schrumpfungs“-Prozessen insbesondere, aber nicht nur in Ostdeutschland resultieren und die z. B. die Unterauslastung der Leitungsnetze betreffen. Es ist absehbar, daß das Verhältnis von Stadt und Wasser derzeit bereits wieder vor einem grundlegenden Wandel steht.

Anmerkungen

- 1 Vgl. Joan Busquets: Wasserbezogener Städtebau: Barcelona. In: Uli Hellweg et al.: Wasser in der Stadt. Perspektiven einer neuen Urbanität. Berlin 2000. S. 149 – 152.
- 2 Vgl. Uli Hellweg: Wasser – Stadt – Planung. Wasserzeichen der Berliner Baugeschichte, in: Ders. (Hg.): Wasser in der Stadt, S. 65 – 94.
- 3 Jürgen Büschenfeld: Flüsse und Kloaken. Umweltfragen im Zeitalter der Industrialisierung (1870-1918). Stuttgart 1997; Thomas Rommelspacher: Das natürliche Recht auf Wasserverschmutzung, in: Franz-Josef Brüggemeier/Thomas Rommelspacher (Hg.): Besiegte Natur. Geschichte der Umwelt im 19. und 20. Jahrhundert. 2. Aufl. München 1989, S.42-63.
- 4 Vgl. hierzu die entsprechenden Angaben bei Martin Eckoldt (Hg.): Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen. Hamburg 1998.
- 5 Vgl. zu dieser Problematik Detlef Ipsen/Georg Cichorowski/Engelbert Schramm (Hgg.): Wasserkultur. Beiträge zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Berlin 1998.
- 6 Vgl. z.B. Eberhard Gothein: Zur Geschichte der Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert. Leipzig 1903.
- 7 Sarah Palmer: Ports. In: Daunton, Martin (Ed.): The Cambridge Urban History of Britain. Volume III 1840 – 1950. Cambridge 2000. S. 133 – 150, hier S. 133.
- 8 Vgl. z.B. den Paradigmenwechsel anhand von: Rhein-Donau Verkehrsbuch, hg. von J. Luebeck, Berlin 1926 und Dieter Steffen: Der größte Binnenhafen: Duisburg. In: Hellweg, Uli et al.: Wasser in der Stadt. Perspektiven einer neuen Urbanität. Berlin 2000. S. 160 – 162 sowie Renaissance zu Wasser und zu Lande, in: Beilage zum Handelsblatt, 12.11.2003.

- 9 Vgl. z.B.: 1923 – 1998. 75 Jahre BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe, Berlin 1998.
- 10 So z.B. das seit mehreren Jahrzehnten erscheinende Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft.
- 11 Architekten- und Ingenieur-Verein für Elsass-Lothringen (Hg.): Straßburg und seine Bauten. Strassburg 1894; Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin (Hg.): Berlin und seine Bauten. Teil X. Band B. Anlagen und Bauten für den Verkehr. (2) Fernverkehr. Berlin 1984; Mannheim und seine Bauten, hg. vom Unterrheinischen Bezirk des Badischen Arch.- und Ing. Vereins und vom Arch.- und Ing. Verein Mannheim – Ludwigshafen, Mannheim 1906.
- 12 Jacques Le Goff: Die Liebe zur Stadt. Eine Erkundung vom Mittelalter bis zur Jahrtausendwende. Frankfurt/M.; New York 1998.
- 13 Lucien Febvre: Der Rhein und seine Geschichte, Frankfurt/Main, New York 1994.
- 14 Max Weber: Wirtschaft und Gesellschaft, Teilband 5: Die Stadt, Studienausgabe, hg. v. Wilfried Nippel, Tübingen 2000.
- 15 Vgl. Joachim Radkau: Natur und Macht. Eine Weltgeschichte der Umwelt. München 2000, S. 142ff.; André Guillerme: The Age of water. The urban environment in the north of France, A.D. 300 – 1800. Texas A&M University Press 1988, S. 51ff.
- 16 Vgl. Clemens Zimmermann: Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung, Frankfurt a.M. 1996, S. 72ff.
- 17 Sabine Barles: Umwelt und Städtebautechniken – der Pariser Boden im 19. Jahrhundert, in: Christoph Bernhardt (Hg.): Environmental Problems in European Cities in the 19th and 20th century. Umweltprobleme in europäischen Städten des 19. und 20. Jahrhunderts, Münster u.a. 2001, S. 53-66.
- 18 Vgl. Werner Konold: Wasserbewirtschaftung und Wassernutzung in Isny im Allgäu, in: Ders. (Bearb.): Historische Wasserwirtschaft im Alpenraum und an der Donau. Stuttgart 1994, S. 299-342.
- 19 Vgl. auch Joachim Radkau: Das Rätsel der städtischen Brennholzversorgung im „hölzernen Zeitalter“, in: Dieter Schott (Hg.): Energie und Stadt in Europa. Von der vorindustriellen „Holznot“ bis zur Ölkrise der 1970er Jahre, Stuttgart 1997, S. 43-76.
- 20 Radkau: Natur und Macht, S. 173.
- 21 Berliner Geschichtswerkstatt (Hrsg.): Landgang in Berlin. Stadtgeschichte an Landwehrkanal und Spree. Berlin 1987.
- 22 Zwischen Oberspree und Unterhavel. Von Sport und Freizeit auf Berlins Gewässern, Ausstellungskatalog des Landesarchivs Berlin, Berlin 1985, S. 43ff.
- 23 Vgl. zu Hobrecht Johann Friedrich Geist/Klaus Kürvers: Das Berliner Mietshaus 1740-1862. München 1980, S. 481ff, zu Hobrechts kongenialem Zeitgenossen Cerda für Barcelona. Cerdà. Urbs I Territori. Planning beyond the urban. Barcelona 1996.
- 24 Vgl. zu Geddes Helen Meller: Patrick Geddes. Social Evolutionist and City Planner. London u.a. 1990, zu Scharoun Johann Friedrich Geist/Klaus Kürvers: Das Berliner Mietshaus 1945-1989. München 1989, S. 180ff.,
- 25 Martin Schmidt: Hochwasser und Hochwasserschutz in Deutschland vor 1850. Eine Auswertung alter Quellen und Karten. München 2000.
- 26 Jean Lorcin: Le „socialisme municipal“ et l'électrification des villes francaises: frein ou accélérateur ? Le cas de Saint-Etienne, in: Schott (Hg.): Energie und Stadt in Europa, S. 93-112.
- 27 Marc Reissner: Cadillac desert. The american West and its disappearing water, New York 1986; Christoph Bernhardt: Umweltprobleme in der neueren europäischen Stadtgeschichte, in: Ders. (Hg.): Environmental Problems, S. 5-24, hier S. 6f.

- 28 Michael Grüttner: Arbeiten an der Wasserkante. Sozialgeschichte der Hamburger Hafenarbeiter 1886 – 1814. Göttingen 1984; Clemens Wischermann: Wohnen in Hamburg vor den Ersten Weltkrieg, Münster 1983; Susanne Köstering/ Andreas Schleicher: Berlin ist keine Hafenstadt. Kleinschiffahrt 1850 – 1920. In: Berliner Geschichtswerkstatt (Hrsg.): Landgang in Berlin, S. 9 – 52; Merja-Liisa Hinkkanen : Land amidst the Sea. Merchant Seamen and Port Towns in the Nineteenth Century. In: Niemi, Marjaana and Ville Vuolanto (Ed.): Reclaiming the City. Innovation, Culture, Experience. Tampere 2003. S. 177 – 190.
- 29 Richard J. Evans: Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830-1910. Reinbeck 1990, S. 189; Ragnhild Münch: Gesundheitswesen im 18. und 19. Jahrhundert. Das Berliner Beispiel. Berlin 1995.
- 30 Dittmar Machule/Olaf Mischer/Arnold Sywottek (Hg.): Macht Stadt krank? Vom Umgang mit Gesundheit und Krankheit. Hamburg 1996; Arne Andersen (Hg.): Umweltgeschichte. Das Beispiel Hamburg, Hamburg 1990.
- 31 Immer noch vorbildlich in seinem europäisch vergleichenden Zugriff John von Simson: Kanalisation und Städtehygiene im 19. Jahrhundert. Düsseldorf 1983.
- 32 Vgl. Bernhardt, Umweltprobleme, S. 14f; Nicolas Goddard/John Sheail: Victorian sanitary reform: Where were the innovators?, in: Bernhardt (Hg.): Environmental problems, S. 87 – 105.
- 33 Vgl. die Beiträge in: Dinçkal, Noyan und Shahrooz Mohajeri (Hrsg.): Blickwechsel. Beiträge zur Geschichte der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung in Berlin und Istanbul, Berlin 2001.
- 34 Herbert Sukopp (Hg.): Stadtökologie. Das Beispiel Berlin. Berlin 1990; Sabine Barles: L'invention des eaux usées: l'assainissement de Paris, de la fin de l'Ancien Régime à la seconde guerre mondiale, in: Christoph Bernhardt/Geneviève Massard-Guilbaud (Hg.): Le Démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe / The modern Demon. Pollution in urban and industrial European societies. Clermont-Ferrand, 2002, S. 129-156 ; Christoph Bernhardt /Geneviève Massard-Guilbaud: Ecrire l'histoire de la pollution, ebd. S. 9 – 29, hier S. 9ff.
- 35 Dirk Schubert: Stadterneuerung in London und Hamburg. Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung. Braunschweig u.a. 1997.
- 36 So z.B. Speyer in den Kontroversen um die Begradigung des Oberrheins im frühen 19. Jahrhundert. Vgl. Hans Fenske: Speyer im 19. Jahrhundert (1814 bis 1918), in: Geschichte der Stadt Speyer, hg. von der Stadt Speyer, Bd. II (Stuttgart u. a. 1982) S. 115-291, hier S. 136.
- 37 Vgl. Arne Andersen et al.: Die Häfen in Bremen – Kurs Zukunft. Ein Jahrhundert Freihäfen und Weserkorrektion. Bremen 1988; Michèle Merger: The economic performance of inland navigation in France. The lower Seine and the Paris – Lens route in a comparative perspective 1840 – 1914. in: Andreas Kunz/ John Armstrong (Ed.): Inland Navigation and Economic Development in Nineteenth-Century Europe. Mainz 1995. S. 181 – 212.
- 38 Vgl. Christian Pfister: Energiepreis und Umweltbelastung. Zum Stand der Diskussion über das „1950er Syndrom“, in: Umweltgeschichte. Themen und Perspektiven, hg. von Wolfram Siemann in Zusammenarbeit mit Nils Freytag, München 2003, S. 61-86.
- 39 Vgl. Bergmeier, Monika: Umweltgeschichte der Boomjahre 1949 – 1973. Das Beispiel Bayern, Münster 2002.

Berichte zum Thema

Jörg Vögele

Hafenstadt und Gesundheit im 19. Jahrhundert

Hafenstädte bildeten ein zentrales Element der europäischen Expansion und entwickelten sich im 19. Jahrhundert zu Steuerungszentren und Knotenpunkten der beginnenden europäischen Weltwirtschaft. Hafenstädte zeigten deshalb früher als andere Städte Merkmale moderner internationalisierter Gesellschaften. Bei allen Unterschieden im einzelnen können Hafenstädte in dieser Perspektive als „Laboratorien der Moderne“, als frühe Mikrokosmen der Globalisierung interpretiert werden, in denen sich nicht nur ökonomische und soziale, politische und kulturelle, sondern auch gesundheitliche und epidemiologische Dimensionen von Globalisierungsprozessen widerspiegeln. Deutlich lassen sich hier die Wechselwirkungen zwischen sozioökonomischem Wandel und durchschnittlichem Gesundheitszustand demonstrieren. Als Forschungsagenda sollen drei Aspekte dieser Thematik skizziert werden:¹ 1. Hafen und Hafenstadt spielten eine zentrale Rolle bei der Verbreitung von Epidemien und Seuchen. 2. Die charakteristische Bevölkerungs-, Siedlungs- und Arbeitsmarktstruktur von Hafenstädten prägte die Disposition nicht nur gegenüber epidemischen, sondern auch endemischen Krankheiten. 3. Kaufmännisches Interesse bestimmte die städtische Politik hinsichtlich der Seuchenabwehr im speziellen und der kommunalen Gesundheitsfürsorge allgemein.

1. Als Verkehrsknotenpunkte waren Hafenstädte häufig Einfallstor für Epidemien und Seuchen, die sich, über die Schifffahrtswege eingeschleppt, rasch in den Hafenstädten und über das wirtschaftlich abhängige Hinterland verbreiteten. In der Frühen Neuzeit wütete die Pest wiederholt in den Hafenstädten, im 19. Jahrhundert waren Typhus und vor allem Cholera gefürchtete Seuchen. Von Indien ausgehend, suchte die Cholera Europa seit den 1830er Jahren in mehreren Pandemien heim.² 1831 wurde sie per Schiff nach St. Petersburg eingeschleppt und forderte in der Region bis Ende des gleichen Jahres über 6.000 Opfer. Im Mai hatte sie Danzig und andere deutsche Hafenstädte des Baltikums und der Nordsee erreicht. Während große Teile Mitteleuropas von der Seuche erst später erreicht wurden oder sogar gänzlich verschont blieben, drang sie entlang der Flußläufe und Küstenregionen weiter nach Westen vor bis zu den englischen und schottischen Hafenstädten, von wo sie schließlich nach Nord- und Mittelamerika gelangte. Im Südwesten waren in den folgenden Jahren Spanien, Portugal und der Norden Afrikas betroffen. Einen Schwerpunkt bildete Südfrankreich, von wo sie 1835 nach Italien eindrang. Auch weitere Pandemien hatten verheerende Folgen für die Einwohner der Hafenstädte: In Neapel fielen 1884 etwa 20.000 Menschen der Cholera zum Opfer.³ Hamburg

war in den 1890er Jahren als einzige westeuropäische Großstadt von der letzten großen Choleraepidemie des 19. Jahrhunderts betroffen.⁴

2. Die Seuchen trafen dabei auf eine anfällige Stadtbevölkerung. Der wirtschaftliche Aufschwung im Zuge des sich ausweitenden Seehandels führte zu einem beträchtlichen Bevölkerungswachstum in den Hafenstädten und machte sie zu einem Kernelement im europäischen Urbanisierungsprozeß.⁵ Angezogen durch die Aussicht auf Arbeit strömten Massen von Zuwanderern in die Hafenstädte. Zur Hauptgruppe zählten dabei junge ledige Männer, die sich im Hafen Arbeitsmöglichkeiten versprachen. Die technisch anspruchslose Arbeit auf den Docks setzte keine besonderen Qualifikationen voraus, was für einen Arbeitsmarkt mit niedrigen Löhnen sowie ungelernter und unregelmäßiger Beschäftigung sorgte. Starkes Bevölkerungswachstum und durch die Wirtschaftsstruktur eingeschränkte geographische Ausdehnungsmöglichkeiten führten zu beengten Wohnverhältnissen, die zusammen mit dem niedrigen Lebensstandard für exorbitant hohe Sterbeziffern sorgten. Hohe Arbeitslosigkeit, erbärmliche Wohnbedingungen in Slums, fehlende Wasserversorgung und Kanalisation waren nur einige der Mißstände, die einen idealen Nährboden für Seuchen bildeten und gleichzeitig auch für eine hohe „Hintergrundmortalität“ sorgten. Selbst ohne die Krisenmortalität zu berücksichtigen, war die Lebenserwartung in Hafenstädten deshalb häufig gering. Neapel war eine der ungesündesten europäischen Großstädte; Liverpool verzeichnete bis in das 20. Jahrhundert hinein eine der höchsten Sterberaten in ganz England. Nicht nur die großen 'Killer' der Zeit, wie etwa die Tuberkulose, waren dafür verantwortlich, sondern nahezu alle tödlich verlaufenden Krankheiten sorgten für eine drastische Übersterblichkeit.⁶ Diese betraf vor allem erwachsene Männer, die durch schlechte und gefährliche Arbeitsbedingungen an Land wie zur See einem erhöhten Sterberisiko ausgesetzt waren. Hohe Migrationsraten und ein hoher Anteil unverheirateter junger Männer gingen einher mit einem hohen Maß an Prostitution. Diese wurde begünstigt durch die monostrukturelle Ausrichtung der Ökonomie, die Frauen den Zugang zum offiziellen Arbeitsmarkt erschwerte. Ein verstärktes Auftreten von Geschlechtskrankheiten war die Folge. Weiteres Kennzeichen war eine in der Regel hohe Säuglings- und Kindersterblichkeit.⁷ Zur Mitte des 19. Jahrhunderts erreichten nicht einmal die Hälfte aller in Liverpool geborenen Kinder das zehnte Lebensjahr.

3. Wesentlich mitbedingt waren die schlechten Gesundheitsverhältnisse durch die unzulängliche Reaktion der städtischen Eliten.⁸ Die Kaufmannsfamilien blickten zwar in die Ferne, doch auch nach innen bestimmten sie im wesentlichen die städtische Politik. So ist es wenig überraschend, daß die Handelsinteressen im Vordergrund standen: Obwohl der Ausbau des Docksystems in Liverpool auf städtische Initiative zurückging und zu einem großen Teil mit städtischem Kapital finanziert wurde, erhielt die Stadt aus den Einnahmen der Docks nur einen Bruchteil an Steuern als Kompensationszahlungen. Und selbst diese Einnahmen wurden bevorzugt für den Ausbau und die Renovierung der Hafenanlagen verwendet. Gleichzeitig sollte jede unnötige Unterbrechung des Handelsverkehrs vermieden werden. Tradi-

tionelle Formen staatlicher Intervention wie Quarantäne oder Isolation waren im Kontext einer modernen Wirtschaft, die auf dem freien Austausch von Waren und Dienstleistungen basierte, vollkommen kontraproduktiv.⁹ Max von Pettenkofer betonte, daß ein Abbrechen des Handelsverkehrs, um die Ausbreitung der Cholera zu verhindern, ein größeres Übel als die Cholera selbst sei, und daß viele Menschen eine Epidemie einer schwerwiegenden Einschränkung ihres Lebensstandards vorzögen.¹⁰ Aus ähnlichen Erwägungen blieben viele Hafenstädte im ausgehenden 19. Jahrhundert medizinisch und gesundheitspflegerisch unterdurchschnittlich versorgt.¹¹ Entsprechend zögerlich entwickelte sich der Übergang zur modernen Leistungsverwaltung. Einschlägige Maßnahmen wurden hauptsächlich dann ergriffen, wenn sie mit dem Handel zu tun hatten: Die Medical School in Liverpool etwa verdankte ihre anfängliche Entwicklung dem Umstand, daß Ärzte für die Schiffe im Sklavenhandel benötigt wurden; Tropenmedizin wurde vor allem zur Abwehr exotischer Krankheiten in Europa erforscht, weniger zur Bekämpfung der Krankheiten vor Ort.¹² Das lukrative Auswanderergeschäft in Bremen etwa ermunterte die städtischen Behörden zu gesundheitspolitischen Kontrollmaßnahmen insbesondere gegenüber osteuropäischen Migranten.¹³ Dagegen wurden Maßnahmen, die den Handelsinteressen zuwiderliefen, rigoros blockiert, wie etwa das Vorhaben, im Hafengebiet Liverpools öffentliche Bäder zu errichten.¹⁴ In Hamburg sparte man an einer Filteranlage für die zentrale Wasserversorgung und berief sich dabei auf die lokalistische Bodentheorie Max von Pettenkofers. Danach waren schädliche Miasmen für die Verbreitung zahlreicher Erkrankungen verantwortlich. Eine Kanalisierung der Städte würde es ermöglichen, den Grundwasserstand zu regeln und dadurch die Verbreitung dieser Krankheiten zu kontrollieren. Eine solche Theorie kam der von kaufmännischem Geist geprägten Handelsstadt sehr entgegen, da damit sowohl der kostspielige Bau der Filteranlage als auch den Handel behindernde Maßnahmen wie Quarantäne überflüssig erschienen. Konsequenterweise blieb man in Hamburg untätig, wurde das Opfer mehrerer Typhusepidemien in den 1880er Jahren und war als einzige westeuropäische Großstadt von der Choleraepidemie 1892/93 betroffen.¹⁵ Auch in Neapel wurden Sanierungspläne durch Mißmanagement und Korruption zunichte gemacht. So gab es keinen Schutz gegen die Rückkehr der Cholera im Jahre 1910. Als wichtige Station für die Auswanderung nach USA und Argentinien fürchtete man die finanziellen Verluste und versuchte deshalb, den Ausbruch der Epidemie zu verschleiern.

Als kurze Schlussbemerkung soll noch einmal hervorgehoben werden, daß das Bild der ungesunden Hafenstadt nicht nur durch die skandalisierten Krankheiten, sondern durch die Übersterblichkeit hinsichtlich aller Todesursachen bestimmt wurde. Künftige Arbeiten könnten sich im Rahmen der Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung deshalb insbesondere mit der Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Sozialstruktur unterschiedlicher Typen von Hafenstädten – etwa bzgl. Fluß- und Seehäfen oder Handels- und Marinehäfen - beschäftigen.

Anmerkungen

- 1 Einzelaspekte der Thematik wurden auf den vom Autor gemeinsam mit W.R. Lee (Liverpool) organisierten und geleiteteten Sektionen *Public Health in European Port Cities* auf dem 19th International Congress for Historical Sciences, Oslo 2000 sowie *Trade, Merchant Capital and Welfare: Port Cities and Public Health, 16th – 20th Centuries* auf dem 13th World Congress of the International Economic History Association, Buenos Aires 2002 behandelt.
- 2 Charles Creighton, *A History of Epidemics in Britain*, 2 Bde., London 1965 (Reprint); Georg Sticker, *Abhandlungen aus der Seuchengeschichte und Seuchenlehre, Bd. 2: Die Cholera*, Gießen 1912; Patrice Bourdelais und Jean-Yves Raulot, *Une peur bleue: histoire du choléra en France, 1832-1854*, Paris 1987.
- 3 Frank M. Snowden, *Naples in the Time of Cholera. 1884-1911*, Cambridge 1995.
- 4 Richard Evans, *Death in Hamburg. Society and Politics in the Cholera Years 1830 - 1910*, Oxford 1987.
- 5 Richard Lawton und Robert Lee (Hgg.), *Population and Society in Western European Port Cities, c. 1650-1939*, Liverpool 2002.
- 6 Jörg Vögele, *Urban Mortality Change in England and Germany, 1870-1910*, Liverpool 1998.
- 7 Fiona Lewis, "The Demographic and Occupational Structure of Liverpool: A Study of the Parish Registers, 1660-1750", unveröffentlichte Ph.D.-thesis, University of Liverpool 1993.
- 8 Robert Lee, „The Socio-Economic and Demographic Characteristics of Port Cities: a Typology for Comparative Analysis“, *Urban History* 25 (1998), 147–172.
- 9 Alfons Labisch, *Homo Hygienicus. Gesundheit und Medizin in der Neuzeit*, Frankfurt a. M. 1992.
- 10 Max von Pettenkofer, *Was man gegen die Cholera thun kann*, München 1873.
- 11 Marjatta Hietala, *Services and Urbanization at the Turn of the Century. The Diffusion of Innovations*, Helsinki 1987.
- 12 Helen J. Power, *Tropical Medicine in the Twentieth Century. A History of the Liverpool School of Tropical Medicine 1898-1990*, London 1999.
- 13 Barbara Leidinger, „Auswanderergeschäft und Gesundheitspolitik – Auswanderungskontrollen in der Allgemeinen Krankenanstalt Bremen um 1900“, in J. Vögele und W. Woelk (Hgg.), *Stadt, Krankheit und Tod. Zur Geschichte städtischer Gesundheitsverhältnisse während der Epidemiologischen Transition (vom 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert)*, Berlin 2000, 383-397.
- 14 Sally Sheard, „Nineteenth Century Public Health. A Study of Liverpool, Belfast and Glasgow“, unveröffentlichte Ph.D.-thesis, University of Liverpool 1993.
- 15 Evans, *Death in Hamburg*; Jörg Vögele, *Sozialgeschichte städtischer Gesundheitsverhältnisse während der Urbanisierung*, Berlin 2001.

Auf dem Weg zu einer neuen Stadtkultur am Fluß. Das Beispiel Frankfurt am Main

Als vor einem Jahrzehnt die Deutsche Post AG bei der Einführung neuer Postleitzahlen der Stadt Frankfurt am Main und ihren Bewohnern den Zusatz „am Main“ untersagen wollte, gab es heftige Proteste. Tatsächlich lautet der offizielle und amtliche Name der Stadt, abgesichert durch Satzung und Ortsstatut, seit jeher „Frankfurt am Main“ mit der voll ausgeschriebenen Lage am Fluß. Alle geläufigen Abkürzungen wie a. M. oder Frankfurt/Main oder auch das „Frankfurt (Main)“ der Deutschen Bahn AG sind juristisch falsch. Die Ursache der Empörung über den betriebswirtschaftlich motivierten Raub der Identität lag freilich nicht in der nostalgischen Verklärung der Vergangenheit. Nicht einmal das Unterscheidungsmerkmal im Hinblick auf die Schwesterstadt an der Oder spielte eine Rolle. Eher schon ging es um die Positionierung als Metropole der Region Rhein-Main. In diesem Begriff lebt ein politisches Programm wieder auf, das in der Weimarer Republik „der rheinmainische Städtekrans mit seiner Zentrale Frankfurt am Main“ lautete. Jetzt verbindet sich damit der Anspruch, Metropole eines ökonomischen Ballungsraums von europäischem Zuschnitt zu sein. Der neueste Vorschlag der Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth zielt auf einen „Stadtkreis Frankfurt-Rhein-Main“, der von Hanau bis Rüsselsheim mit dem Fluß als Lebensader reichen könnte.

Diese Zukunftsvorstellungen erzeugten zu Beginn der neunziger Jahre eine fortdauernde Debatte über eine neue Urbanität und das Verhältnis von Stadtraum und Fluß. In einer Buchreihe „Die Zukunft des Städtischen. Frankfurter Beiträge“, die vom damaligen Planungsdezernenten Martin Wentz herausgegeben wurde, spürten Städteplaner und Architekten sowie Soziologen und Historiker dem Wandel der Planungskonzepte, Bauformen und Bebauungspläne nach. Die Bilanz zeigte, daß das Zentrum der städtischen Geschäftigkeit, welches im Mittelalter direkt am Main und nur wenig oberhalb am Römerberg oder auf dem Domhügel gelegen hatte, im Laufe des 19. Jahrhunderts vom Fluß weg an den Rand der Neustadt zur Hauptwache und zur Prachtstraße „Zeil“ gewandert war. Auf dem Areal der vom Flächenbombardement des Zweiten Weltkriegs vernichteten Altstadt war in den Jahren des Wiederaufbaus ein bescheidenes Wohnviertel im Stil einer Stadtrandsiedlung mit viergeschossigen Baublocks und begrünten und beruhigten Innenhöfen errichtet worden, noch dazu mit langen Blockzeilen, die parallel zum Flußlauf stehen und die Stadtmitte vom Fluß absperren. Über die Brücken raste der Verkehr und die Plätze an den Brückenköpfen waren infolge stinkender Abgase und dröhnenden Lärms längst verödet. Die Fabrikzonen, die in der Epoche der Industrialisierung flußauf am Osthafen und flußabwärts am Westhafen entstanden waren, boten inzwischen den Anblick verrotteter Schutthalden und wüster Ruinenlandschaften. Hier mußte eine Flächenumstrukturierung ansetzen. Vor dieser Kulisse wälzte sich die

braune stinkende Abwasserflut des Mains, der einst ein fischreicher und zum Baden einladender Fluß gewesen war, unterdessen aber als Kloake Hessens galt.

Die Neubewertung dessen, was man jetzt als „Stadtraum Main“ bezeichnet, begann mit der Vision vom „Wohnen am Fluß“. Nachdem das international bekannte „Frankfurter Museumsufer“ mit seinen gründerzeitlichen Villen eine Ahnung davon aufkeimen ließ, was eine Stadt am Fluß sein kann, folgte östlich anschließend auf dem Gelände des ehemaligen Schlachthofs die Errichtung des Deutschherrenviertels, eines stadtnahen Wohnquartiers direkt am Fluß. Die alte Uferstraße, die einst tosende Verkehrsverbindung nach Offenbach, wurde zurückverlegt.

Gegenüber am Nordufer des Mains ist die Umgestaltung des Osthafens im Gang. Vor der denkmalgeschützten mächtigen Großmarkthalle, einem wunderschönen Backsteinbau der neuen Sachlichkeit, wo einmal die europäische Zentralbank platziert sein wird, wurden unterdessen die Schrotthalden und Dreckwinkel der sogenannten Weseler Werft abgeräumt und gärtnerisch umgestaltet. Bis zum Westhafen am unteren Ende der Stadt ist nun das einst als „Nizza“ berühmte Mainufer durchgängig begehbar und eine beliebte sonntägliche Flaniermeile geworden. Auf den Kaimauern des Westhafens stehen noch die Baukräne und ziehen teure Wohn- und Geschäftshäuser hoch. Die Liegeplätze der Jachten davor sind schon verpachtet.

Die planmäßige Stadterneuerung verlangt nach kultureller Aufrüstung. Das nun schon traditionelle „Mainuferfest“ hat dem Rummel des Main-Festes längst den Rang abgenommen. Auch der Bedarf an historischer und literarischer Information wächst. Im Sommer 2001 veranstaltete unter Federführung des städtischen Kulturdezernats eine Gruppe literarischer Institutionen ein „Literaturfest“ unter dem Motto „Die Stadt am Fluß“, das eine ganze Woche dauerte. Im Mittelpunkt des Literaturfestes standen die in Frankfurt am Main lebenden Schriftsteller, Übersetzer und Kritiker sowie die Verlage, Buchhandlungen und Institutionen, die das literarische Leben der Stadt prägen. Speziell für dieses Literaturfest erschien im Suhrkamp-Verlag eine Anthologie mit dem Titel „Die Stadt am Fluß“ mit Beiträgen von rund 70 Autoren aus Frankfurt. In diesen Zusammenhang gehört auch, daß die Historisch-Archäologische Gesellschaft, die die Funktion eines Fördervereins für das Historische Museum ausübt, ein großformatiges Ölgemälde des Malers Friedrich Wilhelm Hirt mit dem Titel „Das Mainufer am Fahrtor“ für die Dauerausstellung des Historischen Museums restaurieren ließ und zugleich eine Buchpublikation vorlegte, in der dieses Werk kunsthistorisch interpretiert wird. In Kooperation mit dem Umweltamt der Stadt Frankfurt am Main und dem Naturmuseum Senckenberg präsentierte das „Kindermuseum“ im Historischen Museum eine Ausstellung „Leben im, am und auf dem Main“, die vom Mai 2002 bis zum September 2003 zu sehen war und von einer Veranstaltungsreihe „Arbeitsplatz Main“ begleitet wurde. In den Vorträgen und Exkursionen, die didaktisch auf Kinder ab 8 Jahre ausgerichtet waren, präsentierten sich die Wasserschutzpolizei mit einem Polizeiboot, die Feuerwehr mit einem Löschboot, die Frankfurter Hafenbahn, das Wasserkraftwerk und die Schleuse

Griesheim sowie das Labor des Umweltamtes. Natürlich versäumen es auch die Mitarbeiter der Stadtentwässerung nicht, den erwachsenen Frankfurtern ihre Tätigkeit zu erklären. Betreiben sie doch ein Kanalnetz von 1.600 km Länge, 2 große Abwasserreinigungsanlagen und eine Klärschlammverbrennungsanlage. Täglich fließen 260.000 m³ Abwasser durch die unterirdischen Adern der Stadt und nach gründlicher Wiederaufbereitung in bester Wasserqualität zurück in den Main.

Für all diese Aktivitäten wirkt das Institut für Stadtgeschichte, das auch die städtischen Archive beherbergt, als informierender Dienstleister. Die regelmäßig hier stattfindende Vortragsreihe der „Gesellschaft für Frankfurter Geschichte e.V.“ ist im Winter 2003/2004 dem Thema „Stadt am Fluß – Frankfurt und der Main“ gewidmet. Nach einem Auftakt über Wasserstraßen als Verkehrswege im Mittelalter, der auch wirtschaftliche, schiffahrtstechnische und militärische Aspekte berührte, folgen historische Vorträge über die Fischerei und den Fluß als Nahrungsreserve im Spätmittelalter und der frühen Neuzeit sowie die Bedeutung der „Alten Brücke“ über den Main. Unter dem Titel „Die Dichter und der Main“ wird eine literarische Flußfahrt von der Goethezeit bis zur Gegenwart geboten. Auch die typischen Sportarten, die mit dem Fluß verbunden sind, nämlich Schwimmen, Rudern und Eislauf werden in ihrer historischen Entwicklung im 19. und 20. Jahrhundert in Erinnerung gerufen. Die beiden Flußhäfen im Westen und Osten der Stadt, die die Zeitgenossen nur aus der Perspektive des Verfalls kennen und allenfalls unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes betrachten, müssen natürlich als Standorte der Industrieansiedlung im 19. Jahrhundert und nach ihrer Bedeutung als Wirtschaftsfaktor befragt werden. Der Vortragszyklus wird schließen mit einem Überblick über Bilder und Fotos, die „Leben, Wohnen und Arbeiten am Fluß“ dokumentieren. Begleitet wird der Vortragszyklus durch eine akademische Lehrveranstaltung des Seminars der Johann Wolfgang Goethe-Universität, in der methodisch das „Forschen im Archiv“ und inhaltlich die Einwirkung des Lebens am Fluß auf die Stadtentwicklung behandeln soll. Die Einsichten, die die Frankfurter Stadtgesellschaft bei der Wiederentdeckung ihrer Lage am Main zu gewinnen scheint, gehören möglicherweise zu jenen Elementen, die den Städten ihre erstaunliche Überlebenskraft geben, die sie selbst Umbrüche in der staatlichen Organisation überdauern läßt.

Prag, die Hochwasser und das historische Gedächtnis

Im Sommer 2002 war Europa von einer meteorologischen Ausnahmesituation betroffen: Starke Regenfälle am Mittelmeer, heißes Wetter in Skandinavien, verheerende Hochwasser in der Ukraine, Südfrankreich, Norditalien und besonders in Mitteleuropa bestimmten die Lage. Prag, an der Moldau gelegen, einem wichtigen Zufluß der Elbe, war eine der am stärksten betroffenen europäischen Städte. Die Tschechische Republik war bereits im Sommer 1997, als Mähren überflutet wurde, von schweren Hochwassern heimgesucht worden. Die beiden Hochwasser von 1997 und 2002 traten nach einer langen Zeit relativer „Ruhe“ auf. Die letzte Flut, die zumindest einem Fünfjahreshoch entsprach, wurde in Prag 1981, ein größeres 50-jähriges Hochwasser im März 1940, und das letzte Jahrhunderthochwasser im September 1890 registriert. Die großen historischen Fluten in Prag sind für die Winter 1784, 1824, 1830, 1845, 1862 und 1872 verzeichnet. Diese sind jedoch aus dem Gedächtnis der heute lebenden Generationen weitestgehend verschwunden.

Im 20. Jahrhundert wurde eine Abfolge von Staudämmen an der Moldau oberhalb von Prag errichtet. Hauptmotiv war die Energiegewinnung und weniger der Hochwasserschutz. Diese Moldaudämme schützen Prag lediglich gegen kleinere Hochwasser, für einen Jahrhundertabfluß liegt die geschätzte Verminderung des Scheitelabflusses bei 17% (Kasperek und Busek, 1990). Ein bemerkenswertes Phänomen in Verbindung mit den Moldaudämmen ist der weitverbreitete Mythos, diese böten einen fast vollständigen Schutz vor Hochwasser in Prag. Dieser Irrglaube beruht unter anderem auf dem Vertrauen in die Kapazitäten des Stausees Slapy, der die beträchtliche Flut von 1954 auffing. Ein anderer Grund könnte der Zufall des natürlichen Trends einer verminderten Anzahl von Fluten im 20. Jahrhundert sein, der mißinterpretiert wurde als schützender Einfluß der Staudambauten. Obwohl Experten oft gegen dieses Mißverständnis argumentiert haben, wird der positive Einfluß der Dämme als Schutz Prags gegen die Hochwasser nach wie vor überbewertet.

Zufällig fand im Winter 2001/2002 eine große Ausstellung mit dem Titel „Klima und Hochwasser in Prag“ statt, die sich ausführlich mit dem Hochwasserthema beschäftigte. Ein halbes Jahr nach ihrer Schließung wurde Prag überflutet. Wäre diese Flut fünf bis zehn Jahre früher gekommen, wären die Folgen noch viel schwerwiegender gewesen. 2002 wurde zumindest die Altstadt von Prag mit mobilen Dämmen geschützt. Wenn man bedenkt, daß dies eine historisch singuläre Extremflut war, verlief sie in mancher Hinsicht sogar noch überraschend glimpflich, inklusive der präzisen und rechtzeitigen Vorhersagen. Dennoch nahm ein Teil der Bevölkerung und der verantwortlichen Institutionen die Situation nicht ernst genug und unterschätzte die Gefahren des Hochwassers. Hier muß vor allem die Chemiefabrik

Spolana Neratovice 20 km unterhalb Prags am Zusammenfluß von Moldau und Elbe genannt werden. Im Frühjahr 2002 verneinte das Management der Fabrik in den Medien jegliche Gefahr durch Hochwasser auf ihrem Firmengelände, im August 2002 wurde es jedoch vollständig vom Hochwasser überflutet, das gewaltige Zerstörungen und inakzeptable Risiken hervorrief. Der Ablauf der Flut von 2002 brachte eine Reihe von neuen Erkenntnissen und spülte, hoffentlich ein für allemal, den gefährlichen Mythos der Hochwassersicherheit fort. Andererseits bestätigte sie die Notwendigkeit detaillierter Forschung von historischen Fluten, inklusive der „Vor-Meß“-Periode und einer verbesserten Interpretation der Ergebnisse für die Öffentlichkeit.

Im Folgenden seien kurz einige signifikante Fakten zur Geschichte von Prag und seinen historischen Fluten mitgeteilt. Die erste Erwähnung eines Hochwassers reicht ins Jahr 932 zurück. Damals wurde die Prager Brücke (zu dieser Zeit noch aus Holz) durch ein Hochwasser beschädigt und verursachte Schwierigkeiten beim Transport des Leichnams des Heiligen Wenzel in die Prager Burg. Ein Hinweis auf ein verheerendes Sommerhochwasser mit einem Wasserstand von 6 m über der Brücke datiert aus dem Jahre 1118. Archäologische und historische Beweise deuten an, daß der Grund der Prager Altstadt im 13. Jahrhundert höher gelegt wurde, das Ziel war wahrscheinlich der Schutz gegen Hochwasser. Die Verengung des Flußbettes in Verbindung mit der Konstruktion eines Wehrs könnte zu einer Verschlechterung der Situation geführt haben (Hrdlicka, 2001). 1272 und 1273 wurden Fluten registriert, die erstmals die kirchlichen Gebäude erreichten.

In der Folgezeit wurde zum ersten Mal über den Einsturz der Judithbrücke aus Stein berichtet. In einer kälteren Periode des 14. Jahrhunderts traten wieder mehrere starke Hochwasser auf, und für den Sommer und Winter 1342 sind verheerende Hochwasser auch für die deutschen Territorien insgesamt bekannt. Das Winterhochwasser zerstörte unter anderem die alte Judithbrücke in Prag, die später durch die Karlsbrücke ersetzt wurde (deren Bau begann 1357).

Seit dem 15. Jahrhundert diente der Bärtige Mann (tschech.: Bradac), ursprünglich in die Judithbrücke eingelassen und dann an die Mauer des Klosters der Kreuzritter umgesetzt, als ältestes Wasserhöhenmaß in Prag. Mindestens 12 historische Hochwasser werden mit diesem alten Steinkopf in Verbindung gebracht. Für die Zeit von 1615-1675 wurde bis jetzt keine Flutmarke in Prag gefunden. Hochwassermarken von 9 Fluten der Zeit zwischen 1675 und 1845, inklusive der Marke des bekannten Hochwassers in Mitteleuropa von 1784, sind in der Mauer des Klosters der Kreuzritter zu finden.

Die erste erhaltene Prager Anweisung zum Verhalten der Bewohner während Hochwasser stammt aus dem Jahre 1799 (Munzar, 2000). 1826 starteten die von der Stadtverwaltung organisierten regulären Wasserstandsmessungen. Deshalb sind wir über den Ablauf der katastrophalen Flut von 1845 relativ genau informiert. Dieses Winterhochwasser hatte (ebenso wie die Flut von 1784) die höchsten je aufge-

zeichneten Abflüsse von bis zu 4500 m³/s. Nach den Hochwassern von 1872 und dem durchgehend trockenen Jahr 1874 wurde die Hydrographische Kommission, Vorgänger des Hydrographischen Dienstes, gegründet. Während der nächsten verheerenden Flut von 1890, als die höchsten Abflußraten bei ca. 4000 m³/s lagen, stand die größere Anzahl der Wassermeßstationen für die Vorhersage für die Elbe unterhalb ihrer Verbindung mit der Moldau. Im 19. Jahrhundert wurden sowohl die Ufermauern in Prag als auch die meisten der Brücken gebaut. Damit wurde die Entwicklung der Stadtlandschaft entlang der Moldau beendet, die bis heute die Kapazität des Bettes der Moldau bestimmt.

Die Erforschung der historischen Hochwasser gibt uns eine Fülle wertvoller Informationen, die mindestens eine sehr wichtige Botschaft enthalten. Der Scheitel des Hochwassers vom August 2002, mit bis zu 5100 m³/s Abflußvolumen, repräsentiert definitiv nicht den höchstmöglichen Stand einer Flutwelle in Prag. Folgt man den älteren historischen Quellen, dann war die Flut von 1432 noch deutlich höher als die von 2002. Daneben ist unter anderem für Präventionsmaßnahmen von Belang, daß die stärksten Hochwasser in Prag, von 2002, 1432 und 1118, im Sommer auftraten.

Alles spricht dafür, daß Prag sicherlich eines Tages wieder überflutet wird. Es ist sehr zu hoffen, daß es den Experten gelingen wird der Öffentlichkeit zu vermitteln, daß Extremhochwasser wie z.B. ein 500-Jahr-Hochwasser per definitionem durchschnittlich einmal in 500 Jahren auftreten, dabei aber keineswegs in vorhersehbaren Abständen. Damit ist angedeutet, daß ähnliche oder sogar größere Hochwasser als das von 2002 prinzipiell, wann auch immer, erwartet werden können.

(Übersetzung aus dem Englischen: Torsten Lertz)

Literatur

- Hrdlicka, J. (2001): Jak se menila a rostla stredoveka Praha. (Die Veränderungen und Entwicklung des mittelalterlichen Prag), in: Kovanda (Hg.): Neziva priroda Prahy a jejího okolí. Praha, Academia, (tschech.).
- Kaspárek, L. und Busek, M. (1990): Vliv vltavské kaskady na povodňový režim Vltavy v Praze. (Der Einfluss der Moldau-Kaskade auf das Flutregime in Prag), (tschech.).
- Munzar, J. (2000): Protipovodňové instrukce pro Prahu. (Die Hochwasser-Instruktion für Prag), in: Sborník příspěvků. Proceedings, Prag (tschech.).

Die Flößerei auf der Isar im 19. Jahrhundert – Ein Forschungsprojekt zur Münchener Holzversorgung (Projektbericht)

Seit April 2000 wird von der DFG am Lehrstuhl von Prof. Dr. Wolfram Siemann (Historisches Seminar der Ludwig-Maximilians-Universität München) das Forschungsprojekt „Holzversorgung als kommunale Aufgabe. Stadt und Wald im 18. und 19. Jahrhundert“ gefördert, das den Kampf um die Energieressourcen im kommunalen Raum thematisiert. Anhand diverser Untersuchungen zum Umgang mit dem universalen Rohstoff Holz konnten bisher grundlegende Ergebnisse zur Reform-, Wohlfahrts- und Armenpolitik der Kommunen und zur Frage nachhaltiger Waldnutzung erzielt werden.¹ Holz war bis weit ins 19. Jahrhundert für beinahe alle Lebensbereiche wie Heizen, Bauen oder zur Herstellung von Geräten notwendig. Die Flößerei spielte bei der Holzversorgung von Städten eine wesentliche Rolle, da damit ein kostengünstiger Transport des Rohstoffs in großen Mengen bereits vor dem Ausbau des Eisenbahn- und Straßennetzes möglich war. Auch die Stadt München war somit in besonderer Weise von ihrem Fluß abhängig. Die bayerische Haupt- und Residenzstadt konnte ihren enormen Holzbedarf nicht aus stadtnahen Versorgungswäldern stillen, sondern war auf das Holz aus dem ca. 60 km südlich gelegenen Oberland angewiesen. Als Hauptversorgungsader diente dabei bis weit ins 20. Jahrhundert hinein die Isar. Auf dieser wurde mittels Flößerei, die als privates Gewerbe ausgeführt wurde, und staatlich organisierter Trift der lebensnotwendige Rohstoff transportiert.² Zudem wurden auf Flößen neben Holz heimische Produkte sowie Kaufmannswaren aus Tirol und Italien über die Isar und die Donau verbracht, so daß ein straff organisiertes Speditionswesen entstand. Auch der Personenverkehr spielte eine wichtige Rolle. Die regelmäßig stattfindenden sogenannten Ordinarifahrten nach München und weiter bis Wien dienten dem Publikum als günstige Reise Gelegenheit.

Seit dem Mittelalter entwickelte sich ein Transport- und Versorgungssystem entlang der Isar, deren Mittelpunkt die bayerische Hauptstadt bildete. Die vorteilhafte Lage am Flußlauf – südlich der Stadt befanden sich keine größeren Holzverbraucher – und die Bevorzugung Münchens als Residenzstadt der Wittelsbacher hatten zur Folge, daß von hier aus der Floßverkehr dirigiert und auf die Bedürfnisse der Stadt ausgerichtet wurde. Dafür stand das seit 1310 existierende Stapelrecht, das jeden in München ankommenden Flößer dazu verpflichtete, drei Tage an der Lände anzulegen und sein Floß mit samt seiner Ware zum Kauf anzubieten. Erst nach Ablauf dieser Frist war es dem Flößer gestattet, sein Floß weiter zu führen oder an Fremde zu verkaufen. Das Stapelrecht zielte auf eine ausreichende Versorgung der Münchner Bevölkerung mit Holz und anderen Waren ab und benachteiligte die flussabwärts gelegenen Orte eindeutig.

Aus der Konzentration des Floßverkehrs auf München ergab sich, daß sich schon früh unmittelbar vor den Stadttoren ein gut organisiertes Ländwesen entwickelte. Die Länden waren Ort des Handels sowie Berührungspunkt zwischen Lieferant und Verbraucher und unterstanden als Gemeindeeigentum der Verwaltung der Stadtkammer. Die Stadt regelte den Ländverkehr durch Ländordnungen und hatte mit diesen zudem die Möglichkeit, auf den Floßhandel einzuwirken und ihre Interessen durchzusetzen. Das zielte in erster Linie darauf ab, ihren Bewohnern ausreichend Holz zu bezahlbaren Preisen zu sichern. Wichtig waren darüber hinaus die Einnahmen, die sich für die Stadt aus Länd- und Hänggebühren für ein an der Lände lagerndes oder anhängendes Floß ergaben. Für die Flößer wiederum wurde durch die genaue Regelung des Ländbetriebs die Arbeit beim Ent- und Beladen stark erleichtert.

Aufgrund der enormen Bedeutung der Holzversorgung für München entstand eine starke Abhängigkeit zwischen der Stadt und den Isarflößern. Dies führte dazu, daß Kommune und Staat die Flößerei bis ins kleinste Detail regelten und eine enge Beziehung aus Rechten und Pflichten zwischen Holzverbrauchern und -lieferanten entstand. Um einen reibungslosen Floßtransport zu gewährleisten, war der Staat gefordert, einen Ausgleich zwischen den in der Flößerei Tätigen und anderen Wassernutzern zu finden. Die Grundfrage, die immer wieder neu beantwortet werden mußte, war: Wer durfte die Isar wann und wie nutzen? Streitigkeiten zwischen Müllern, Fischern und Flößern waren an der Tagesordnung. Eine Untersuchung dessen, wie hier auf den verschiedenen Entscheidungsebenen ein Ausgleich gefunden wurde, läßt Schlüsse über den jeweiligen Stellenwert des Gewerbes zu und kann darüber hinaus zu Aussagen über den Umgang mit Holz führen.³

Eine besondere Gratwanderung für die Behörden war die Kompromissfindung bei Durchführung der Trift, die in erster Linie zur Versorgung des Hofes und der städtischen Beamten diente.⁴ Der Flößereibetrieb und andere Gewerbe mussten zu dieser Zeit ruhen, was von diesen als massive Einschränkung empfunden wurde. Wie empfindlich das Verhältnis zwischen den Flößern und der Kommune war, zeigt sich auch an den zahlreichen Eingaben, die sich in den Archiven finden. Einen herausragenden Streitgegenstand zwischen den Parteien stellten immer wieder die Brücken über die Isar dar. Diese bedeuteten für die Flößerei eine große Gefahrenstelle. Bei einem Zusammenstoß standen Ware und Leben des Flößers auf dem Spiel, da ein Floß bei einer Kollision auseinander zu brechen drohte. Die Kommune war für die Instandhaltung der Bauten zuständig und wurde zugleich vom Staat angemahnt, die Sicherheit der Flößerei zu gewährleisten, indem vorgeschriebene Abstände zwischen Brückenpfeilern eingehalten oder morsch gewordene Holzkonstruktionen rechtzeitig erneuert werden mussten. Die Maßnahmen, die Staat und Kommunen zum Schutz der Flößerei trafen, zeigen, welchen Stellenwert das Gewerbe im System der städtischen Versorgung einnahm.

Es lässt sich feststellen, daß die Flößer ihre eigenen Interessen mit ausgeprägtem Selbstbewusstsein gegenüber städtischen und staatlichen Behörden vorbrachten.

Die Quellen sprechen oftmals von einem forschenden und unerschrockenen Auftreten. Dieses Selbstbewusstsein trat im 19. Jahrhundert besonders stark hervor, als die allmähliche Einführung der Gewerbefreiheit Rechte und Privilegien der Flößer zunehmend beschnitt. Vor allem die Floßmeister konnten durchsetzen, daß ihnen das Privileg zum Transport von Personen und Kaufmannswaren erhalten blieb. Sie galten als sehr erfahren im Floßführen, so daß man aus Sicherheitsgründen die Verantwortung hierfür niemand anderem überlassen wollte. Der Aspekt der Naturbeherrschung spielte eine wesentliche Rolle bei dieser Überlegung: Nur wer die Isar, als alpiner Fluss gefürchtet, mit allen Stromschnellen genau kannte und mit plötzlichen Wetterumschwüngen und anderen Naturereignissen umzugehen wusste, war als Flößer wirklich anerkannt. Auf diese Erfahrung berief sich die Berufsgruppe immer wieder und erhielt umgekehrt in der Gesellschaft dafür respektvolle Anerkennung. Eine Frage, die in diesem Zusammenhang untersucht werden soll, ist, wie der Flößer seine Umwelt tatsächlich bewältigte und welche Naturabhängigkeiten sich ergaben. Beispielsweise konnten Naturkatastrophen unterschiedliche Bedeutung für die Flößerei besitzen: Hochwasser galt grundsätzlich als ein die Flößerei hemmendes Moment, wohingegen Stürme, bei denen vermehrt Holz anfiel, das Geschäft belebten und somit von den Flößern als positives Ereignis wahrgenommen wurden.

Der epochale Umbruch des 19. Jahrhunderts wirkte sich grundlegend auf das jahrhundertealte Flößereisystem auf der Isar und die Symbiose zwischen Flößern und Stadt aus. Bevor die Flößerei komplett zum Erliegen kam, setzte jedoch im Jahrzehnt von 1860-70 ein heftiger Aufschwung im Gewerbe ein, der in dieser Größenordnung in all den vorangegangenen Jahrhunderten nie da gewesen war. Das geschah, obwohl seit Mitte des 19. Jahrhunderts der Prozess der Ablösung des Floßtransportes durch die Erschließung neuer Verkehrswege begann und sich zudem der Rohstoffverbrauch allmählich vom Holz auf andere Energieträger verlagerte. Damit eröffnet sich mit dem 19. Jahrhundert ein reizvoller Untersuchungszeitraum, der zunächst Fragen nach den direkten Einflüssen der Energiewende, des Eisenbahnbaus und der Urbanisierung auf die Flößerei aufwirft. Daneben rückt mit dem Niedergang des Gewerbes der Mensch in den Mittelpunkt: Zu untersuchen ist, was mit den arbeitslos werdenden Flößern geschah und wie die neue Lage das Erscheinungsbild der Flößerorte im bayerischen Oberland veränderte. Lenkt man den Blick auf den Fluss, so wird im Zeitalter der Industrialisierung und zunehmenden Wasserkraftnutzung eine veränderte Naturwahrnehmung sichtbar, die die Flößer als aussterbende Berufsgruppe mehr und mehr mit romantisierenden Vorstellungen der Naturverbundenheit belegte.

Mit einer wirtschafts-, sozial- und umweltgeschichtlichen Analyse der Isarflößerei im 19. Jahrhundert werden zum einen Rückschlüsse möglich auf das Verhältnis zwischen Mensch und Umwelt, das sich unter anderem im Umgang mit Rohstoffen äußert. Zum anderen können Aussagen über die Beziehung von Stadt und Land getroffen werden, aber auch über die Positionierung einer von der Industriellen Revolution massiv betroffenen Berufsgruppe in der modernen Gesellschaft.

Anmerkungen

- 1 Im Rahmen des Projektes sind bisher erschienen: Wolfram Siemann/ Nils Freytag/ Wolfgang Piereth (Hg.): Städtische Holzversorgung. Machtpolitik, Armenfürsorge und Umweltkonflikte in Bayern und Österreich (1750-1850), München 2002 (= Beihefte der Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte, Reihe B, 22), und Umweltgeschichte. Themen und Perspektiven, hg. von Wolfram Siemann in Zusammenarbeit mit Nils Freytag, München 2003.
- 2 Bereits 20 km nach ihrem Ursprung und bis zur Donaumündung war die Isar floßbar. Schifffahrt hingegen war aufgrund ihres unsteten Flusslaufs nicht möglich.
- 3 Einschlägige Akten finden sich in erster Linie im Staatsarchiv München in den Beständen Regierungs- und Forstakten sowie im Hauptstaatsarchiv München im Bestand der Obersten Baubehörde. Auf kommunaler Ebene sind die Bestände Gewerbe- und Tiefbauamt des Stadtarchivs München sowie die Überlieferungen in den Stadt- und Marktarchiven Wolfratshausen, Bad Tölz, Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald relevant.
- 4 Die Trift nach München fand seit Ende des 16. Jahrhunderts regelmäßig statt und wurde zur Sicherheit der Brücken und Uferbauten 1869 eingestellt.

Sabine Barles, Laurence Lestel

Paris und die Seine: Wassernutzung und Umweltprobleme im 19. und 20. Jahrhundert

Paris und die Seine, gelegen im Herzen Frankreichs, verbindet eine epochenübergreifende gemeinsame Geschichte. Paris hat seinen Fluß für den Personen- und Warenverkehr benutzt, sein Wasser verbraucht und die städtischen Abfälle darin entsorgt, die Ufer begradigt und unter seinen Hochwassern gelitten. Im folgenden sollen, nach einigen kurzen Informationen über den Forschungsstand zur Geschichte der Beziehung zwischen Stadt und Fluß, die derzeit im Rahmen des Forschungsprogramms Piren-Seine unternommenen Analysen zur Ökologie der Seine und ihrem Einzugsgebiet vorgestellt werden.

„Das Testament der Seine“¹

Die beste allgemeine Einführung in die historische Entwicklung der Funktionen der Seine verdanken wir André Guillerme, der nachgezeichnet hat, wie Paris seit seiner Gründung unter dem Namen Lutetia vor gut 2000 Jahren der Seine seine wechselnden Nutzungsinteressen aufgeprägt hat. Im steten Wandel befindlich, zunächst sakraler Ort, dann unter anderem Wasserversorgungsspeicher und Transportachse, ist der Fluß heute geprägt durch die großen Arbeiten der napoleonischen Ära, die die Flüsse zu Beginn des 19. Jahrhunderts funktionalisiert hat. So wurde auch die Seine umfassend reorganisiert (u.a. durch die Entfernung der Mühlen, Aufschüttung der Ufer usw.) mit dem Ziel den Handelsverkehr zu erleichtern. Isabelle Backouche, die die „Spur des Flusses“ zwischen 1750 und 1850 verfolgt hat, unterstreicht,

wie stark diese Zurichtung des Flusses ihn „seiner Stadt entfremdet“ und den Blick der Pariser verändert hat.² Im zweiten Kaiserreich wurden dann die Netze der Wasserver- und -entsorgung von Paris gebaut. Das Wasser der Seine, lange Zeit bekannt für seine Sauberkeit, erfuhr infolge der Einflüsse der Industrialisierung und der Abwasserkanalisation eine deutliche Verschlechterung.³ Dennoch entwickelte sich eine unter anderem mit dem Rudersport verbundene neue Freizeitnutzung des Flusses, die die Gemälde der Impressionisten und die Balladen über die Seineschiffe verewigt haben. Der wirkliche Niedergang in der Beziehung zwischen Stadt und Fluss setzte erst mit der Jahrhundertflut von 1910 ein. Umfassende Bauarbeiten suchten die Seine in einem „Idealbett“ zu fixieren und die Schwankungen der Wasserhöhe auf maximal 70 cm zu beschränken. Die einzig verbleibende Funktion war die des Verkehrs, zunächst auf dem Wasser, und dann zunehmend auch auf den 1967 als Straßen in Betrieb genommenen Uferstreifen. In jüngerer Zeit hat ein Bewusstseinswandel bezüglich der Verbindung von Stadt und Fluss eingesetzt und die Beziehungen der Pariser zu ihrem Fluss erneuert. Letztere haben die 2002 begründete Aktion „Paris Plage“⁴ mit großer Mehrheit begrüßt, entspricht sie doch dem gegenwärtigen Wandel zur Freizeit- und Erlebnisgesellschaft.

Die Forschungsarbeiten des Programms PIREN-SEINE

Das wissenschaftliche Ziel der im Programm PIREN-Seine arbeitenden Gruppe des CNRS⁵ ist es, auf regionaler Ebene den ökosystemaren Zusammenhang der Seine mit ihrem regionalen Flußeinzugsgebiet bis zur Mündung bei Poses zu analysieren. Innerhalb des dabei verfolgten biochemisch-geoökologischen Ansatzes ist die Ermittlung der biogenen und anthropogenen Stoffströme in Bilanzen und Zirkulationsmodellen von zentraler Bedeutung. Auf dieser Grundlage werden die langfristigen Auswirkungen der sozialen und gesellschaftlichen Verhältnisse auf die Wandel des „Ökosystems Seine“, d.h. allgemeiner ausgedrückt die sozialökologischen Beziehungen innerhalb des Systems analysiert.

Dieser breite Problemzusammenhang wird in einer interdisziplinären Zusammenarbeit von Sozialwissenschaftlern – insbesondere Historikern – und Umweltwissenschaftlern, insbesondere Biologen, Geologen und Chemikern, untersucht. Eine der Untersuchungsperspektiven ist historisch angelegt, wobei der Akzent auf die sozialökologischen Interaktionsformen gelegt wird, die mit einer Verbindung der „klassischen“ historischen Methoden und von der Biochemie und Geoökologie entwickelten Ansätzen untersucht werden. Die zweite Perspektive ist gegenwartsbezogen und soll zu einem besseren Verständnis weitgehend anthropogen geprägter Ökosysteme, wie das Seine-Becken eines darstellt, beitragen.

Die Stadtsanierungspolitiken als Schlüssel für die sozialökologischen Verhältnisse

Die Geschichtsschreibung der Stadtsanierung, hat, insbesondere was Paris betrifft, die Bedeutung der hygienistischen Doktrinen des 19. Jahrhunderts herausgearbeitet. Die zahlreichen politischen, wissenschaftlichen und sozialen Konflikte mündeten in dem breiten gesellschaftlichen Konsens zur Sanierung, Technisierung und Um-

gestaltung der Stadt,⁶ der geleitet war von den in diesem Transformationsprozeß tonangebenden Vorstellungen der Ingenieure.⁷ Diese langfristig angelegten Arbeiten und die damit verbundenen technischen Weichenstellungen spiegeln, wie neuere Forschungen gezeigt haben,⁸ sowohl den Willen der Ingenieure zur Vernetzung der Stadt als auch eine bestimmte Vorstellung des 19. Jahrhunderts von der sauberen Stadt. Im Ergebnis sorgten sich die zeitgenössische Wissenschaft, Politik und Stadtverwaltungen nicht nur um die Verschmutzung der Stadt und den Niedergang des Flusses⁹ infolge der organischen Abfälle (der Industrie und Haushalte), sondern auch um die Auslaugung der Böden im Umland, für die die Städte wegen ihres anwachsenden Nahrungsmittelbedarfs verantwortlich gemacht wurden. Daraus entstand die Vorstellung, daß die Stadt dem Land zurückgeben sollte, was sie genommen hatte, andernfalls würde die Nation insgesamt unfähig werden sich dauerhaft zu ernähren.

Diese weitverbreitete Überzeugung war stark beeinflusst von dem Aufschwung der Chemie, insbesondere in der Landwirtschaft, die die organischen Abfälle und Fäkalien der Städte, und insbesondere von Paris, als wertvollen Dünger betrachtete. Später führte u.a. die Einführung von Stickstoffdünger zu einem grundlegenden Desinteresse gegenüber der Verwertung der städtischen Fäkalien. Die Sanierungspolitik und der Schutz des Flusses waren nicht mehr geprägt bzw. gestützt von landwirtschaftlichen Interessen wie noch im 19. Jahrhundert, so daß sie erst wieder in den 1980er Jahren an Einfluss gewannen. Aus dieser Sicht zeigt sich einerseits die Notwendigkeit einer Integration von Stadt- und Agrargeschichte, andererseits die bisher unterschätzte Rolle der Chemiker bei der Transformation von Paris im 19. Jahrhundert.

Die städtischen Stoffströme und ihre Auswirkungen auf die Wasserkreisläufe

Diese Arbeiten werden ergänzt durch die biochemisch-geoökologischen Ansätze zur Analyse der Beziehung zwischen Paris und seinem Umland, das heißt durch die Feststellung der städtischen Stoffströme und ihrer Auswirkungen, vor allem was die flüssigen Abfallstoffe betrifft. Es geht also darum den städtischen Metabolismus und seine Entwicklung zu beschreiben, um sowohl die städtische Umweltgeschichte zu klären als auch zu einem besseren Verständnis der gegenwärtigen Situation beizutragen.

Zwei Stoffe haben hierbei zuletzt exemplarisch Aufmerksamkeit erhalten: Zum einen der Stickstoff als Indikator für den von den Städten verursachten Nährstoffeintrag in die Umwelt, andererseits das Blei, das die Metamorphosen der Städte und der Industrie in den letzten beiden Jahrhunderten begleitet hat. Es konnte dabei in dem ersteren Fall gezeigt werden, daß der anthropogen verursachte Problemdruck, der noch im 19. Jahrhundert vorrangig auf den lokalen Bereich und auf die Luft und den Boden konzentriert war, sich seit den 1860er Jahren auf die regionale Ebene und die Wasserkreisläufe verlagerte und das Schicksal der Seine noch im 20. Jahrhundert wesentlich bestimmte.¹⁰ Der zweite Fall zeigt, anhand der Quantifizierung

der Einträge an Blei, die große Bedeutung der Altlasten, denn zwei Drittel des Bleis wurden vor 1970 eingetragen.¹¹ In beiden Fällen macht die retrospektive Analyse den starken Wandel der städtisch-sozialökologischen Beziehungen und des anthropogenen Nutzungsdrucks auf das Wasser im Zeitverlauf deutlich.¹² Diese Arbeiten verdeutlichen die Bedeutung der historischen Perspektive für die Erforschung von Ökosystemen im Industriezeitalter, aber auch die Herausforderung, die die Verbindung von Technik-, Stadt- und Industriegeschichte mit den Umweltwissenschaften darstellt.

(Übersetzung aus dem Französischen: Christoph Bernhardt)

Anmerkungen

- 1 Nach dem Titel des im folgenden zitierten Artikels von André Guillerme: „Le testament de la Seine“, *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 65, n° 4, 1990, p. 240-250.
- 2 Isabelle BACKOUCHE, *La trace du fleuve, La Seine et Paris (1750-1850)*, Paris, EHESS, 2000.
- 3 Über die Wasserversorgung von Paris vgl. Laure BEAUMONT-MAILLET, *L'eau à Paris*, Hazan, 1991. Über die technischen Aspekte der Wasserver- und Abwasserentsorgung von Paris vgl. Philippe CEBRON DE LISLE, *L'eau à Paris au XIXe siècle*, Paris, Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux, 1991.
- 4 Im Sommer 2002 et 2003 wurden die Uferstraßen von Paris für den Straßenverkehr gesperrt, mit Liegestühlen, Sonnenschirmen usw. bestückt und den Fußgängern überlassen.
- 5 Das CNRS ist die Dachorganisation der französischen Forschungsförderung. Die Forschungsberichte der genannten Gruppe sind verfügbar unter: www.sisyphes.jussieu.fr/internet/piren/V2/modules/sections/
- 6 G. JACQUEMET, *Urbanisme parisien: la bataille du tout à l'égout à la fin du XIXe siècle*, *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 26, 1979, p. 505-548.
- 7 B. LEMOINE, M. MIMRAM (eds.), *Paris d'ingénieurs*, Paris : éd. du Pavillon de l'Arsenal / Picard, 1995.
- 8 L. LESTEL, S. BARLES, „The nitrogen question: urbanisation, industrialisation and river quality, Paris (France), 19th century“, Vortrag auf der 2. Internationalen der European Society for Environmental History (ESEH), Prag September 2003.
- 9 L. LESTEL, „Experts and water quality in Paris in 1870“, in: B. LUCKIN, G. MASSARD-GUILBAUD, D. SCHOTT (eds.), *Urban Environment: Resources, Perceptions, Uses [Arbeitstitel]*, Ashgate pub., im Erscheinen (2004).
- 10 S. BARLES, „L'invention des eaux usées: L'assainissement de Paris, de la fin de l'Ancien Régime à la seconde guerre mondiale“, in: C. BERNHARDT, G. MASSARD-GUILBAUD (eds.), *The Modern Demon. Pollution in Urban and Industrial European Societies*, Clermont-Ferrand: Presses de l'Université Blaise Pascal, 2002, p. 129-156.
- 11 L. LESTEL, „Les cycles du plomb en France 1818-1996“, in: *Rapport annuel du PIREN-Seine*, 2000, p.A43-A52.
- 12 M. MEYBECK, „Riverine water quality at the Anthropocene, trends, impacts and management: global typologies attempts illustrated by the Seine River basin“, *Aquatic Science*, 64, 2002, p. 376-393.

Nutzungen und Belastungen der Berliner Spree in der Kaiserzeit (Projektbericht)

Im Jahr 2002 wurde von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) das Graduiertenkolleg „Stadtökologie“ (GK 780) bewilligt. In diesem an der Humboldt-Universität zu Berlin angesiedelten Graduiertenkolleg werden interdisziplinär in 16 DFG-geförderten und vier anderweitig finanzierten Projekten Themen zu geistes-, sozial- und naturwissenschaftlichen Fragestellungen bearbeitet.¹ Den räumlichen Untersuchungsschwerpunkt bildet der Berliner Südosten mit dem Stadtbezirk Trepow-Köpenick.

Im Rahmen dieses breit angelegten Forschungsverbundes² wird auch das Thema „Verschmutzung der Spree in der Zeit zwischen 1873 und 1914 in Berlin und den Kreisen Teltow und Niederbarnim“ bearbeitet. Die Untersuchung ist interdisziplinär angelegt, sie streift sowohl juristische wie gesundheitspolitische Aspekte, ihren Kern jedoch bildet ein historisch-ökologischer Fokus. Die Arbeit konzentriert sich dabei zunächst auf die Feststellung der Stoffe, die das Wasser verschmutzten, ob es sich um anthropogene Einträge oder natürliche Verunreinigungen handelte, wo diese Stoffe herkamen, in welchen Mengen sie auftraten und welche Auswirkungen sie hatten. Weiterhin ist von Interesse in welcher Weise die preußischen Regionalbehörden mit dem Problem umgingen. Die Auswertung von verschiedenen historischen Quellentypen und Quellen aus den verschiedenen Ämtern der preussischen Verwaltung und Reichsverwaltung zu Umwelt, Gewerbe, Kanalisation und Fischerei liefert eine breite Grundlage zum Verständnis der Vorgänge.

Neben der Überlieferung aus den staatlichen Behörden wird die im Untersuchungszeitraum veröffentlichte naturwissenschaftliche Fachliteratur zum Thema ausgewertet. Diese - überwiegend als Auftragsarbeiten der öffentlichen Hand durchgeführten Forschungen - werden unter dem Gesichtspunkt ihrer Aussagefähigkeit bezogen auf heutiges Wissen, Methodenkritik und Kenntnisstand der Zeitgenossen analysiert. Es gab in Berlin führende Wissenschaftler verschiedener naturwissenschaftlicher Disziplinen z.B. R. Koch, C. Bischoff, P. Schiemenz, M. Marsson und R. Kolkwitz, die die Entwicklung mit wissenschaftlichen Untersuchungen begleiteten, Gutachten schrieben und engagiert für die Reinhaltung der Spree eintraten.

Die Situation im Berlin-Brandenburgischen Raum unterschied sich grundlegend von der Situation in den westlichen Provinzen Preußens, da es hier zwar eine sumpfreiche Landschaft, aber mit durchschnittlich ca. 575 mm nur eine geringe Jahresniederschlagsmenge gibt. Infolgedessen und wegen des nahezu fehlenden Gefälles war und ist die Spree durch Verunreinigungen, die sich als faulender Schlamm auf dem Flußbett ablagern, besonders gefährdet. Eine auch heute noch regelmäßig durchgeführte Gegenmaßnahme ist die Räumung des Flusses. Vor dem

Hintergrund des latenten Wassermangels und des in der 2. Hälfte des 19. und im frühen 20. Jahrhundert noch stark agrarisch strukturierten Berlin-Brandenburgischen Raums hatten die Belange der heimischen Landwirtschaft, Lebensmittelproduktion und Fischerei als Wirtschaftszweige ein starkes Gewicht.

Im Untersuchungsgebiet und –zeitraum ist die Spree als ein Gewässer mit starkem Nutzungsdruck und hoher Abwasserbelastung aus Kanalisation, Industrie und Gewerbe anzusehen. Die Spree war der wichtigste Handelsweg bevor die Eisenbahn in großem Maßstab ausgebaut wurde. Über die Spree wurden sowohl Baumaterial als auch Brennmaterial und Nahrungsmittel in die Stadt transportiert. Der Fluß war traditionell auch ein wichtiges Fischereigewässer. So verklagte z.B. der Berliner Fischermeister Kraatz den Magistrat von Berlin auf Schadensersatz, als in Folge der Einleitungen aus der Kanalisation am 14. September 1895 Fische im Wert von 529 Mark in seinem Fischkasten bei Cölln zu Grunde gingen. Der Fischer gewann den Prozeß auf der Basis von zwei Gutachten der Professoren Koch und Proskauer. Dieses Gerichtsverfahren wurde zum Anlaß für die Stadt Berlin, die Ursachen der wiederkehrenden Fischsterben wissenschaftlich klären zu lassen.³ Seit Beginn des 19. Jahrhunderts wurde die Spree immer mehr zum öffentlichen Badeplatz der Stadt. Bis 1842 wurden jedoch auch sämtliche Fäkalien, Haus- und Wirtschaftswässer in die Spree eingeleitet. Diese Praxis wurde 1842 untersagt, danach durften nur noch Haus- und Wirtschaftswässer eingeleitet werden. Ab 1856 bereitete das erste Berliner Wasserwerk am Stralauer Tor Trinkwasser aus Spreewasser auf.

Das Untersuchungsgebiet wurde auf den Flusslauf im Berliner Stadtgebiet (ca 46 km Fließstrecke) begrenzt, weil der südöstlich gelegene Müggelsee noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts als weitgehend sauber gelten kann, so daß die Ursachen der fortgesetzten Klagen über die Verschmutzung der Spree innerhalb des heutigen Landes Berlin zu lokalisieren sind. In den Untersuchungszeitraum 1873 bis 1914 fällt der Bau der Kanalisation innerhalb des Weichbildes der Stadt Berlin. Die Kanalisation im Bereich der Radialsysteme I bis XII der Mischkanalisation wurde schrittweise zwischen 1876 und 1911 fertig gestellt.

Nahezu alle in der näheren Umgebung Berlins gelegenen Gemeinden schlossen sich zusammen, um Kanalisationsprojekte durchzuführen. Dies sollte eine Entlastung für die durch Zunahme der Haus- und Gewerbeabwässer stark belasteten Wasserläufe des Berliner Raumes bringen. Denn zeitgleich wuchs die Bevölkerung in Berlin und den Vororten massiv durch Zuwanderungsgewinne. In diesen Jahren wurde verstärkt der Ausbau der Metall-, Textil- und chemischen Industrie vorangetrieben. An der Dahme bei Köpenick und an der Oberspree siedelten sich im Verlauf der zweiten industriellen Randwanderung zahlreiche große Industriebetriebe an, die als Direkteinleiter Kühl- und Kondenswässer, aber auch Abwässer aus der Fabrikation in die Spree abführten. Es entstand also eine wesentliche Veränderung in der Art der Belastung des Flußsystems. Bisher liegen nur Einzelergebnisse bezüglich des Umgangs der Behörden mit den Industrie- und Gewerbeabwässern vor. Bezüglich der industriellen Einleitungen galt, daß die Abwässer geruchlos, klar,

farblos und kühl zu sein hatten. Zahlreiche Firmen erfüllten diesen Anspruch nicht, leiteten ihre Abwässer aber dennoch ein, wie eine Auflistung der Gewerbe- und Wasserbauinspektionen für die Betriebe an der Oberspree und Dahme verdeutlicht. Besonders bei Starkregenereignissen, wie sie in den Sommermonaten auch heute noch regelmäßig vorkommen, wurden und werden aus den überlasteten Radialsystemen, die mit den Abwässern der Grundstücke und Abfällen auf den Straßen vermischten Niederschlagswässer aus den Notauslässen der Kanalisation in den Fluß gespült. Hierin liegt die Relevanz des Themas für das Graduiertenkolleg, denn auch heute noch ist das Ökosystem Spree von diesen Interaktionen gekennzeichnet. Mögen die Belastungen aus industriellen Abwässern durch die Abwicklung zahlreicher Industriestandorte in Nieder- und Oberschöneweide sowie in Grünau deutlich zurückgegangen sein, so bleibt doch weiterhin die Belastung durch das Überlaufen der Kanalisation zu konstatieren.

Ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt für das Graduiertenkolleg ist die Tatsache, daß auch im 19. Jahrhundert eine Geisteshaltung bei den Zeitgenossen anzutreffen war, die man als Umweltbewußtsein bezeichnen könnte. Die Historiker sind sich in dieser Frage uneinig,⁴ jedoch lässt sich aus den Quellen eindeutig ablesen, daß sich die Zeitgenossen des Interessen- und Nutzungskonfliktes bei der Nutzung der Flüsse als Vorfluter bewusst waren, jedoch mit einem geringeren Wissen um die Konsequenzen. Hierbei standen primär gesundheitliche Bedenken im Vordergrund. Zahlreiche Beschwerdebriefe der Berliner Bevölkerung aus den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts heben auf die Geruchsbelästigung ab und kommen vor dem Hintergrund der Miasmentheorie zu dem Ergebnis, daß der Gestank, den die Gewässer im Sommer verströmen „gesundheitsgefährlich“ ist. Auch die Beschwerden der Adjazenten, der Fischereiberechtigten und Schriftstücke der Berliner Polizeibehörde belegen, daß die zunehmende Flußverschmutzung als ein drückendes Problem wahrgenommen wurde, das dringend Abhilfe erforderte.

Anmerkungen

- 1 Bislang wurde und wird über politische, gesellschaftliche, soziale und stadtplanerische Aspekte der Geschichte und Gegenwart Berlins viel publiziert, stadtökologischen Fragen und der Umweltgeschichte Berlins hingegen wird noch wenig Aufmerksamkeit geschenkt.
- 2 <http://www.stadtoekologie-berlin.de/>
- 3 Bundesarchiv R 154/ 814, Anlage zum Schreiben vom 29. Mai 1902
- 4 Mieck, I. Berliner Umweltprobleme im 19. Jahrhundert, in: Umweltprobleme einer Großstadt. Das Beispiel Berlin, Berlin 1990, S. 4

Forschungsbericht

Dirk Schubert

Aus der Geschichte lernen? Hafen- und Uferzonen im Wandel

Kaum ein Vorhaben des weltweit praktizierten Umbaus von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen, der Renaissance der Waterfront, bei dem nicht an die lokale maritime Tradition angeknüpft werden soll und bei dem nicht die Hafengeschichte als Begründungshintergrund für neue Nutzungen am Wasser bemüht wird. Dabei haben vor allem einige spektakuläre Großprojekte für internationale Aufmerksamkeit gesorgt: Die „Docklands“ in London, Baltimore Inner Harbor, „Battery Park City“ und „Southstreet Seaport“ in New York sowie „Darling Harbour“ in Sydney haben die zentrale Waterfront in diesen Metropolen entscheidend verändert. Sie haben inzwischen eine Art Vorbildcharakter bekommen, an dem sich andere Seehafenstädte orientieren (Breen/Rigby, 1996; Schubert, 2002). Baudenkmäler und alte Hafenanlagen werden als Versatzstücke in neue Nutzungen integriert und historisierende Architekturen sollen an die maritime Vergangenheit erinnern.

Transformationsprozesse an Hafen- und Uferzonen

Das Brachfallen von Hafen- und Uferzonen ist ein „normaler Vorgang“ der Stadtentwicklung, der unter günstigen Bedingungen zu einer schnellen Wiedernutzung führen kann. Bei den Wasserlagen kommen allerdings eine Reihe von Besonderheiten hinzu, die eine zügige Revitalisierung erschweren (Schubert, 2002). Altlasten, Hochwasserschutz, schwierige Baugründungen, ein Bestand an maritimen Bau- und Industriedenkmälern und inzwischen entstandene Spontanvegetation sind nur einige Faktoren, die eine umgehende Wiederverwertung und Umnutzung erschweren und verteuern.

Die Transformationsprozesse der Hafen- und Uferzonen sind nur zu verstehen vor dem Hintergrund globaler ökonomischer Restrukturierungen, von Veränderungen der Hafenarbeit und des stadträumlichen Zusammenhanges von Stadt und Hafen. Der stürmische und tiefgreifende Strukturwandel des Seegüterverkehrs und der damit verbundenen Hafenwirtschaft bewirkte seit Ende der sechziger Jahre eine totale Neuorganisation des Hafenbetriebs und die Lockerung der vormals engen funktionalen und räumlichen Einheit von Beziehungen zwischen Hafen und Stadt.

Schließlich ging auch die „Sailortown“ im Rahmen dieser Umstrukturierungen und Modernisierungen verloren. Seemannsromantik und Hafendidylle, „Red-light-districts“, das soziale Umfeld und Beziehungsgeflecht der Schifffahrt und der Seeleute haben sich grundlegend gewandelt (Schubert/Harms, 1993). Die Hafengebiete, früher eher gemiedene „no-go-areas“, werden zur Flanierzone der Mittel- und Oberschichten. Während die Besucher Authentizität des Hafens suchen, finden sie

eine saubere, nostalgische Inszenierung vergangener, vormals schmutziger, schwerer, gefährlicher und lauter Hafensphäre. Dieser Bewußtseinswandel und die Neubewertung der Hafen- und Uferzonen lässt sich auch am Einstellungswandel der Öffentlichkeit festmachen. Teile des Hafens waren privatisiert oder aus Sicherheitsgründen gesperrt. Der Hafenbetrieb verschwand damit aus dem täglichen Erlebnisbereich der Stadtbevölkerung (Prieb, 1998:19). Die Wohngebiete der Arbeiter - vielfach slumähnliche Quartiere mit preisgünstigen Mietwohnungen - lagen aus Gründen der Erreichbarkeit in Hafennähe. Schließlich waren in Hafennähe auch noch die „Red-light-districts“ lokalisiert, die Arbeitern und Seeleuten Entspannung bieten sollten. Die „Sailortown“ bildete so ein Konglomerat aus einer Fülle von Funktionen und Dienstleistungen, die Geschäfte für Bekleidung, Genußmittel und Souvenirs, Seemannskirchen, Wirtshäuser, Tätowierstuben, Wirtshäuser, Tanzpaläste und Bordelle umfaßte. Der Erhalt und die Umnutzung der teilweise denkmalgeschützten baulichen Einrichtungen aus der boomenden Hafenzeit bilden ein einmaliges Potential, Geschichte, Gegenwart und Zukunft bei den Umplanungen zu (re)integrieren.

Begrifflichkeiten

Seehafenstädte bilden „zentrale Knotenpunkte in dem vielgliedrigen System internationaler Arbeitsteilung und internationaler Warenströme“ (Läpple, 1994:2), intermodale Transportknotenpunkte, einen Bruch in der Transportkette. Die wichtigste Lageeigenschaft des Seehafens ist das „seeschifftiefe“ Wasser. Seeschifftiefes Wasser kann auch künstlich gewonnen werden. Binnenhäfen weisen kein seeschifftiefes Wasser auf und sind von Seehäfen bezüglich der Größenordnung, der Art des Güterumschlags, der Akteure und der Einbindung in die lokale Ökonomie unterscheidbar.

Mit den Begriffen Hafenrand, Wasserkante, Uferzone werden vormals mit Hafennutzungen belegte Flächen, Gebäude und Einrichtungen bezeichnet. Der Begriff der Revitalisierung ist nicht präzise definiert sondern umfaßt ein komplexes Aufgabenfeld des Nutzungswandels, der Wieder- und Neubelebung, der Um- und Neugestaltung im Schnittpunkt unterschiedlicher Interessen, das sich auf die Schnittstelle Stadt-Hafen bezieht, auf eine Zone des Konflikts, des Wettbewerbs sowie der Kooperation (Neumann, 1997). Die Begriffe Revitalisierung, Umnutzung und Entwicklung werden daher häufig synonym verwandt.

Die Chancen und Probleme der Umnutzung von brachgefallenen Uferzonen hängen vielfältig mit den Besonderheiten der jeweiligen Hafen-, Stadt- und Baugeschichte und den vormaligen Nutzungen zusammen. Flüsse und Häfen prägten immer entscheidend die Physiognomie von Städten. Ansiedlungen entstanden häufig an Flußübergängen, Flußmündungen und Lagen, die einen natürlichen Schutz boten. Die Lage am Wasser bot neben den militärischen auch wirtschaftliche Vorteile, häufig entwickelten sich an diesen naturräumlich prädestinierten Orten die Keimzellen von Häfen (Schubert, 1994:52).

Erklärungsansätze und Forschungsstand

Die Forschung zu diesem Gegenstandsbereich ist in der Regel englischsprachig und geprägt durch sehr heterogene Ansätze, die von architektonischen Visionen bis zu Werbebroschüren der Maklerfirmen reichen. Eine Publikation wie Dorns Kompendium „Seehäfen der Welt“ (1892) entstand Ende des 19. Jahrhunderts, als Häfen und Handel einen Wachstumsschub erlebten. Neue Häfen sind seitdem entstanden, andere haben an Bedeutung verloren, Spezialisierungen haben an Bedeutung gewonnen und dynamische Veränderungsprozesse und Schnellebigkeit prägen die Bezüge zwischen Hafen und Stadt. Viele Publikationen sind als planungspraktische Fallstudien angelegt und ohne wissenschaftliche Ambitionen und theoretische Bezüge, allerdings in der Regel durchaus mit historischen Begründungszusammenhängen versehen. In der Literatur dominieren monodisziplinäre Ansätze, die mit historischen Facetten („vorher – nachher“-Vergleiche) und empirischen Befunden unterlegt werden.

Hafenkultur, Sittengeschichte und Ethnologie

Ein besonderes schriftstellerisches Genre beschäftigt sich mit der (Sitten-)Geschichte des Hafens. „Der Charakter der Hafenstädte wird durch die Bedachtnahme auf die Fremden geprägt. Der Hafen ist der Umschlagplatz für fremdes, der Stadt exotisches Menschenmaterial, hier strömen die sorgenfrei neugierig Reisenden, die einer trostarmen Vergangenheit entfliehenden aus den Binnenländern zusammen, um - von Niemandem gekannt und im Gefühl der Lösung von ihrer alten Welt - in der Unrast vor langer Fahrt, hemmungslos Abschied zu feiern, sich auszuleben. (...) Hier findet der Seemann nach wochenlanger Reise das seinen aufgestauten Mannesbegierden und seiner gefüllten Börse willige Weib, hier ist das Neue, Farbige, Wechselnde, Fremde, das Keines Aufenthalt-nehmenden Zuhause entspricht, in dem die Begierde jedes Einzelnen nach abenteuerlichem, neuartigem Erleben gestillt wird“. Der Reiz des Unbekannten der „Sailortown“ zog auch das bürgerliche Publikum an. Vom „Grauen und Laster der Prostitutionsviertel der internationalen Hafenorte“ war die Rede und das „gesteigerte, zügellose, in seinen Begierden rasende Leben der Hafenstädte“ (Fischer, 1927:13) wurde aus der Sicht des bürgerlichen Voyeurs genüßlich beschrieben.

Hafenviertel können in diesem Kontext als Diaspora (Kokot, 2002:95ff.) begriffen werden, in denen Prozesse der Globalisierung vorweggenommen werden. Forschungsansätze vernachlässigen hier bisher noch die Widersprüchlichkeit in Hafendarbeitervierteln zwischen vorweggenommenen Globalisierungsprozessen (Austauschprozesse über Seeleute und Hafendarbeiter) und nachholenden Modernisierungen in diesen ‚rückständigen‘ Vierteln und Milieus.

Wirtschaftsgeographie

Wirtschaftsgeographische Untersuchungen in diesem Themenfeld haben eine lange Tradition und sie beziehen die historischen Kontexte als relevante Bestimmungsfaktoren ein. Das Modell von Bird (1971:66) zielt darauf ab, die Entwicklung von Häfen in historischen Entwicklungsphasen beschreiben zu können. Basierend vor allem auf britischen Seehäfen wird ein Modell entwickelt, das hafenbautechnische Ausbaustufen als Ausgangspunkt deutet. Das „Anyport-Modell“ ist als Basis für Vergleiche hilfreich, da nach Bird alle Seehäfen in bestimmten Phasen an ähnliche hafen- und schiffbautechnische Voraussetzungen gebunden sind. Die Größe der Schiffe folgt wirtschaftlichen Überlegungen der Schiffseigner und Reedereien, nicht den vorhandenen Infrastrukturen und Umschlagskapazitäten der Häfen. Die Häfen liegen - typisch für britische Häfen - an einem Ästuar und sind durch eine flußabwärts gerichtete, linear entlang des Flußufers verlaufende Expansionstendenz gekennzeichnet.

Ein historisches Modell zur Beschreibung der Veränderung der Hafen-Stadt-Schnittstellen hat B. S. Hoyle (1988) geliefert, der den Rückzug des Hafens aus der Stadt in fünf Phasen als „stages in the evolution of the port-city-interface“ beschreibt. Hoyle unterscheidet idealtypisch fünf Phasen der Entwicklung des Verhältnisses zwischen Stadt und Hafen. Städtische Landnutzungen und Hafenfunktionen stehen demnach über eine Kontaktzone in Verbindung, wobei das Hafen-Stadt-System der Beeinflussung und Steuerung durch übergeordnete Faktoren wie technologischen Veränderungen, Umwelt, Wirtschaftsentwicklung, Politik und Gesetzgebung unterliegt.

Das Phasenmodell der Hafen- und Stadtentwicklung von Hoyle (1988:14) ist auf einen Zusammenhang zurückzuführen, den schon der russische Ökonom Kondratieff empirisch zu belegen suchte. Das Modell von Kondratieff zielt nicht explizit auf Umstrukturierungen in Seehafenstädten ab, sondern ist vielmehr ein allgemeinerer Erklärungsansatz für wirtschaftliche Entwicklungen und räumliche Folgen. „Änderungen auf dem Gebiete der Produktionstechnik haben zwei Voraussetzungen: 1. es müssen die entsprechenden wissenschaftlich-technischen Entdeckungen und Erfindungen vorliegen, 2. es muß wirtschaftlich möglich sein, sie praktisch anzuwenden“ (Kondratieff, 1972:153). Das Modell der wirtschaftlichen Konjunkturzyklen in 'langen Wellen' wurde von Kondratieff 1926 entwickelt und von J. Schumpeter mit den Folgeerscheinungen innovativer Technologienentwicklung verknüpft.

Die Arbeiten der britischen Geographen (Hoyle/Pinder, 1981; Hoyle/Pinder/Husain, 1988 und Hoyle/Pinder, 1992), die historische Entwicklungen mit empirischen Fallstudien und Generalisierungen (West, 1989) verbinden, bilden inzwischen für viele Studien die theoretische Fundierung. „The urban geographers were probably the first to analyze what happened: The geographers (...) helped us to understand the 'scenes' in transformation, the causes of modifications, and the

trends“ (Bruttomesso, 1983:10). Auch in der deutschsprachigen Literatur dominieren Arbeiten von Geographen (Prieb, 1998; Hohn, 2000).

Hafenökonomie - Logistik

In allen Welthäfen lassen sich Trends der Entkopplung von Umschlag auf der einen und Wertschöpfung und Beschäftigung auf der anderen Seite belegen (Löbe, 1979; Biebig/Wenzel, 1989). Die Arbeit im Hafen hat sich qualitativ verändert und räumlich verlagert. Containerisierung und Computerisierung befördern eine Rationalisierung der Umschlagstätigkeiten und räumliche Verlagerungsprozesse von ehemals hafengebundenen Funktionen (Karstedt/Worm, 1999). Die Schnittstellen zwischen Hafen und Stadt weisen in diesem Kontext gravierende Veränderungen der Flächennutzungen, der wirtschaftlichen Aktivitäten und der baulichen Erscheinungen auf. Die traditionellen Hafenanlagen mit den schmalen „finger-piers“, „multi purpose terminals“ und Kaischuppen konnten den neuen Ansprüchen nicht genügen (Hansen, 1999). Die Liegezeiten der Schiffe, früher eine Woche oder länger, haben sich auf einen Tag oder sogar nur auf Stunden reduziert.

In der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur wird der Akzent vor allem auf den Stellenwert der Häfen für die lokale Ökonomie, sowie auf Veränderungen des Seeschiffverkehrs und der Logistik gelegt (Läpple, 1994; Läpple/Deecke/Spiegel, 1998; Hershman, 1988). Dabei werden die besonderen Charakteristika der Funktion, der Spezialisierungen, des Hinterlandes, der Finanzierung, der Verwaltung des Hafens und der Arbeitsorganisation im Hafen einbezogen (Bown, 1953; Nuhn, 1994). Für die bedeutenden Häfen liegen meist Monographien – nicht selten von Hafendirektoren erstellt - vor, die mit unterschiedlichen wissenschaftlichen Ambitionen verfaßt, häufig aber zu Werbezwecken erstellt worden sind (z.B. Ziemann, 1991).

Hafenarbeit und Hafen(bau)technik

Mit der Industrialisierung wurde der enge funktionale Zusammenhang zwischen Stadt, Hafen, Arbeiten und Wohnen allmählich aufgelöst. Zugleich entstand eine Hafearbeiter(sub)kultur, die sich in Resten bis heute gehalten hat. Die besondere Art der Beschäftigung, die Vielfalt und Gefährlichkeit der Arbeit, die Unregelmäßigkeit des Arbeitsanfalls („Casual Labor“), der Kontakt zu ausländischen Seefahrern und das Leben in der Nähe des Hafens beförderten die Entstehung einer Solidargemeinschaft der Hafearbeiter (Miller, 1969:308; Rath, 1988). Lokale Versuche den unregelmäßigen Arbeitsanfall durch besondere zünftige oder gewerkschaftliche Regulierungen zu verstetigen, verstärkten noch die Besonderheit der Hafearbeiterberufe und die Militanz der Arbeiter (Phillips/Whiteside, 1985:235). Für die bautechnischen Probleme der Hafenerweiterung und Umnutzung gibt es eigene Publikationsorgane und ingenieurwissenschaftliche Verbände. Diese Veröffentlichungen beziehen sich vorwiegend auf technische Aspekte des Baus von Hafenbecken, Schleusen, Deichen, Terminals, Umschlagseinrichtungen und Kais (Jahrbuch, 2002). Sie beziehen dabei Aspekte der Bau- und Technikgeschichte ein.

Hafenarchitektur – Bauen am Wasser

Publikationen mit architektonisch-gestalterischen Schwerpunkten sind vorwiegend an den physischen Ergebnissen der Restrukturierung interessiert (Breen/Rigby, 1996). Wichtige Hintergrundinformationen, historische Kontexte und kritische Fragen wie Effekte auf die Umgebung, stadträumliche Auswirkungen etc. werden eher ausgespart. Ambitionierter sind die neueren Publikationen von B. Edwards (1992), P. Malone (1995), R. Marshall (2001) und H. Meyer (1999), die historische, ökonomische und planerische Aspekte zu einem integralen Ansatz verschmelzen. Bei der inzwischen fast unübersehbaren Menge an Literatur zum Thema nehmen die Publikationen und Broschüren von Stadt- und Hafenbehörden und Immobilienmaklern einen zunehmend größeren Anteil ein.

Hafendenkmalpflege - Musealisierung

Zeitgleich mit dem modernen Seehafen geht eine Musealisierung des Hafens und der Schifffahrt einher. Die ersten Schifffahrtsmuseen wurden gegründet, und Tonfilmproduzenten hatten inzwischen entdeckt, welches gutes Geschäft sich mit der maritimen Nostalgie machen ließ. Die zuvor den Seeleuten vorbehaltenen Amüsierbezirke änderten ihren Charakter: „In aller Welt hatten sich die Gassen und Straßen von Sailortown dem Tourismus und dem Amüsierbetrieb für Geldleute aus dem Binnenland weit geöffnet“ (Rudolph, 1980:178 u. 31).

Wirtschafts- und sozialgeschichtlich akzentuierte Studien haben inzwischen wertvolle, detaillierte Untersuchungen zur Veränderung der Hafenarbeit, des Hafenbaus, der Hafenplanung und zum Stellenwert des Hafens für die Stadtgeschichte erbracht. Inzwischen hat auch die (Hafen-)Denkmalpflege an Bedeutung gewonnen, und die Bedeutung der Zeugnisse aus der maritimen Geschichte wird nicht mehr negiert (Internationales Hamburger Hafendenkmalpflege-Symposium, 1992; Peters/Bickelmann (Hrsg.), 2000). Auch in Form von Ausstellungen wird der Stellenwert der maritimen Geschichte für zukünftige Planungen einbezogen (Museum für hamburgische Geschichte, 2003).

Forschungsdefizite

Der Facettenreichtum der Fragen, die relevant für die Geschichte, Umnutzung und Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen sind, dokumentiert eindrücklich, daß diese nur transdisziplinär unter Einbeziehung der historischen Perspektive zu bearbeiten sind. Die Notwendigkeit einer Geschichte, Theorie und Empirie verknüpfenden wissenschaftlichen Analyse liegt auf der Hand. „The definitive book on waterfront revitalisation has yet to be written“ (Gordon, 1998:96). Forschungsdefizite und Fragen nach den geschichtlichen Bedingungen, jeweiligen Planungskulturen, nach den Zielen und Normen der handelnden Akteure und der Betroffenen und ihrem Eingebundensein in veränderliche Machtbalancen drängen sich auf.

Seehäfen haben immer eine bedeutende Rolle im Wirtschafts- und Kulturleben der Völker gespielt. „The history of ports is, in great measure, the history of

civilization“, schrieben Morgan/Bird (1958:150). Häfen waren und bleiben faszinierende Kulminationspunkte von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur, auch wenn sich die Hafenvirtschaft diversifiziert und die Bedeutung der Häfen tendenziell eher abgenommen hat. Stadt am Wasser, amphibische Stadt, Wasserkante, Tor zur Welt, Verbindung nach Übersee, maritime Geschichte, Heimweh und Fernweh sind Konnotationen, die mit Hafenstädten verbunden werden. Sie in ergiebigen Studien zu transanalysieren, wird noch länger ein reiches Forschungsfeld bleiben.

Eine ausführlichere Bibliographie des Verfassers zum Thema ist im Internet unter www.tu-harburg.de/b/kuehn/themen/wfb.html zu finden.

Literatur

- BIEBIG, P., WENZEL, H. (1989): Seehäfen der Welt, Berlin.
- BIRD, J. (1971): Seaports and Seaport Terminals, London.
- BOWN, A. H. J. (1953): Port economics, London.
- BREEN, A., RIGBY, D (1994): Waterfronts. Cities reclaim their edge, New York, San Francisco.
- BREEN, A., RIGBY, D (1996): The New Waterfront - A Worldwide Urban Success Story, London.
- BRUCKMANN, G. (1985): Will There Be a Fifth Kondratieff?, in: Vasko, T. (ed.), The Long-Wave Debate, Berlin, Heidelberg, New York.
- BRUTTOMESSO, R., (Hrsg.) (1983): Waterfront - a new urban frontier, Venedig.
- DORN, A. (1892): Die Seehäfen des Weltverkehrs, Wien.
- EDWARDS, B. (1992): London Docklands - Urban Design in an Age of Deregulation, Oxford.
- FISCHER, H. E. (1927): Sittengeschichte des Hafens und der Reise, in: Schidrowitz, L. (Hrsg.): Sittengeschichte der Kulturwelt und ihrer Entwicklung. Sittengeschichte des Hafens und der Reise, Wien.
- GORDON, D. (1998): Different views from the water's edge, in: Town Planning Review 69, S. 91-97.
- HANAPPE, P., M. SAVY (1981): Industrial areas and the Kondratieff cycle, in: Hoyle, B. S., D. A. Pinder (Hrsg.): City port industrialisation and regional development, S. 15-18, Oxford.
- HANSEN, N. (1999): Am Anfang war das Schiff. Der Hafen: ein Ort für Handel, Vergnügen und Geborgenheit. Ein Essay, in: mare. Zeitschrift der Meere, Nr. 12, S. 52-53.
- HERSHMAN, M. J. (1988): Urban Ports and Harbour Management, New York.
- HOHN, U. (2000): Stadtumbau an der metropolitanen Waterfront hochindustrialisierter Staaten: Grundmuster und planungskulturelle bedingte Variationen, in: Blotevogel, H. H., Ossenbrügge, J., Wood, G. (Hrsg.), Lokal verankert – Weltweit vernetzt, Stuttgart (Verhandlungen des 52. Deutschen Geographentages).
- HOYLE, B. S. (1988): Development dynamics at the port-city interface, in: Hoyle, B. S., Pinder, D. A., S. Husain (Hrsg.): Revitalising the waterfront, S. 3-19, London.
- HOYLE, B. S. (1989): The Port-City-Interface: Trends, Problems and Examples, in: Geoforum, No. 4, S. 429-435.
- HOYLE, B. S., D. A. PINDER (1981): City-port Industrialisation and Regional Development, Spatial Analysis and Planning Strategies, Oxford.
- HOYLE, B. S., D. A. PINDER (1992): European Port Cities in Transition, London.
- HOYLE, B. S., PINDER, D. A., HUSAIN, S. (Hrsg.) (1988): Revitalising the waterfront, London.

- HOYLE, B. S., D. A. PINDER (1981): *City-port Industrialisation and Regional Development, Spatial Analysis and Planning Strategies*, Oxford.
- HOYLE, B. S., D. A. PINDER (1992): *European Port Cities in Transition*, London.
- HOYLE, B. S., PINDER, D. A., HUSAIN, S. (Hrsg.) (1988): *Revitalising the waterfront*, London.
- INTERNATIONALES HAMBURGER HAFENDENKMALPFLEGE-SYMPOSION, 6.-9. September 1989 (1992): *Industriekultur und Arbeitswelt an der Wasserkante. Zum Umgang mit Zeugnissen der Hafen- und Schifffahrtsgeschichte*, Hamburg.
- JAHRBUCH DER HAFENBAUTECHNISCHEN GESELLSCHAFT (2002): Hamburg
- KARSTEDT, C., T. WORM, (1999): *Container: Seekisten auf Landgang*, in: *mare. Die Zeitschrift der Meere*, No. 12, S. 58-65.
- KOKOT, W. (2002): *Diaspora und transnationale Verflechtungen*, in: Hauser-Schäublin, B., Braukämper, U. (Hrsg.), *Ethnologie der Globalisierung. Perspektiven kultureller Verflechtung*, Berlin, S. 95ff.
- KONDRATIEFF, N. D. (1972) (zuerst 1923): *Die langen Wellen der Konjunktur*, in: *Die langen Wellen der Konjunktur, Beiträge zur marxistischen Konjunktur- und Krisentheorie*, Berlin.
- LÄPPLE, D. (1994): *Hafenwirtschaft*, in: *Handwörterbuch der Raumordnung*, ARL Hannover, S. 2.
- LÄPPLE, D., DEECKE, H., C. SPIEGEL (1994): *Beschäftigungsmöglichkeiten im Güterumschlag sowie in vor- und nachgelagerten Tätigkeiten im Hamburger Hafen*, TU Hamburg-Harburg.
- LÖBE, K. (1979): *Metropolen der Meere. Entwicklung und Bedeutung großer Seehäfen*, Düsseldorf, Wien.
- MALONE, P. (Hrsg.) (1995): *City, capitol and water*, London.
- MARSHALL, R. (ed.) (2001): *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, London and New York
- MEYER, H. (1999): *City and Port, Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Rotterdam.
- MILLER, R. C. (1969): *The Dockworker Subculture and Some Problems in Cross-Cultural and Cross Time Generalizations*, in: *Comparative studies in society and history*, 11/3, S. 302-314.
- MORGAN, F.W., BIRD, J. (1958): *Ports and Harbours*, London.
- MUSEUM FÜR HAMBURGISCHE GESCHICHTE (Hrsg.) (2003) *Der Traum von der Stadt am Meer*, Hamburg.
- NEUMANN, U. (1997): *Auswirkungen und Prozeßabläufe der Erneuerung innerstädtischer Hafengebiete im Revitalisierungsprozeß britischer Städte*, Düsseldorf.
- NUHN, H. (1994): *Strukturwandel im Seeverkehr und ihre Auswirkungen auf die europäischen Häfen*, in: *Geographische Rundschau* 46, S. 282-289.
- PETERS, D. J., BICKELMANN, H. (Hrsg.) (2000): *Hafenlandschaft im Wandel. Beiträge und Ergebnisse der Tagung zur Industriekultur und Denkmalpflege im Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven am 17. und 18. September 1999*, Bremerhaven.
- PHILLIPS, G., WHITESIDE, N. (1985): *Casual Labour. The Unemployment Question in the Port Transport Industry 1988-1970*, Oxford.
- PRIEBES, A. (1998): *Hafen und Stadt. Nutzungswandel und Revitalisierung alter Häfen als Herausforderung für Stadtentwicklung und Stadtgeographie*, in: *Geographische Zeitschrift*, H. 1, S. 16-30, Stuttgart.
- ROTH, J. (1988): *Arbeit im Hamburger Hafen, Eine historische Untersuchung*, Hamburg.
- RUDOLPH, W. (1980): *Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte*, Oldenburg, München, Hamburg.
- SCHRIFTENREIHE DES DEUTSCHEN NATIONALKOMITEES FÜR DENKMALSCHUTZ (o. J.): *Aspekte und Perspektiven der Hafendenkmalpflege*, Bonn.
- SCHUBERT, D. (1994): *Zwischen Wasser und Land. Neue Entwicklungen in alten Häfen*, in: *Deutsche Bauzeitung*, 11, S. 50-56.

- SCHUBERT, D., H. HARMS (1993): Wohnen am Hafen. Leben und Arbeiten an der Wasserkante. Stadtgeschichte-Gegenwart-Zukunft - Das Beispiel Hamburg, Hamburg.
- SCHUBERT, D. (Hrsg.) (2002): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, 2. Aufl.
- SCHUBERT, D. (2002): Revitalisierung von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen. Transformationsprozesse an der Waterfront, in: Raumforschung und Raumordnung 1, S. 48ff.
- SCHUMPETER, J. A. (1975) (zuerst 1942): Kapitalismus, Sozialismus und Demokratie, München.
- VOLLAND, C. S. (1987): A Comprehensive Theory of Long Wave Cycles, in: Technological forecasting and social change: an international Journal 32, S. 123-145.
- WEST, N. (1989): Urban-waterfront developments: a geographic problem in search of a model, in: Geoforum (20) 4, S. 459-468.
- ZIEMANN, K. (1991): 50 Jahre Kieler Hafen- und Verkehrsbetriebe, Kiel.

Allgemeine Berichte

Lu Seegers

Stadtgeschichte in der NS-Zeit. Aktuelle Forschungen und Perspektiven (Tagungsbericht)

Am 11./12. November 2003 trafen sich in der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg 30 Historiker und Historikerinnen, um aktuelle Forschungen und neue Perspektiven der Stadtgeschichte im Nationalsozialismus zu diskutieren. Das umfangreiche Tagungsprogramm umfaßte drei Bereiche. In Panel 1 wurden neue Forschungen zu den Spitzen der städtischen Verwaltung in der NS-Zeit diskutiert. Im zweiten Panel ging es um das Verwaltungshandeln und seine Folgen an der gesellschaftlichen Basis. Das dritte Panel behandelte ausgewählte Aspekte von Herrschaft, Alltag und Verfolgung. Als Rahmenprogramm fand eine öffentliche Podiumsdiskussion unter der Fragestellung „Nationalsozialismus in der Region – Regionalismus im Führerstaat?“ statt.

In seinem Einführungsstatement wies *Detlef Schmiechen-Ackermann* (Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg) auf das Desiderat systematischer Forschungen für Großstädte und insbesondere ostdeutsche Städte hin. Dies sei umso wünschenswerter, da die ambivalente Haltung der Nationalsozialisten gegenüber der Stadt an Fallbeispielen genauer untersucht werden müßte. Während vor 1933 eine rigide Großstadtfeindschaft dominierte, wurden nach 1933 Industriestädte auch positiv ausgedeutet und zugleich eine Umformung städtischer Lebensweisen im Sinne der Nationalsozialisten angestrebt. Als neue Forschungsfelder skizzierte *Schmiechen-Ackermann* die Täterforschung, d.h. die Frage nach den Akteuren vor Ort, die Erforschung von Herrschaft und Alltag sowie die verstärkte Untersuchung von Inszenierungen, Repräsentationen und symbolischer Politik, die zur Integration der Menschen in das System beitragen.

Im ersten Panel referierte *Maik Hattenhorst* (Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg) zu den Profilen und Handlungsspielräumen der kommunalen Verwaltungsspitze in Magdeburg (1933-1945), gleichzeitig Thema seines Dissertationsprojekts. In der Weimarer Republik galt Magdeburg als Vorbild sozialdemokratischer Kommunalpolitik. Seit März 1933 gab es folglich einen radikalen Austausch des Spitzenpersonals. *Hattenhorst* bestätigte den allgemeinen Befund für die NS-Kommunalpolitik, daß die neuen Führungspersonen nicht aufgrund ihrer fachlichen Qualifikation, sondern wegen ihrer Parteimitgliedschaft in der NSDAP eingesetzt wurden. Auch fluktuierte der Personalstamm während der gesamten NS-Zeit erheblich.

Etwas anders sah die NS-Personalpolitik in der Verwaltungsspitze in Münster aus, über die *Sabine Meckel* (Westfälisches Institut für Regionalgeschichte, Münster) berichtete. Münster galt als westfälische Verwaltungsmetropole, zugleich als katholisches „Bollwerk“ in West- und Norddeutschland und wurde von der Zentrums-Partei dominiert. Auch hier wurde der Oberbürgermeister ausgetauscht und „alte Kämpfer“ als Stadträte ohne entsprechende fachliche Qualifikationen eingesetzt. Insgesamt sei das Vorgehen etwas vorsichtiger, aber nicht minder wirkungsvoll als in anderen Städten gewesen, zumal sich die Beamten konform verhielten. Es sei zu einer sozialen Öffnung gekommen – zunehmend bekamen auch Söhne mittlerer Beamter und leitender Angestellter Zugang zu höheren Positionen in der Kommunalverwaltung – ein Trend, der auch nach 1945 anhielt.

Uwe Lohalm (FZH Hamburg) behandelte in seinem Vortrag den öffentlichen Dienst in Hamburg während der NS-Zeit. Er konstatierte ein Berufsethos in der stark rechtskonservativ geprägten Beamenschaft, das vor allem durch Treue und Pflichtbewußtsein geprägt gewesen sei. Fast alle Mitarbeiter hätten die personalpolitischen „Säuberungen“ widerspruchslos hingenommen, auch habe ein starker Formierungsdruck, aber auch ein erhebliches Maß an Kooperationswillen und Anpassung sowie ein Klima kollegialer Denunziation bestanden. So sei auch während des Zweiten Weltkriegs, trotz eines rigiden Personalabbaus, eine effektive Verwaltung aufrecht erhalten und damit die Stabilität des Regimes bis 1945 ermöglicht worden.

Im zweiten Panel untersuchte *Rüdiger Fleiter* (Universität Hannover) das städtische Gesundheitsamt in Hannover, das 1935 zur Durchsetzung der Erb- und Rassenpflege gegründet wurde. Interessanterweise gingen viele Anzeigen von Ärzten und Schwestern zur Untersuchung von vermeintlich erbkranken Personen schon 1934, also vor der Gründung der Gesundheitsämter ein. Auch wenn die meisten Ärzte nicht der NSDAP beitraten, gab es deutliche Übereinstimmungen, besonders was die Eugenik anbelangte. Fleiter plädierte für die Aufgabe von der These des Dualismus von Partei und Staat, da die staatliche Verwaltung in ebenso starkem Maße an der Umsetzung der nationalsozialistischen Unrechtspolitik beteiligt war wie die NSDAP.

Ulrike Haerendel (Ludwig-Maximilians-Universität München) beschrieb die „Arisierung“ von Wohnungen und Immobilien in München. 1938 begann in der „Hauptstadt der Bewegung“ die Enteignung von jüdischen Gewerbeimmobilien und kurz darauf auch von Privathäusern und -wohnungen. Die Stadtverwaltung beteiligte sich hieran ohne Widerstand, nicht zuletzt wegen der angespannten Wohnungslage in München. Außerdem sollten die Entmietungen und Enteignungen die Voraussetzung für die geplante, schnelle städtebauliche Umgestaltung der „Hauptstadt der Bewegung“ bilden.

Marlis Buchholz (Universität Hannover) berichtete aus einem laufenden Projekt über die Beteiligung der Finanzverwaltung Hannover an den Deportationen von jüdischen Menschen zwischen 1941 und 1945. Die Finanzbürokratie sei zugleich

Täter und Nutznießer gewesen, deren Aufgabe die Erfassung, Verwaltung und Verwertung jüdischen Vermögens war. Ein schein-legales *Procedere* trug dazu bei, daß die Beamten die Vermögensentziehung als legitim ansahen und „effektiv“ durchführten.

Annette Schäfer (Forschungsstelle Zwangsarbeit Evangl. Landeskirche, Karlsruhe) wandte sich dem Thema Zwangsarbeit in den Kommunen zu. Sie stellte den massiven Arbeitskräftemangel dar, der den Kommunen in Konkurrenz mit der Rüstungsindustrie entstand. Er förderte die Bereitschaft der Kommunen, auf Zwangsarbeiter zurückzugreifen. Insgesamt nahmen die Kommunen im System des Zwangsarbeitereinsatzes eine vielschichtige Rolle ein. Dadurch erfuhren sie einen Bedeutungszuwachs und trugen zur Stabilisierung der sogenannten „Heimatfront“ bei.

Lutz Miehe (Regierungspräsidium Magdeburg) analysierte die Verfolgung von Sinti und Roma in Magdeburg (1933-1945). In den zwanziger Jahren hatten die städtischen Behörden personenbezogene Daten gesammelt, um Sinti und Roma stärker kontrollieren zu können. Der Nationalsozialismus legitimierte die Intensivierung dieser Bemühungen. Unter quasi-wissenschaftlichen Kriterien wurden „Zigeuner“ als „reinrassig“ oder „Mischlinge“ eingestuft und dem Reichskriminalamt gemeldet. Mit einem sogenannten Festsetzungs-Erlaß von 1939 konnten Sinti und Roma die Stadt nicht mehr verlassen, verloren ihr Einkommen und wurden zur Zwangsarbeit eingezogen, bevor sie 1943 in die Konzentrationslager deportiert wurden. Die Stadtverwaltung sowie verschiedene kommunale Behörden und Institutionen waren an der menschenverachtenden und rassistischen Politik beteiligt. All diese Aktionen geschahen ohne Einspruch der Bevölkerung. Im Gegenteil: Sie beteiligte sich mit Anzeigen und Denunziationen an der Verfolgung.

Im dritten Panel analysierte *Kathrin Minner* (Martin-Luther-Universität Halle) Stadtjubiläen in verschiedenen Orten der Gaue Magdeburg-Anhalt und Halle-Merseburg. Nationalsozialisten und Mitglieder der lokalen Vereine arbeiteten in den Festausschüssen eng zusammen, obgleich die Vereine nach und nach ihre hervorgehobene Position in den Festumzügen an die NS-Gruppen abgeben mußten. Ab Mitte der dreißiger Jahre sei der Festablauf dann deutlich militarisiert und mit neuen Elementen wie Sonnenwendfeiern durchgesetzt worden. Insgesamt konstatierte *Minner*, daß die Stadtjubiläen nicht von oben organisiert und inszeniert worden seien, sondern von ihrer gemeinschaftsstiftenden Wirkung lebten.

Lu Seegers (Justus-Liebig-Universität Gießen) berichtete über die Kulturwochen in Rostock von 1934 bis 1939. Sie stellten einen neuen Veranstaltungstypus dar, der ab 1933 auf Stadt- und Gauebene eingeführt wurde und zu einem repräsentativen Bestandteil der nationalsozialistischen Kulturpolitik avancierte. Die Integration der Heimatbewegung in die Kulturwochen trug zur stärkeren Akzeptanz des Nationalsozialismus vor Ort bei. Außerdem bemühten sich die Nationalsozialisten, mit den bürgerlichen Honoratioren eng zusammenzuarbeiten. Dazu wurde die lokale Geschichtsschreibung umgedeutet und mit rassistischen Konnotationen versetzt.

Zugleich baute ein nicht unerheblicher Teil der Machtpolitik des Gauleiters Friedrich Hildebrandt auf die Inszenierung der Stadt als nationalsozialistische Vorzeigemetropole auf.

Martina Steber (Universität Augsburg) sprach über die „Heimatspflege in der Stadt Kempten auf dem Weg zur Hauptstadt des Allgäu“. Sie analysierte die Stilisierung Kemptens als Bauernstadt in einem längeren Kontinuitätszusammenhang. Oberbürgermeister Merkt – ein entschiedener Verfechter der Großschwaben-Idee – hatte bereits seit der Weimarer Republik auf den Verbund zwischen Land und Stadt hingearbeitet. Hinter dieser Imagebildung stand jedoch auch eine handfeste Interessenpolitik, nämlich die Vorstellung, daß Kempten zum wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum der Region avancieren sollte.

In der anregenden Schlußdiskussion wurde der Bedarf nach einer systematischen und vergleichenden Städte- und Gauforschung betont, wobei der Funktionswandel der Städte im Zeitraum zwischen 1933 und 1939 sowie während des Zweiten Weltkriegs zwischen 1939-1941/42 und der Zeit des „totalen Kriegs“ von 1943 und 1945 differenziert untersucht werden muß. In diesem Zusammenhang ist auch stärker nach Städtekonkurrenzen im Nationalsozialismus, nach der Bedeutung von Regionalkultur sowie nach der symbolischen Politik sowie der medialen Vermittlung von Stadtleitbildern und deren Aneignung durch die Bevölkerung zu fragen.

Jochen Guckes

Erzählungen von Gestern und Morgen. Städtische Selbstbilder zwischen Geschichtsbezug und Zukunftsorientierung in Deutschland, 1900-1960 (Projektbericht)

Gegenstand des seit 2002 laufenden und von Wolfgang Hardtwig (HU Berlin) betreuten DFG-finanzierten Dissertationsprojekts ist die Analyse städtischer Selbstbilder in Deutschland in der Zeit der Hochindustrialisierung zwischen dem ausgehenden 19. Jahrhundert und den Jahren um 1960. Unter städtischen Selbstbildern werden im Rahmen dieser Arbeit Vorstellungen verstanden, die verschiedene Gruppen in einer Stadt von deren Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft hatten, vor allem die Auffassungen der Bürger davon, was für sie die Identität ihrer Stadt ausmachte und welche Verhaltensweisen und Politikmaßnahmen in ihren Augen zu ihr paßten. Ziel der Arbeit ist es, die Inhalte, Konstitutionsbedingungen und Produzentengruppen von städtischen Selbstbildbausteinen sowie ihre Verortung in Zeit und Raum herauszuarbeiten. Um dies zu leisten, werden anhand der Fallbeispiele Dortmund, Dresden und Freiburg i. Br. für die Selbstbilder relevante Narrative aus Stadtgesellschaft und Stadtregierung sowie deren Visualisierungen untersucht. Die

Analyse geht dazu von verschiedenen Anlässen aus, zu denen städtische Selbstbilder öffentlich greifbar werden: Debatten in Stadtverwaltung und -parlament, Publikation von Stadtwerbungsmaterialien, Jubiläumsschriften und Jahresrückblicken, geschichtspolitische Inszenierungen, Veranstaltung von Stadtfesten, Errichtung von Denkmälern und Ausrichtung von Ausstellungen sowie kommunale Bauprojekte und städtebauliche Planungen. Die Arbeit knüpft an vorhandene Studien zu städtischen Images und kommunalen Inszenierungen an, deren Ergebnisse zunächst anhand dreier weiterer Fallbeispiele ergänzt werden sollen. Darüber hinausgehend ermöglicht der Vergleich eine Typologisierung von städtischen Selbstbildern nach Inhalten, Produzentengruppen und Entstehungszusammenhängen. Gemeinsamkeiten und Spezifika können so herausgearbeitet werden. Die Auswahl der möglichst unterschiedlichen Fallbeispiele reflektiert daher Kriterien wie Größe, Sozial-, Wirtschafts- und Herrschaftsstruktur, regionale politische Kultur und Konfession sowie Entwicklung und Funktion der Städte. Dortmund steht dabei für eine große gemischtkonfessionelle Industriestadt mit bedeutender mittelalterlicher Vergangenheit, Dresden für eine kulturinteressierte protestantisch-konservative Residenzstadt und Freiburg für eine katholisch-liberale Universitäts- und Verwaltungsstadt mittlerer Größe. Zugleich sind mit diesen drei Städten ein westbisch-preußisches, ein süddeutsches und ein sächsisches Beispiel vertreten, damit auch regionale Unterschiede in Deutschland erfaßt werden können.

Neben der Einbettung städtischer Selbstbilder als kollektiver Identitätsnarrative in ihre regionalen Bezüge wird auch die Stadt als Sozialraum analysiert. Die Verortung städtischer Selbstbilder in der Stadttopographie anhand bestimmter Bauwerke oder Symbole ermöglicht ihre Untersuchung als Repräsentationen konkreter Machtverhältnisse. Zugleich trägt die Analyse der Produzentengruppen städtischer Selbstbilder einige wichtige Aspekte zur Bürgertumsforschung bei. Insbesondere die Fragmentierung des städtischen Bürgertums in bezug auf Einstellungen und Wertehorizonte wird anhand unterschiedlicher Selbstbildbausteine nachgezeichnet. Die Einbeziehung der Zeit nach 1918 und vor allem nach 1945 erlaubt es darüber hinaus, die Frage nach der kulturellen Prägekraft des (Bildungs-) Bürgertums im 20. Jahrhundert mit Blick auf Ost- und Westdeutschland weiterzuverfolgen.

Ferner trägt das Projekt zur Herausarbeitung der Spezifik lokaler Geschichtskulturen in ihren gesellschaftlichen Grundlagen und Funktionsweisen bei und geht zudem auf lokale Zukunftsentwürfe ein. Damit werden bisherige nationalstaatszentrierte Studien um die lokale Perspektive ergänzt und epochenspezifische Einflüsse, wie sie sich etwa im Heimatgedanken oder der Fortschrittseuphorie geäußert haben, sichtbar gemacht. Insbesondere zeigt sich so das für Identitätsfragen enorm wichtige komplizierte Wechselspiel zwischen den Bezügen auf der lokalen, regionalen und nationalen Ebene. Der lange Untersuchungszeitraum schließlich erlaubt es, die Wandlungen und Kontinuitäten der Selbstbilder über jeweils vier politische Systeme mit ihren sozial- und wirtschaftsstrukturellen Veränderungen sowie erfahrungsgeschichtlichen Einschnitten hinweg zu verfolgen.

Das Stadtarchiv Konstanz. Modernisierung eines traditionsreichen Kommunalarchivs

Das seit 1984 im Westflügel der ehemaligen Benediktinerabtei Petershausen untergebrachte Archiv der Stadt Konstanz umfaßt unterschiedlichste Bestände an Archivalien, die aneinandergereiht eine Länge von rund 5 Kilometer ergeben würden. Der zentrale Bestand für die Stadtgeschichtsforschung sind sicherlich die seit 1376 überlieferten Ratsprotokolle (B I), die seit kurzem auch über die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg hinaus bis ins Jahr 1990 im Archiv vorliegen. Parallel zu den Ratsprotokollen wurden ab dem ausgehenden 14. Jahrhundert (insbesondere nach dem zweiten Zunftaufstand von 1370) die ältesten erhaltenen Stadtbücher begonnen, etwa das Bürgerbuch, das Zunftbuch, das Gemächtebuch und die Steuerbücher.

Die gesamten Altbestände bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts dürften rund 15 bis maximal 20% der Bestände ausmachen. Die Masse des Archivgutes besteht aus den unter den Signaturen S I bis S XXXIII verwahrten Akten des 19. und 20. Jahrhunderts zuzüglich einer ganzen Reihe von Nachlässen (unter anderem Freiherr Ignaz Heinrich von Wessenberg oder Theodor Mayer). Der zentrale Bestand S II umfaßt über 20.000 Akten. Aufgrund der häufigen Benutzung der Bauakten wurde zudem der Bestand S XX (Baurechtsamt) durch zwei Findbücher leicht zugänglich gemacht.

Durch den breiten Einsatz von EDV einschließlich der Digitalisierung von Fotografien soll das Stadtarchiv Konstanz in den nächsten Jahren umfassend modernisiert werden. In einer ersten Phase wurden seit Herbst 2001 mehrere Projekte angestoßen bzw. bereits in Angriff genommen. So wird die rund 20.000 Bände umfassende Präsenzbibliothek des Stadtarchivs mit Hilfe einer vom Bibliotheksservice-Zentrum Baden-Württemberg (Konstanz) bereitgestellten Software (*Katwin*) und der fachlichen Unterstützung der hiesigen Universitätsbibliothek seit Beginn des Jahres 2002 erfaßt. Dazu werden Datensätze von Büchern, die bereits im Südwestdeutschen Bibliotheksverbund nachgewiesen sind, „kopiert“ und lediglich noch mit den Signaturen und Provenienzvermerken der Bibliothek versehen. Dies erspart rund 90 Prozent Arbeitszeit gegenüber der bisher üblichen Titelerfassung. Damit ist gewährleistet, daß ein Großteil der Bücher schnell innerhalb eines eigenständigen Katalogs des Stadtarchivs in der virtuellen Bodensee-Bibliothek (www.ub.uni-konstanz.de/region) nachgewiesen sein wird. Zunächst werden die stadtgeschichtlichen Publikationen erfaßt. Auch die Spezialbibliothek des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte wird mittelfristig in den Katalog des Stadtarchivs aufgenommen werden. Aktuell sind einige Hundert Datensätze bearbeitet, eine Recherche im Katalog der Bibliothek des Stadtarchivs ist im Internet bereits möglich.

Die neueren Akten ab 1806, die rund 80 Prozent des Gesamtbestandes umfassen und bisher nicht hinreichend erschlossen sind, werden in den nächsten Jahren mit Hilfe einer von der Archivschule Marburg und der Landesarchivdirektion Baden-Württemberg in langjähriger Entwicklung erstellten Software (*Midosa*) bearbeitet. Über diese Software können nach Eingabe der Daten sowohl klassische Findbücher ausgedruckt als auch schnelle Recherchen in allen erfassten Beständen durchgeführt werden.

Die rund 50.000 Bilder verschiedener Fotosammlungen des Stadtarchivs sollen mittels der Software *MuseumPlus* in digitalisierter Form erschlossen werden. Mit der Sammlung der Konstanzer Fotografenfamilie Wolf soll begonnen werden. Zum Erhalt der Sammlung (Anfertigung von Großbildnegativen auf Microfiche und Anfertigung von alterungsbeständigen Papierabzügen) und zu deren Erschließung sind von der Europäischen Union über das Projekt InterReg III der Bibliotheken und Archive des Bodenseeraumes Mittel beantragt worden.

Das Stadtarchiv verfügt seit einigen Monaten über einen eigenen Auftritt im Internet, dem alle relevanten Daten entnommen werden können. Hier sind Informationen über die Mitarbeiter, die Publikationen, die Benutzerordnung, die Veröffentlichungsreihen u.ä. zu finden (<http://stadt.konstanz.de/rathaus/aemter/archiv>).

Seit Herbst 2001 hat sich das Archiv an der Vorbereitung der zwischen März und September 2002 gezeigten zeitgeschichtlichen Ausstellung „Mager & knapp. Alltagswelten in der Grenzstadt Konstanz“ beteiligt und innerhalb dieser sehr erfolgreichen Ausstellung eine Sonderausstellung zum Landesjubiläum präsentiert („Baden am Scheideweg. Konstanz und die Gründung des Südweststaats“ mit gleichnamiger Publikation als Band eins der neuen „Kleinen Schriftenreihe des Stadtarchivs Konstanz“). Weiterhin wird die seit 1949 erscheinende Reihe der „Konstanzer Geschichts- und Rechtsquellen“ fortgesetzt. Die Fotografie als Quelle soll anhand eines Bandes zu Konstanz zwischen 1860 und 1918 präsentiert werden, um den Wert des Bildes für die wissenschaftliche Forschung zu betonen.

1923 – 1933 – 1943 – 1953. Schlüsseljahre der hamburgischen und deutschen Geschichte des 20. Jahrhunderts im nationalen und internationalen Städtevergleich (Tagungsbericht)

„Eine naive Vorstellung wäre es, daß Dramatik und Häufigkeit des Erinnerns mit der zeitlichen Entfernung vom katastrophischen Ereignis abnimmt“¹ – die Signatur des Gedenkjahres 2003 scheint diese Feststellung Helmut Dubiels einmal mehr zu bestätigen: Gegenwärtige Debatten um eine moralische Bewertung des Luftkriegs oder die Charakterisierung des „Arbeiter-“ oder „Volksaufstandes“ von 1953 sind hierfür offensichtliche Indizien. Die Tagung der Forschungsstelle für Zeitgeschichte (FZH) vom 22. bis zum 23. Oktober 2003 zu vier „Schlüsseljahren der hamburgischen und deutschen Geschichte“ erhielt auch aus dieser Erinnerungskultur entscheidende Impulse. Die abschließende Podiumsdiskussion (unter der Schirmherrschaft von Hamburger Bürgerschaft und Senat) wurde von Bürgerschaftspräsidentin Stapelfeldt nicht zufällig als „Abschluß des Gedenkjahres“ bezeichnet.

Diese Tagung war indes nicht nur Folge, sondern in gewisser Hinsicht auch Korrektiv des Gedenkjahres, wie *Axel Schildt* (Hamburg) in seiner Eröffnung deutlich machte: Ein weit gefasster Horizont von 1923 bis 1953 entsprach der gewünschten Kontextualisierung der Ereignisse – eine historische Einbettung, die aktuelle „städtische Opferdiskurse“ (*Schildt*) häufig vermissen ließen. Ein zweiter Aspekt der Tagung betraf die Perspektive – nicht zuletzt das internationale Spektrum der Beiträge unterstrich den Anspruch *vergleichender* stadthistorischer Analyse.

Bereits der erste Vortrag in der Sektion 1923, *Ursula Büttner* (Hamburg) Untersuchung der „Hyperinflation und Hyperkrise“ in der Weimarer Republik, verwies dabei auf ein Spannungsfeld bei der Beschäftigung mit „Schlüsseljahren“ zwischen geschichtswissenschaftlicher Grundlagenforschung und erinnerungskulturellen Deutungsmustern: Im kollektiven Gedächtnis der Bundesrepublik habe sich „1923“ zwar vor allem als „katastrophisches Urereignis“ eingeprägt. *Büttner* hob allerdings hervor, daß bereits Zeitgenossen durchaus positive Faktoren der Inflation gesehen hätten. Die Inflation führte gleichwohl auch zur Verstärkung sozialer Ungleichheit und zu Versorgungsschwierigkeiten, aus diesen Krisenerscheinungen ließen sich allerdings erst in der Retrospektive Vorboten späterer Ereignisse scheinbar zwangsläufig ableiten. Mit Blick auf das pragmatische Krisenmanagement könne man für die frühen 20er Jahre eher von einer erstaunlichen Stabilität der Weimarer Demokratie sprechen.

Im Gegensatz zur Handelsregion Hamburg sah sich das Ruhrgebiet mit seiner kriegswichtigen Industrie nach 1918 tiefgreifenden strukturellen Problemen ausgesetzt. *Stefan Goch* (Gelsenkirchen) verwies auf die Zuspitzung der Lage mit der Besetzung durch Frankreich, die neben wirtschaftlichen Einschnitten zu mentalen

Veränderungen führte. *Goch* konnte an alltagsgeschichtlichen Beispielen aufzeigen, daß die Besatzungspolitik zu einem starken nationalen Impuls auch innerhalb der Arbeiterschaft führte. An diesen städtischen Krisenphänomenen von 1923 zeigten sich Entwurzelungsprozesse der Arbeitermilieus, die nicht nur wegen eines bis heute wirkenden „Strukturwandels“, sondern auch in Hinblick auf das Schlüsseljahr 1933 bedeutsam erscheinen.

Wie in *Büttners* Vortrag führte auch *Martin Geyers* (München) Weg in die Vergangenheit über die Erinnerungskultur: 1923 wurde „München“ als politisch-kulturelle Chiffre vor allem mit Separatismus, Untertanengeist und reaktionärer Beharrungskraft in Verbindung gebracht. Den „Marsch auf Berlin“ verstand *Geyer* insofern nicht nur als konkrete politische Programmatik, sondern auch als Ausdruck zeitgenössischer rivalisierender Ordnungsvorstellungen zwischen München und der Reichshauptstadt. Der tatsächliche „Marsch auf Berlin“ müsse insofern ebenso wegen erinnerungskultureller Aspekte analysiert werden: Zwar führte der Hitler-Putsch kurzfristig eher in eine politische Sackgasse. Erst mit der Etablierung einer eigenen Tradition – im alljährlichen Gedenken an die „Blutzeugen der Bewegung“ – erhielt die NSDAP jedoch ein soziokulturelles Fundament, so daß man von 1923 als dem „eigentlichen Gründungsjahr der NSDAP“ sprechen könne.

Detlef Schmiechen-Ackermann (Magdeburg) zeigte in der Sektion 1933 die Möglichkeit, die „Machtergreifung“ als Prozeß der „Besetzung von »sozialem Gelände«“ in deutschen Großstädten zu interpretieren: Von entscheidender Bedeutung für die Machtergreifung und Stabilisierung des NSDAP-Wählerpotenzials sei die symbolische „Besetzung“ von Stadträumen gewesen. Hannover zeige beispielhaft den Prozess dieser „sozialräumlichen Eroberung“ von protestantischen in Arbeitermilieus sowie ihre typischen Instrumente – von der Professionalisierung der Parteistruktur über die Etablierung von NS-Lokalen bis zur Demonstration „symbolischer Macht“ durch Aufmärsche und „Strafexpeditionen“. Dabei fänden sich auch in Städten mit katholischen Milieus trotz anfänglicher Durchsetzungsschwierigkeiten dieselben Phänomene sozialräumlicher Eroberung.

Arno Herzig (Hamburg) führte die von *Schmiechen-Ackermann* vorgetragenen Überlegungen in „ereignisgeschichtlicher Ausprägung“ weiter: Seine Untersuchung über die „Machtergreifung“ in der Stadt Breslau wies an dem so genannten „Fall Cohn“ die Etablierung der NSDAP als *langfristigen* Prozess nach, der auf mentalen Voraussetzungen fußte: Trotz des äußerst brutalen Auftretens der SA erhielt die NSDAP unter den Arbeitslosen und im protestantischen Milieu seit Anfang der 30er Jahre starken Zuspruch. Die Verdrängung des jüdischen Ordinarius Cohn aus der Juristischen Fakultät beschrieb *Herzig* nicht nur als Ergebnis einschüchternder NS-Demonstrationen, sondern vor allem als Folge mangelnden Rückhalts Cohns in städtischer Verwaltung und Bürgertum.

Mit dem Fokus auf die „mediale Öffentlichkeit“ in Hamburg untersuchte *Karl Christian Führer* (Hamburg) einen spezifischen Bereich der „Machtergreifung“ in seiner

langfristigen Entwicklung. Das NS-Organ „Hamburger Tageblatt“ blieb erstaunlicherweise auch nach 1933 hinsichtlich der Auflagenzahlen bis Ende der 30er Jahre weit hinter bürgerlichen Blättern zurück. Aus diesem Phänomen schloß *Führer* allerdings nicht auf eine breite Ablehnung der NS-Propaganda, sondern auf eine Selbstangleichung der bürgerlichen Blätter um 1933 – ihre traditionell nationale Orientierung dürfte diese inhaltliche Angleichung begünstigt haben. Von einer „Revolutionierung der medialen Öffentlichkeit“ könne insgesamt also nicht gesprochen werden, die *Folgen* dieser frühen Selbstgleichschaltung erwiesen sich hingegen als gravierend: Die Nachrichtenmonokultur und Meinungskonformität der Zeitungslandschaft half entscheidend mit bei der Inszenierung Hamburgs als einheitliche „Volksgemeinschaft“.

Die gegenwärtige Bombenkriegsdebatte nahm *Frank Bajohr* (Hamburg) in der Sektion 1943 zum Anlass für einen differenzierten Blick auf einen Zusammenhang zwischen den Bombardierungen deutscher Städte und einem Einstellungswandel in der Bevölkerung. Besonders Jörg Friedrichs These, die Bombardierungen seien kontraproduktiv gewesen und hätten zu einer „zweiten Machtergreifung“ geführt, konnte *Bajohr* auf Grundlage seiner Forschungen zu Hamburg energisch widersprechen: Tatsächlich nämlich lockerten die Bombardierungen Bindungen zwischen Bevölkerung und NS-Regime erheblich. Erstens führten die erfolgreichen Luftangriffe zu einer tiefen Legitimationskrise des NS-Regimes: Das Charisma des „Führers“ wurde mit den Niederlagen zu Lande und zu Luft ebenso demontiert wie der nationalsozialistische „Stärkenimbus“ überhaupt. Als weitere Folge verstärkte die zunehmende Desintegration der „Volksgemeinschaft“ bereits bestehende, nun aber sprichwörtlich „lebenswichtige“ Differenzen zwischen Stadt- und Landbevölkerung, zwischen ‚normalem‘ Bürger, Parteimitglied und einflussreichem NS-Funktionär. Diese Entwicklung zu einer „egozentrischen Überlebensgesellschaft“ führte drittens von einem vorsichtigen Einstellungswandel bis hin zu tiefgreifenden Sinnkrisen.

Im Gegensatz zur desintegrierenden Entwicklung in Hamburg zeichnete *Jost Dülfer* (Köln) für Köln eine „Sozialisierung der Gefahr“ nach: Abgesehen vom ersten „1000-Bomber-Angriff“ habe es kein zentrales und tiefgreifendes Bombenkriegsereignis wie die „Operation Gomorrha“ in Hamburg gegeben – mit einer „Kontinuität des Schreckens“ habe insofern eine „Gewöhnung“ stattgefunden. *Dülfers* Rekonstruktion des kulturellen Lebens der Stadt zeigte, daß sich das Alltagsleben im Luftkrieg auf „niedrigem Niveau“ schnell regenerierte und so eine gewisse Vorkriegs-Normalität suggerierte. Zusätzlich habe die schnelle Hilfe verschiedener NS-Organisationen ein Solidaritäts- und Gemeinschaftsgefühl zumindest teilweise erhalten. In dieser „loyalen Notgemeinschaft“ lasse sich eine tiefe Erosion der „Volksgemeinschaft“, eine Erschütterung des NS-Regimes oder seiner Bindung zur städtischen Bevölkerung kaum nachweisen.

Einen nicht minder „heißen Sommer“ wie in Hamburg und Köln untersuchte *Karl Christian Lammers* (Kopenhagen) in seinem Vortrag zum Ende der dänischen

„Staatskollaboration“. Im September 1943 trat die dänische Regierung wegen des immer offenkundigeren Stimmungswandels in der dänischen Bevölkerung zurück, so daß mit dem Bruch mit der deutschen Regierung auch das „Ende des dänischen Musterprotektorats“ eingeleitet wurde. Zugleich wies *Lammers* allerdings darauf hin, daß auf einer unteren Ebene eine Staatskollaboration durchaus fortbestanden habe – erst in der Erinnerungskultur habe sich „1943“ zu dem identitäts- und gemeinschaftsstiftenden Symbol eines radikalen Bruches zwischen Dänemark und Deutschland ausgeprägt.

Im Gegensatz zu vorangegangenen Beiträgen konnte *Thomas Szarota* (Warschau) nicht von 1943 als einer „historischen Zäsur“ sprechen. In seiner Skizze prägender Ereignisse des Jahres zeichnete *Szarota* ein vielschichtiges Bild des besetzten Warschaus. Vor diesem ereignisgeschichtlichen Hintergrund konnte *Szarota* einen fundamentalen Unterschied zwischen der deutschen Besatzungspolitik im Westen und im Osten Europas hervorheben: In der repressiveren Besatzung Polens spiegelte sich nicht zuletzt die rassenideologische Fundierung deutscher Kriegsführung und Besatzung.

Bereits der Titel von *Peter Reichels* (Hamburg) Beitrag zur Vergangenheitsbewältigung zwischen „Erinnerungspflicht und Verdrängungsneigung“ wies auf eine paradox anmutende Ambivalenz öffentlicher Erinnerung im Jahr 1953 hin: Die zehn Jahre zurückliegende „Operation Gomorrha“ beispielsweise diente im Gedenken der Hansestadt allein dem Anlass, eine zehnjährige (!) Tradition des Wiederaufbaus zu konstruieren; in der doppeldeutig frohen Botschaft, daß Hamburg „die Kriegsfolgen beseitigt habe“, verknüpfte sich die Trümmerräumung zugleich mit einer mentalen Entsorgung der Vergangenheit. Das »Dritte Reich« blieb als „Naturkatastrophe“ vage metaphorisiert, eine Ursachenanalyse auf „physikalischem“ Niveau: Die Geschichtsaneignung der frühen Nachkriegszeit blieb geprägt durch eine ambivalente Gleichzeitigkeit von selektiver und entschärfender Erinnerung.

Auch *Paul van de Laars* (Rotterdam) Darstellung der Rotterdamer Stadtentwicklung setzte erinnerungskulturelle Akzente und wies auf den soziokulturellen Gehalt des Stadtbildes hin: Der moderne, funktionale Stil prestigeträchtiger Gebäude als Chiffren des Wiederaufbaus übte demnach in seiner trostspendenden Neuanfangssymbolik im Nachkriegseuropa eine nationale, ja internationale Magnetwirkung aus.

Haruhiko Hoshinos (Fukuoka/Japan) Vortrag über die japanische Stadt Fukuoka barg trotz der geografischen Distanz erstaunliche Parallelen zu europäischen Großstädten: Nicht zuletzt der außenpolitische Einfluß auf innenpolitische Entwicklungen, namentlich ein Zusammenhang zwischen einer Verschärfung der Blockkonfrontation und einem Rückgang selbstkritischer Geschichtsaufarbeitung, spiegelte frappierende Gemeinsamkeiten mit Phänomenen deutscher „Vergangenheitsbewältigung“.

Die entschiedenste Definition des Jahres 1953 als „Krisenjahr“ nahm *Bernd Stöver* (Potsdam) in seiner Analyse vor: Wenn der Zeitpunkt des Mauerbaus als „eigentli-

ches Gründungsjahr“ der DDR bezeichnet werde, müsse diesem 1953 als „Einleitung“ vorangestellt werden. In seiner differenzierten Untersuchung außenpolitischer Rahmenbedingungen distanzierte sich Stöver von der verbreiteten Annahme, vorwiegend innenpolitische Prozesse in der DDR hätten zum Aufstand geführt. Vielmehr seien die Folgen von Stalins Tod, im Westen einsetzende Hoffnungen auf einen politischen Wandel, ein tatsächliches „Tauwetter im Kreml“ sowie Unruhen im Ostblock entscheidende Voraussetzungen auch des 17. Juni. Erst die brisante außenpolitische Mixtur im „Umbruchsjahr“ gaben dem Aufstand den notwendigen krisenhaften Kontext.

Abschließend bliebe festzuhalten, daß eine Tagung mit dem Titel „1923 – 1933 – 1943 – 1953“ weniger auf historische Grundlagenforschung als auf Differenzierung und Kontextualisierung von Ereignissen zielen kann, die häufig zu Schlagworten geronnen sind und deren nachträgliche Verarbeitungen und Analysen mittlerweile zu einer eigenen, einer „zweiten Geschichte“ (Reichel) geführt haben. Die Tagung der FZH führte insofern beispielhaft vor Augen, wie Geschichtswissenschaft den Anforderungen ‚beider Vergangenheiten‘ in vergleichender stadthistorischer Perspektive gerecht werden kann. Daß dabei auch gegenwärtige Deutungskämpfe der geschichtswissenschaftlichen Forschung ein erhöhtes Konfliktpotenzial verleihen können, zeigten nicht zuletzt die hitzige Diskussion am Ende der dritten Sektion zu „1943“ und die abschließende Podiumsdiskussion: Immer gaben die historischen Erkundungen auch Anlaß zu Exkursen in die aktuelle Geschichtspolitik, so daß mit der Auseinandersetzung um das Holocaust-Mahnmal in Berlin oder um die „Vertreibung“ nach 1945 neue „Schlüsseljahre“ berührt und in die Überlegungen integriert wurden. Mit der Diskussion verschiedener Deutungsperspektiven verband sich mittelbar ein weiterer, wichtiger Aspekt der Tagung, die Frage nach der Repräsentativität der stadthistorischen Forschung: Das scheinbar Beispielhafte der jeweiligen Stadtgeschichte bedurfte häufig der Reflexion soziokultureller Gegensätze von Stadt zu Stadt, von Stadt- zu Landbevölkerung – aber auch der Einordnung in nationale, ja internationale Zusammenhänge und langfristige Prozesse. Eine auf der Tagung realisierte ‚Europäisierung‘ der Stadtgeschichte und eine historische Einbettung der Schlüsseljahre in den „Kontext europäischen Leidens“ (Dorothee Wierling, Hamburg) umriß insofern wichtige Rahmenbedingungen zukünftiger stadthistorischer Beiträge.

Anmerkungen

- ¹ Helmut Dubiel, *Niemand ist frei von der Geschichte. Die nationalsozialistische Herrschaft in den Debatten des Deutschen Bundestages*, München 1999, S. 206.

WerkstattGeschichte: Eine Selbstdarstellung

WerkstattGeschichte ist eine Werkstatt für kritische und innovative Geschichtsschreibung. Sie wendet sich an diejenigen, für die Geschichte ein Experiment ist, ein (Re)Konstruktionsfeld, dessen Gestalt sich je nach den Fragen, die gestellt werden, verändert. Die Zeitschrift will ein Ort sein, an dem über Geschichte reflektiert, wo über die Praxis sowohl der historischen AkteurInnen als auch der HistorikerInnen nachgedacht wird, die über sie schreiben. Konventionelle Perspektiven sollen durchbrochen und neue Formen der Darstellung ausprobiert werden. Die Entwicklung der Historiographie in den vergangenen Jahren zeigt den Bedarf einer wissenschaftlich neugierigen und methodologisch experimentellen Geschichtszeitschrift. WerkstattGeschichte will sich dieser Herausforderung stellen. Wer Geschichte schreibt, analysiert und entwirft gleichzeitig den Untersuchungsgegenstand, beteiligt sich daran, das gesellschaftliche Gedächtnis zu modellieren, schließt aus und bezieht ein, postuliert und verwirft, lobt und verurteilt. Da Geschichtsschreibung immer in einem gesellschaftlichen Kontext entsteht, kann sie nicht von der politischen und sozialen Praxis dieser Gesellschaft getrennt werden. Das Schreiben der Geschichte kann die politische Macht sowohl legitimieren als auch sie in Frage stellen. WerkstattGeschichte nimmt die politische Dimension der Historiographie ernst und setzt sich auch mit dem Potential der Geschichte als Legitimationswissenschaft auseinander. WerkstattGeschichte bleibt der Sozialgeschichte verbunden, legt aber deutlichen Wert darauf, die "große Geschichte" aus einer alltagsgeschichtlichen Perspektive zu befragen. Alltagsgeschichte, verstanden als Rekonstruktion von Aneignungsformen und Aneignungspraxen, besitzt nach wie vor unausgeschöpfte Potentiale. Die in der Geschichtswissenschaft andauernde Debatte um das Verhältnis von Alltags-, Diskurs-, Kultur- oder Geschlechtergeschichte zueinander und zu den Paradigmen der Sozialgeschichte wird daher von WerkstattGeschichte nicht als "Richtungsstreit" begriffen, sondern ist integraler Bestandteil eines Wissenschaftskonzepts, das es zu historisieren gilt. Der Anspruch, überkommene Perspektiven zu unterlaufen, schließt die Forderung nach Interdisziplinarität ebenso ein wie den Blick über zeitliche und räumliche Grenzen hinaus. Diachrone sowie transnationale und außereuropäische Perspektiven haben in der Zeitschrift einen programmatischen Platz. WissenschaftlerInnen aus anderen Disziplinen sind ausdrücklich eingeladen, WerkstattGeschichte als Forum für die Debatte und Reflektion um Wissenschaft zu nutzen. WerkstattGeschichte sucht ebenso die Diskussion über und das Experiment mit neuen Medien der Darstellung. Bilder sollen ihre eigene Sprache zum Ausdruck bringen und nicht allein als Illustrationen von Texten dienen. Neue elektronische Medien ebenso wie das Internet besitzen für WerkstattGeschichte nicht nur den Charakter eines Archivs oder einer (schnelleren) Post, sondern werfen für die wissenschaftliche Kommunikation, die Produktion von Wissen neue Problematiken auf, die in WerkstattGeschichte thematisiert werden sollen. WerkstattGeschichte erscheint dreimal im Jahr. Jedes Heft enthält einen Themenschwerpunkt mit Forschungsaufsätzen, deren Spektrum von der frühen Neuzeit bis ins

ins 20. Jahrhundert, von Europa bis Afrika und Amerika reicht. Im Mittelteil von WerkstattGeschichte finden Debattenbeiträge ebenso Platz wie Werkstattberichte, in denen es auch um methodologische Fragen gehen soll. Der dritte Teil beinhaltet kritische Aufsätze und Berichte zu Ausstellungen, Filmen und Tagungen, die sich mit historischen Themen beschäftigen. WerkstattGeschichte ist eine unabhängige Zeitschrift. Sie wird allein durch die AbonnentInnen, KäuferInnen, AnzeigenkundInnen und nicht zuletzt durch die unbezahlte Arbeit ihrer MitarbeiterInnen finanziert. Anders als manche universitär alimentierte Zeitschrift muß sich WerkstattGeschichte auf den Markt und auf die Resonanz ihrer LeserInnen stützen. Von deren Bereitschaft, WerkstattGeschichte als unabhängiges wissenschaftliches Projekt durch Abonnements zu fördern, hängt die Existenz der Zeitschrift ab. Ein Abonnement von WerkstattGeschichte ist daher zugleich ein Beitrag für eine offene Wissenschaftskultur.

Die Redaktion der WerkstattGeschichte

Yasemin Utku

Geschichte des Öffentlichen Raums. Fachtagung an der Universität Dortmund, 14./15. November 2003 (Tagungsbericht)

Die aktuellen Diskussionen um den öffentlichen Raum bewegen sich in einem Spannungsfeld zwischen der vielbeschworenen Krise und einer Renaissance – aber um was geht es eigentlich, wenn von dem öffentlichen Raum gesprochen wird? Was und wo ist öffentlicher Raum? Und: Welche Faktoren sind es, die Nutzung, Gestaltung und Transformation des Öffentlichen Raums bestimmen? Die Auseinandersetzungen um den öffentlichen Raum aus einem planungsgeschichtlichen Blickwinkel zu betrachten und damit einen Beitrag zu den aktuellen Diskussionen zu leisten, war ein Ziel der Tagung in Dortmund. Hierfür wurde ein thematisch-historischer Bogen gespannt, der ausgehend von der Hervorbringung des bürgerlichen öffentlichen Raums im 19. Jahrhundert über die Instrumentalisierung des öffentlichen Raums zu staatlicher Repräsentation bis hin zu einer idealisierten Auflösung im ausgehenden 20. Jahrhundert reichte. Organisiert und durchgeführt wurde die Tagung, an der rund 60 Personen teilnahmen, von *Christoph Bernhardt* (Erkner), *Gerhard Fehl* (Aachen), *Gerd Kuhn* (Stuttgart) und *Ursula von Petz* (Dortmund) aus der Arbeitsgruppe Planungsgeschichte der Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung (gsu) in Kooperation mit dem Institut für Raumplanung der Universität Dortmund.

Nach Grußworten des gsu-Vorsitzenden *Heinz Reif* (Berlin), der Prodekanin der Fakultät Raumplanung *Ruth Becker* und *Ursula von Petz* vom Institut für Raumpla-

nung der Universität Dortmund wurde die Tagung mit einer Einführung von *Gerhard Fehl* eröffnet. Er leitete seinen Vortrag „Öffentlicher Raum als bürgerliche Erfindung“ mit einer Definition des öffentlichen Raums ein, in dem er von einem „geordneten Beziehungsraum“ sprach, der sowohl öffentlich zugänglich sei – auch wenn unter Umständen bestimmte Bevölkerungsteile ausgeschlossen wären – als auch in der Verantwortung der öffentlichen Hand liege. Die Differenzierung in eine „profane Seite“ des Öffentlichen Raums, der vorrangig funktionalen Anforderungen Rechnung trägt, und eine „erhabene Seite“ des öffentlichen Raums, der als kultureller oder ideeller Ort durch besondere Symbole oder Ausstattungen gekennzeichnet ist, sowie die Vielzahl der Akteure zur Produktion und Nutzung des öffentlichen Raums wurde kontrovers diskutiert. Es wurde bereits in dieser frühen Diskussionsrunde deutlich, daß der öffentliche Raum in keiner der bei dieser Tagung vertretenen unterschiedlichen Fachdisziplinen ein feststehender Begriff ist und auch die Positionen zu den anzusetzenden Kriterien für die Einordnung von öffentlichem Raum stark divergieren.

In dem Beitrag von *Christoph Bernhardt*, der über die Phasen der Hygienisierung des öffentlichen Raums seit dem 19. Jahrhundert sprach und dabei eine Diskrepanz zwischen einer „geistigen“ und einer „körperlichen“ Stadtwahrnehmung und -planung feststellte, wurde ein grundlegendes Themenfeld in der Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum betrachtet. Er zeigte auf, daß sich mit Entsempfungen, der Befestigung von Straßen, Kanalisationen, getrennten Wasserkreisläufen und der Trennung von städtischen Funktionen der öffentliche Raum nicht nur in seiner Gestalt und Nutzung veränderte, sondern damit auch eine Veränderung des gesamten Stadtbildes – es wurde „körperlicher“ - und der städtischen Sozialisation einher ging: Seit Lenné, der in seiner Planung zum Berliner Tiergarten noch an „den spazierenden und kommunizierenden Bürger“ dachte, erfüllten Grün- und Freiraumplanungen zunehmend auch „sanitäre“ Funktionen, öffentliche Badeanstalten entstanden, die eine neue Entwicklung der Körperkultur bewirkten, bis hin zu den Ideen von Martin Wagner für eine sektorale Stadtplanung Berlins. Der „Grüne Öffentliche Raum – am Beispiel des Ruhrgebiets zwischen 1874 und 1920“ wurde in dem folgenden Referat von *Renate Kastorff-Viehmann* (Dortmund) beleuchtet. Sie stellte dar, daß die Anlage von Grünflächen für eine Verbesserung der Stadthygiene in der polyzentrischen Region Ruhrgebiet nur eine nachrangige Rolle spielte. Vielmehr war es so, daß Parks und Gärten als „gute Stube“ des öffentlichen Raums mit erzieherischen Motiven und Sportflächen und -stadien in den innerstädtischen Lagen entstanden und sich daneben eine Alltagskultur an den Stadträndern, den Wäldern, Seen und Bädern zur Erholung und Freizeit entwickelte. Mit diesen offenen und landwirtschaftlich genutzten Bereichen an den Stadträndern und damit zwischen den einzelnen Städten des Ruhrgebiets entwickelte sich eine neuartige Regionalstruktur, die bis heute kennzeichnend für das Ruhrgebiet ist. *Marjaana Niemi* (Tampere, Finnland) berichtete in ihrem Beitrag von einem laufenden internationalen Forschungsprojekt, in dem die Entwicklung des öffentlichen Raums in den Städten London, Helsinki, St. Petersburg und Stockholm im Zeitraum zwischen 1850

und 2000 untersucht wird. Festzustellen war bislang, daß alle untersuchten Städte durch eine in den 1930er bis 1950er Jahren liegende intensive Phase der Anlage von öffentlichen Parks und Grünanlagen gekennzeichnet sind, diese Anlagen vorrangig an den Stadträndern oder in den Vorstädten entstanden und häufig mit zielgruppenorientierten Angeboten ausgestattet wurden. Weit weniger Anlagen konnten nicht zuletzt aus Kostengründen in den innerstädtischen Lagen realisiert werden; hier kam dem öffentlichen Raum ein höherer Stellenwert zur Repräsentation und weniger zur Nutzung zu. Insgesamt konnte in allen Städten die Veränderung des Zuschnitts der öffentlichen Räume für einzelne Nutzungen, zum Beispiel mit dem Anstieg des Pkw-Aufkommens, und seit den 1980er Jahren ein gesteigener Anspruch nach Sicherheit im Öffentlichen Raum festgestellt werden.

„Die Entdeckung des Öffentlichen Raums durch die Planung“ wurde von *Ursula von Petz* am Beispiel der Stadt München und dem Wirken von Camillo Sitte und Theodor Fischer veranschaulicht. Sie zeigte gründerzeitliche Prachtboulevards und „den Flaneur“ als Nutzer dieses öffentlichen Raums und macht damit auf die Bemühungen Camillo Sittes aufmerksam, der aus einer bürgerlichen Motivation heraus an die Umsetzung künstlerischer Aspekte im Städtebau appellierte. Denn der eher technisch orientierte Städtebau in den rasant wachsenden Großstädten der Jahrhundertwende, der sich einem vorrangig geometrischen Formenrepertoire bediente, geriet zunehmend in die Kritik. Am Beispiel Münchens und des Wirkens von Theodor Fischer als Leiter des Stadterweiterungsamtes wurde das Aufgreifen dieser Theorien in Verbindung mit stadttechnischen und ökonomischen Belangen deutlich. Von *Christiane Wolf* (Weimar) wurde die Instrumentalisierung des öffentlichen Raums im Nationalsozialismus anhand der zentralen Ausstattungen der Gauhauptstädte aufgezeigt. In repräsentativen Partei- und Verwaltungsbauten drückte sich der Gestaltungswille der NSDAP aus. Das Bauprogramm sah geschlossene Anlagen um einen großen Platz als Aufmarsch- und Kultstätte vor – wobei den „Formationen der Bespielungen“ schon in der Planung ein hoher Stellenwert beigemessen wurde – der gleichzeitig das nationalsozialistische Zentrum in der Gegenüberstellung zu den historischen Stadtkernen markieren sollte. Für eine erste Umsetzung der Repräsentationsabsichten wurde Weimar ausgewählt, denn hier war die NSDAP bereits vor der Machtergreifung präsent und hier bot sich die Möglichkeit, die Entwicklung einer „Neuen Architektur“ mit dem kulturellen Erbe der Stadt zu verknüpfen. Daneben galt es, diese neuen Anlagen auch überregional verkehrstechnisch anzubinden, hier reichte das Spektrum von repräsentativen Straßenführungen bis hin zu modernen stadtplanerischen Utopien einer verkehrsgerechten Stadt. Mit dem „Raumstadtkonzept“ gab *Ulrich Wiewer* (Weimar) einen Einblick in die Ideen von Walter Schwagenscheidt zu einem Umgang mit Stadt und Außenräumen in der unmittelbaren Nachkriegszeit. Seit den 1920er Jahren hatte Schwagenscheidt an den Theorien zur Entwicklung einer Stadt, die den Menschen in das städtische Leben binden sollte, gearbeitet; 1949 als Buch erschienen, leistete „Die Raumstadt“ einen bedeutenden Beitrag in der Wiederaufbaudebatte. Am Beispiel der Nordweststadt in Frankfurt/Main - für die Schwagenscheidt Ende der 1950er

Jahre auf der Grundlage der „Raumstadt“ ein Konzept vorlegte - wurde die Umsetzung seiner Ideen dargestellt, die seit Jahren Gegenstand kontroverser Diskussionen ist.

Am Abschluß des ersten Tages dieser Tagung standen drei Referate zum Umgang und der Gestaltung des öffentlichen Raums in der DDR, die von *Harald Kegler* (Dessau/Wittenberg) kommentiert und moderiert wurden. Im ersten Beitrag dieser Themengruppe stellte *Frank Betker* (Aachen) fest, daß Straßen und Plätze die bedeutsamen öffentlichen Räume in der DDR waren: ihnen kam in den 1950 verabschiedeten „16 Grundsätzen des Städtebaus“ besondere Bedeutung zu, hier fanden die öffentlichen Demonstrationen des Sozialismus statt und nicht zuletzt markieren sie als Bild den Anfang und das Ende der DDR. Obwohl die Bedingungen zur Ausgestaltung des öffentlichen Raums nahezu ideal waren - die Bodenfrage war gelöst und die Planungshierarchien institutionalisiert – gelang es nur in wenigen Fällen, den vermeintlich „sozialistischen Raum“ herzustellen. Betker vertrat die These, durch den wachsenden „Eigensinn“ der Akteure, der durch das starke Reglement provoziert wurde, habe letztlich nur noch die Behauptung eines Gegenbildes zur bürgerlich-kapitalistischen Gesellschaft aufrecht erhalten werden können. Denn der Wandel in der Gestaltung des öffentlichen Raums in der DDR, der in den 1950er Jahren noch stark von Demonstrations- und Repräsentationsgedanken geprägt war, verlor zunehmend an Bedeutung. Öffentliche Räume wie „Fußgängerboulevards“, die sich auf bürgerliche Begrifflichkeiten stützen, wurden zum Standard. Den öffentlichen Raum in DDR-Industriestädten am Beispiel der Stadt Ludwigsfelde betrachtete *Carsten Benke* (Berlin) in seinem Referat. Im Gegensatz zu den Groß- und Bezirksstädten kam der Gestaltung des öffentlichen Raums in den kleineren Städten eine nachrangige Bedeutung zu. Trotz der großen industriellen Bedeutung der Stadt Ludwigsfelde in der DDR scheiterten bis 1989 alle Bemühungen zur Errichtung eines Stadtzentrums. Lediglich kleinere Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raums konnten von Bewohnern und lokalen Akteuren realisiert werden. Dies war kein Einzelfall: die Errichtung von Wohnungsbauten und der sozialen Infrastrukturen stand im Vordergrund, die Gestaltung des Zentrums wurde aus Geldmangel gestrichen. Der Gestaltung und Bedeutung des öffentlichen Raums in Stalinstadt/Eisenhüttenstadt widmete sich *Ruth May* (Hannover) in ihrem Referat. Mit der Gründung einer Stadt, die den öffentlichen Raum zur Grundlage der Stadtgestalt erklärte, sollte der Idealtypus einer DDR-Industriestadt geschaffen werden. Der Gedanke, daß „sozialistisches Leben“ von einem Öffentlichkeitsanspruch bestimmt ist, konnte sich trotz aller Bemühungen auch in Stalinstadt nicht durchsetzen lassen. Der Rückzug ins Private, in Gärten und weniger prominente Orte nahm zu, auch wenn die Politik des öffentlichen Raums das Gegenteil anstrebte. Damit stellte sie die These auf, daß sich die Umgehensweisen mit dem öffentlichen Raum in Ost und West so sehr nicht unterschieden hätten, denn die Vorstellungen von geplanten „Bespelungen“ scheiterten in beiden deutschen Staaten. Nach einem kurzen Kommentar von *Harald Kegler*, der im Umgang mit dem öffentlichen Raum auf die wesentlichen Unterschiede zwischen Ost und West, wie die öffentliche Kontrolle über

Boden in der DDR oder das Programm der „16 Grundsätze des Städtebaus“ aufmerksam machte, wurden die unterschiedlichen Herangehensweisen zur Herstellung und Nutzung des öffentlichen Raums diskutiert.

Mit dem Beitrag von *Dirk Schubert* (Hamburg), „Die Fußgängerzone der Nachkriegszeit“, erfolgte der Einstieg in den zweiten Tag dieser Tagung. Schubert gab einen umfassenden Einblick in die Voraussetzungen und Ausgestaltungen von Fußgängerzonen, von historischen Vorbildern über den „Boom“ in der Nachkriegszeit bis hin zu aktuellen und mit den „klassischen“ Modellen konkurrierenden Formen, zeigte er den Wandel und die Vielfältigkeit städtischer Fußgängerbereiche auf. Dabei stellte er fest, daß mit der konzentrierten Aufwertung dieser Bereiche eine Entwertung der so genannten Rückseiten des öffentlichen Raums einher ging. Zudem hinterfragte er die Übertragbarkeit kultureller oder ideeller Ausprägungen wie die Versuche, südeuropäische Beispiele nach Mitteleuropa zu transformieren, oder die Belastungsgrenzen bei der Anpassung und dem Umbau des öffentlichen Raums. In dem folgenden Beitrag stellten *Tilman Harlander* (Stuttgart) und *Gerd Kuhn* (Stuttgart) die Frage nach „Niedergang oder Renaissance?“ des öffentlichen Raums und wiesen damit auf die Diskrepanz in den aktuellen Diskussionen hin, die sie mit fehlender Empirie und unzureichender theoretischer Reflexion begründeten. Die Betrachtungen der zum Teil widersprüchlichen Formen der Auseinandersetzungen mit Öffentlichkeit und dem öffentlichen Raum in Geschichte und Gegenwart hinsichtlich der Herstellung, Aneignung und Instrumentalisierung standen im Fokus des Vortrages. Sie kamen zu dem Schluß, daß es weniger um Verfall oder gar den Tod des öffentlichen Raums gehe - auch wenn sie Prinzipien wie „freie Zugänglichkeit“ für zunehmend gefährdet hielten und „soziale Kontrolle“ angesichts zunehmender „Überwachung“ zu einem Balanceakt avanciert - , sondern eher um „ungesteuerte Aneignungen“ und Neucodierungen, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt vielfach noch nicht erkannt würden.

Die abschließende Podiumsdiskussion unter der Fragestellung „Wie aktuell ist die Geschichte des Öffentlichen Raums?“, die von *Tilman Harlander* moderiert wurde, faßte einige wesentliche Aspekte in der Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum zusammen und stellte gleichzeitig erneut den Forschungsbedarf anhand der zahlreichen offenen Fragen fest: *Klaus Selle* (Aachen) betonte, daß nicht von einer „Krise des öffentlichen Raums“ gesprochen werden könne, sondern vielmehr von einer „Krise des Diskurses über den öffentlichen Raum“. Auch, daß es nach wie vor an fundierter Empirie fehle, die auf einer breiten Basis angelegt ist und sich nicht auf Einzelbeobachtungen stützt, und der Begriff der „Öffentlichkeit“ fälschlicherweise immer wieder mit öffentlichem Raum gleichgesetzt wird zeigt, daß der öffentliche Raum erst noch er und definiert werden müsse, damit eine Auseinandersetzung stattfinden kann. Auf ein anwachsendes Übermaß an Öffentlichen Räumen - insbesondere in schrumpfenden Regionen - wies *Harald Kegler* hin, er warnte vor Überinszenierungen des Öffentlichen Raums und der „Unbekümmertheit“, mit der gegenwärtig Stadtumbau betrieben wird. Obwohl mit dieser Tagung die Unklarhei-

ten in den Definitionen des Öffentlichen Raums nicht auszuräumen waren, so konnte dieses fast unüberschaubare Spektrum des öffentlichen Raums doch die Gefahr aufzeigen, daß die heutige Planung ohne Kenntnis der Geschichte und Hintergründe erfolge, hob *Gerd Kuhn* hervor. *Ursula von Petz* merkte an, daß auch positive Beispiele aus der Geschichte im Umgang mit öffentlichem Raum in Blick genommen werden sollten. Fragen nach der Tragfähigkeit bestimmter Öffentlicher Räume und den Gründen dafür könnten Ansätze für aktuelle Überlegungen liefern. *Christoph Bernhardt* bezeichnete die „Demontage“ einzelner Klischees der Historie als einen wesentlichen Aspekt für die aktuellen Diskussionen mit dem Öffentlichen Raum. Er forderte dazu auf, überholte Leitbilder zu hinterfragen. Den Wandel der öffentlichen Räume in den Mittelpunkt der planungsgeschichtlichen Auseinandersetzungen zu rücken, forderte *Gerhard Fehl*. Hierfür schlug er eine differenzierte Betrachtung nach Produktion, Gestaltung, Eigentum, Regulierung und Aneignung vor. Anmerkungen und Fragen aus dem Plenum wie den Gestalt bildenden interaktiven Anteilen, Zielgruppendefinitionen, einem angemessenen Umgang mit den unterschiedlichen historischen Raumtypen, oder den Zuständigkeiten und Beanspruchungen zur Herstellung und Nutzung des Öffentlichen Raums ergänzten den Katalog der Lücken, den der Forschungsstand aufweist.

Auch wenn mit der Vielzahl der Beiträge zur „Geschichte des Öffentlichen Raums“ ein fundierter Überblick über Produktion, Akteure, Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums in der jüngeren Geschichte gegeben wurde - überdies ergänzt durch Filmbeiträge des Fachbereichs Architektur der FH Dortmund zur Wahrnehmung des öffentlichen Raums in der Gegenwart - so war „der Öffentliche Raum“ dennoch nicht abschließend herauszuarbeiten. Die Tagung konnte das außerordentlich spannende planungsgeschichtliche Themenfeld nur anreißen, in dem weiterhin ein erheblicher Forschungsbedarf besteht. Eine Veröffentlichung der Tagungsbeiträge ist geplant.

Mit dieser Tagung wurde der Auftakt für einen kontinuierlichen Austausch der Arbeitsgruppe Planungsgeschichte der gsu gelegt: auf der Internetseite der gsu (www.gsu-stadtgeschichte.de) soll eine Plattform für die Arbeitsgruppe eingerichtet und künftig im jährlichen Rhythmus Tagungen zu relevanten Themen der Planungsgeschichte durchgeführt werden. Der nächste Termin ist für Januar 2005 in Hamburg vorgesehen. Interessenten an einer Mitarbeit in der gsu-Arbeitsgruppe Planungsgeschichte sind herzlich willkommen und werden gebeten, sich bei Harald Bodenschatz (Berlin) unter harald.bodenschatz@tu-berlin.de zu melden.

Wohnen im Eigentum in der Stadt. Eine Tagung der Wüstenrot Stiftung am 23.10.2003 in Ludwigsburg (Tagungsbericht)

Die Debatte über Suburbanisierung und ihre städtebaulichen, gesellschaftlichen und politischen Folgen ist in eine neue Phase eingetreten. War die wissenschaftliche Aufarbeitung des Phänomens „Zwischenstadt“ sozusagen die Diagnose, so folgt inzwischen die Entwicklung erster Therapie-Ansätze und deren Erprobung in der Praxis.

Insofern bewegte sich die Wüstenrot Stiftung im Schwerpunkt einer aktuellen Diskussion, als sie kürzlich in ihrer „Heimatstadt“ Ludwigsburg eine offene Tagung zu diesem Thema veranstaltete. Unter dem Titel „Wohnen im Eigentum in der Stadt“ sollten einerseits Argumente gegen das - trotz Stagnation des Wachstums von Bevölkerung und Wirtschaft - kaum gebremste weitere Wachstum der besiedelten und versiegelten Flächen auf Kosten der freien Landschaft gesammelt werden. Andererseits war es auch erklärtes Ziel der Tagung, die politischen Rahmenbedingungen alternativer Siedlungsstrategien aufzuzeigen und einige bereits umgesetzte Projekte schlaglichtartig in Wort und Bild zu präsentieren.

Angesichts des überall erkennbaren Rückzugs der öffentlichen Hand aus der Wohnbauförderung (und angesichts des Veranstalters, der immerhin von einer großen Bausparkasse abstammt) überrascht es nicht, daß die Tagung sich schwerpunktmäßig mit der Wohneigentumsbildung als Instrument der Stadtentwicklung und Stadterneuerung beschäftigte. Daher war es auch logisch, daß die Vertreter der Wüstenrot Stiftung in ihren Einführungen die innerhalb von Europa stark unterschiedlichen Wohneigentumsquoten (von 31% in der Schweiz bis hin zu 81% in Spanien) und die jeweils noch weit unter diesen Durchschnitts liegenden Eigentumsquoten in den Großstädten hervorhoben. Der Berliner Stadthistoriker und Soziologe *Harald Bodenschatz* arbeitete dieses Thema an dem immer wieder sehr anschaulichen siedlungsgeschichtlichen Vergleich zwischen England und Kontinentaleuropa auf und erläuterte die jahrhundertelange Vorgeschichte der in England recht hohen Eigentumsquote (69%), die um mehr als ein Viertel über der Quote in Deutschland (42%) liegt.

Marie-Therese Krings-Heckemeier von der Forschungsgruppe empirica beschäftigte sich anhand von weiteren, detaillierten statistischen Zahlen und Ergebnissen von Umfragen mit den Themen Wohnzufriedenheit und Wohnwünsche, wobei ihre Folgerungen und Handlungsanweisungen weniger überzeugen konnten als das reichhaltige und solide ausgewertete Datenmaterial. *Franz Pesch* zeigte aus der Sicht eines Stadtplaners und Architekten verschiedene Gebäudetypen auf, die in der Vergangenheit übliche Formen städtischen Wohneigentums bildeten und heute als solche wiederentdeckt werden. Weiterhin plädierte er für die Entwicklung neuer

Trägerformen für den Wohnungsbau, um die festgefahren Strukturen der Immobilienwirtschaft aufzubrechen und neu zu organisieren.

Die vielleicht spannendste These des Tages fand sich im Vortrag des Stadtplaners *Bernd Scholl*: Die in den Gesetzen vorgesehenen Planungsverfahren sind auf Außenentwicklung - und somit Zersiedelung – ausgelegt und diese sei fast immer organisatorisch erheblich einfacher machbar als Innenentwicklung, die jeweils im Einzelfall mühsam planungsrechtlich organisiert und abgesichert werden muß. Daher nutzt die Erkenntnis, daß die Innenentwicklung der Städte a priori Vorrang vor der Erweiterung der Siedlungsflächen haben sollte, nur dann etwas, wenn gleichzeitig intensiv an neuen Methoden der Baulandpolitik und des Flächenmanagements gearbeitet wird.

Im letzten Vortrag präsentierten *Christina Simon* und *Gerd Kuhn* erste Ergebnisse eines (von der Wüstenrot Stiftung finanzierten) Forschungsprojektes, in dessen Rahmen sie realisierte Beispiele für Maßnahmen von Wohneigentumsbildung in Städten gesammelt und dokumentiert haben. Die erstaunliche Vielfalt der gezeigten Projekte spiegelt die Bandbreite der Aufgabenstellung, aber auch die Erkenntnis, daß viele sehr verschiedene Faktoren - von den politischen und finanziellen Rahmenbedingungen über die Organisationsformen von Bauherrschaft und Bauträger bis hin zur Planung und Gestaltung - einen Einfluß darauf haben, ob ein Vorhaben gelingt oder scheitert. Noch spannender als die gebauten Häuser waren Beispiele, wo Angebot und Nachfrage durch innovative Vermittlungsmethoden zusammengebracht werden konnten, z.B. die Leipziger Webseite www.selbstnutzer.de.

Das abschließende Podium war weniger ein Austausch der beteiligten Referentinnen und Referenten als eine Gelegenheit für das Publikum, konkrete Fragen zu stellen und Probleme aus der jeweiligen Praxis in die Diskussion einzubringen. Aus den Wortmeldungen wurde schnell sehr deutlich, wie groß die Kluft im Denken und Handeln zwischen den verschiedenen Sparten der Immobilienwirtschaft, den staatlichen, kommunalen und freiberuflichen Planern und der Wissenschaft nach wie vor ist. Die Antworten vom Podium gingen daher nur selten über die Wiederholung bereits aufgestellter Thesen hinaus und brachten kaum neue Erkenntnisse.

Trotzdem ist es der Tagung mindestens gelungen, die Erkenntnisse aus neueren Forschungsarbeiten und Musterprojekten in anschaulicher Form vielen Akteuren zu vermitteln, die sich in ihrem beruflichen Alltag mit Stadtentwicklung, Wohnungsbau und Suburbanisierung beschäftigen - oft ohne sich alle Risiken und Nebenwirkungen vollständig klarzumachen. Wie man die Wüstenrot Stiftung kennt, werden weitere Veranstaltungen und Publikationen folgen.

Villa in Suburbia. Wohn- und Lebensformen des Bürgertums im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Berlin im Metropolenvergleich. Konferenz zu Ehren von Julius Posener am 3.10–5.10.2003 an der TU Berlin (Tagungsbericht)

Nicht nur die größte Mietskasernenstadt der Welt, sondern auch die größte Villenstadt der Welt - diese Charakterisierung Berlins um die Jahrhundertwende durch den großen Architekturhistoriker Julius Posener war der Ausgangspunkt einer Konferenz, die Heinz Reif an der TU Berlin vom 3. bis zum 5. Oktober 2003 organisierte. Er griff damit ein in Deutschland mit Blick auf geschichtliche Fragestellungen noch immer eher schwach erforschtes Thema auf, die Suburbanisierung (vgl. IMS 2/2002). Die Debatte über deren Ursachen, Formen und Folgen wird meist von gegenwarts- und zukunftsorientierten Sozialwissenschaftlern dominiert, die historische Perspektive bleibt in der Regel ausgeblendet. Daneben gilt das Augenmerk häufig der angelsächsischen Entwicklung, deutsche oder kontinentaleuropäische Beispiele stehen eher im Hintergrund. Diesem Mangel an historischer Unterfütterung sollte die Berliner Tagung ein Stück weit abhelfen. Suburbanisierung wurde hier zudem nicht als ein von den Mittelschichten vorangetriebener Prozeß vor allem des zwanzigsten Jahrhunderts gesehen, sondern mit ihren historischen Wurzeln und entscheidenden Prägungen durch das Großbürgertum im 19. Jahrhundert in Perspektive gesetzt. Im Mittelpunkt der Überlegungen stand die erste wichtige Phase der deutschen Entwicklung, die Bildung von Villenkolonien durch das städtische Bürgertum, das die Zentren zugunsten der Peripherie verließ. Diese Einordnung des Themas verdeutlicht die Bedeutung der Definition des Begriffs Suburbanisierung und seiner präzisen Abgrenzung. Erweiterungen der Innenstädte, die Eingemeindung von umliegenden Dörfern, die dann zu Kernen von Vororten wurden, oder nach 1918 neue Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus etwa gehören explizit nicht zu einer solchermaßen verstandenen Suburbanisierung. Ebenfalls außer Betracht bleiben Fragen der Eigentumsform oder der Bedeutung von Siedlungskernen und Zentralitätsfunktionen. Das Ziel der Tagung war vielmehr, wie *Heinz Reif* (Berlin) in seinem Eingangstatement hervorhob, kulturgeschichtliche Fragestellungen in den Vordergrund zu rücken. Suburbanisierungsgeschichte sei als interdisziplinär inspirierte Bürgertumsgeschichte zu schreiben, die den Gründen für den Zug des Berliner Bürgertums nach Westen, der sog. Westdrift, ebenso nachgehen solle wie den in den neuen Villenkolonien entstandenen bürgerlichen Lebensformen.

In der ersten Sektion zu „Rahmenbedingungen und Akteuren des großbürgerlichen ‘Zugs nach Westen’“ ging zunächst *Christof Biggeleben* (Berlin) auf die materiellen Voraussetzungen dieses Trends ein, den „neuen Reichtum“ im Berlin der Kaiserzeit. Er betonte den liberalen und selbstbewußten Charakter des Berliner Großbürgertums, der auch an seinem Mäzenatentum und den Geselligkeitsformen ablesbar war und sich in der Westdrift in den neuen Villensiedlungen manifestierte. *Dieter*

Radicke (Berlin) unterstrich die Bedeutung der Verkehrsentwicklung für diese Frühphase der Suburbanisierung: erfolgreiche Villenkolonien lagen weit vor den Toren der Stadt und verdankten diesen Erfolg einem eigenen Bahnanschluß. Während die Bahngesellschaften von den Entwicklungsgesellschaften Einnahmegarantien verlangten, forderte der Berliner Magistrat den Verkehrsanschluß auch für mindere Klassen. *Christoph Bernhardt* (Erkner) wies auf die zentrale Rolle der Berliner Terrangesellschaften für die Gründung neuer Villenkolonien hin und zeichnete ihre Entwicklung im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts nach. Er machte drei große Schübe des Kolonienbaus aus: ab 1860, in den 1890ern und ab 1903. Die charakteristischen Phänomene waren für *Bernhardt* dabei einerseits eine Spannung zwischen suburbanen Villen und neuen mehrstöckigen großbürgerlichen Mietshäusern (der „hochherrschaftlichen Etage“) und andererseits ein Trend zur Popularisierung und Vulgarisierung der Lebensform Villa beziehungsweise Einfamilienhaus. Beispiele hierfür waren etwa die Überformung älterer Villenviertel mit mehrstöckigen Mietshäusern sowie Gesellschaften wie die Heimstätten AG, die nicht mehr in erster Linie für das gehobene Bürgertum baute. Insbesondere nach dem ersten Weltkrieg verbreitete sich das ursprünglich großbürgerliche Ideal von Wohnen im Grünen mit großer Geschwindigkeit. *Celina Kress* (Berlin) stellte die Architekten und Bauformen des „Zugs nach Westen“ vor. Sie unterschied mehrere Phasen der Villenarchitektur. Die Stadtvilla im italienischen Stil wurde seit den 1860er Jahren von der klassischen palladianischen Villenform abgelöst, in der das Erdgeschoß mit großer Diele im Hochparterre ganz als Bühne der bürgerlichen Repräsentation diente. Die Wirtschaftsräume lagen im Souterrain und die Wohnräume in der ersten und zweiten Etage. Im wilhelminischen Kaiserreich gewann dagegen ein einfacherer Landhausstil an Einfluß, bei dem der Dialog mit Natur und Garten im Vordergrund stand: der Sockel wurde aufgegeben. In diese Linie gehörten auch die Bauten der Lebensreformbewegung, die Einfachheit und Naturbezogenheit zum Programm erhoben. Nach der Jahrhundertwende schließlich entdeckte die Architektur-Avantgarde auf der Suche nach der Moderne den Klassizismus der Zeit um 1800 wieder, bevor in der Weimarer Zeit neue radikale Raumvorstellungen zum Durchbruch gelangen konnten. In der Diskussion zu dieser Sektion wurde die Landhausbewegung als Rückzug von der Repräsentation ins Private gedeutet. Ferner wurde die sorgfältige Differenzierung nach groß- und mittelbürgerlichen Trägergruppen und ihren Wohn- beziehungsweise Lebensidealen angemahnt, ebenso wie die Beachtung von Zutrittsbarrieren in Form von Grundstücksgrößen und -preisen.

Die zweite Sektion widmete sich verschiedenen Fallbeispielen aus dem Berliner Norden und vor allem Westen. Zunächst beschrieb *Heinz Reif* (Berlin) mit einem der wenigen genuin kulturgeschichtlich ausgerichteten Beiträge das Tiergartenviertel, das erste Berliner Villenviertel, wenn auch keine Villenkolonie. Dort standen städtische und vorstädtische Mietshäuser sowie Landhäuser und Villen. Ab den 1880er Jahren fand eine verdichtende und tertialisierende Überformung statt, in deren Zuge auch neuartige dreigeschossige palaisartige Villen für das Großbürgertum entstanden, das allerdings bereits nach 1900 weiter gen Westen zog. *Reif* be-

tonte vor allem den Charakter des Tiergartenviertels als Bühne für die Inszenierung der bürgerlichen Frage nach dem „Wer bin ich?“. Der Statusanspruch der Großbürger wurde sowohl in der Architektur als auch in gesellschaftlichen Praktiken manifestiert. Ein Nachteil für die Entwicklung des Viertels war die Tatsache, daß es nicht als eigene politische Gemeinde verfaßt war, in der bürgerliche Selbstverwaltung hätte geübt werden können. *Tilmann Johannes Heinisch* (Berlin) legte in seiner Behandlung der Villenkolonie Alsen am Wannsee den Schwerpunkt auf landschaftsgärtnerische Fragen. Insbesondere die Gesamtanlage des Viertels und die Einbeziehung des Sees in die Sichtachsen waren ihm wichtig. *Karl-Heinz Metzger* (Berlin) zeichnete die Entwicklung des Grunewaldviertels nach, einer der schillerndsten Kolonien Berlins. Ab 1889 wurden eigens künstliche Seen geschaffen, um gestalterische Exklusivität zu erreichen. Die politische Selbstverwaltung der eigenständigen Landgemeinde, eine eigene Schule und die Zeitung „Grunewald-Echo“ charakterisierten das Viertel, seine Exklusivität wurde durch sehr große Grundstücke, zahlreiche Bedienstete und ein ausgeprägtes gesellschaftliches Leben gewährleistet. *Thomas Wolfes* (Berlin) stellte als deutlichen Kontrastfall dazu die mittelbürgerliche Siedlung Lichterfelde vor, die von der Gesellschaft des Terrainunternehmers Carstenn entworfen wurde. Hier fanden sich nur wenige Mitglieder der Oberschicht wieder und gesellschaftlich dominierten, anders als im konservativ-liberalen Grunewald, konservative Kräfte. *Dorothea Zöbl* (Berlin) schilderte anhand des Westends die Vision eines bürgerlichen Arkadiens, das mit der Anbindung an die S-Bahn auch weit vor der Stadt ausgeprägtes gesellschaftliches Leben ermöglichte. Sie zeichnete die Umzüge der Familie Lepsius nach, die dem immer weiteren Ausgreifen der Stadt nach Westen folgte und stets eine Wohnung am jeweiligen Stadtrand bezog. *Felix Escher* (Berlin) zeigte die Entwicklung des Landhausvororts Nikolassee zwischen Siedlung und Gemeindebildung. Den künftigen Bewohnern wurden seitens der Terraingesellschaft wesentliche infrastrukturelle Institutionen wie eigene Schule, Kirche und Friedhof vertraglich zugesichert - bei einem gleichzeitigen Verbot von Gewerbe, Lokalen und Sanatorien. *Wolfgang Hofmann* (Berlin) schließlich widmete sich den Wohnformen der Siemens-Manager um 1930. Ausgehend von der Annahme, daß auch leitende Angestellte zu einem über Selbständigkeit der Berufsausübung, gehobene Lebenslage sowie einen bürgerlichen Wertekanon definierten Bürgertum zu rechnen seien, differenzierte er zwischen „Oberbeamten“ und mittlerem Management und stellte fest, daß nur wenige Oberbeamte ausschließlich in städtischen Mietsetagen wohnten, einige diese jedoch mit einer Sommervilla kombinierten. In der Diskussion wurde die Konkurrenz zwischen den einzelnen Villenkolonien betont und nach dem Verhältnis von Binnenkommunikation und Außenwirkung gefragt. Schließlich wurde der Zug nach Westen als ein Verlust von Begegnungsqualität gedeutet.

In der dritten Sektion ging es um das Leben in den suburbanen Villen, um „Raumkunst, Lebenskunst und 'moralische Botschaften'“. *Dietrich Worbs* (Berlin) analysierte anhand verschiedener Villen aus dem Westend Phasen der Stilentwicklung und betonte vor allem die verschiedenen Auffassungen vom Verhältnis der Räume

zueinander, zur Straße und zum Garten sowie vom Verhältnis von Privat- zu Wirtschaftsräumen und der Erschließung des Hauses durch Treppe und Diele. In der Diskussion wurde nach der Plazierung der Küche und dem Zeitpunkt des Verschwindens der anfangs obligatorischen „Damenzimmer“ gefragt. *Reinald Eckert* (Berlin) stellte die Entwicklung vom Landschafts- zum Architekturgarten im Laufe des Kaiserreichs dar. Während bewegte Topographien, möglichst unter Einbeziehung des Sees für weite Blickbezüge, in großen Parks von bis zu 20.000 m² das Ideal bildeten, wurde auch auf viel kleineren Grundstücken dieser Stil umgesetzt. Erst um die Jahrhundertwende begannen Architekten im Zuge der Reformbewegungen frei von den Zwängen der Gartenbau-Profession eigene Vorstellungen zu entwickeln, die Haus und Garten als Einheit auffaßten und sich stärker an Barock- und Renaissance-Gärten orientierten. Der Lichtwark-Garten der Liebermann-Villa am Wannsee war laut Eckert ein Paradebeispiel hierfür. Die Diskussion drehte sich vor allem um die Rolle der gesetzlich vorgeschriebenen Vorgärten und alternative Idealvorstellungen wie verwilderte Gärten.

Sonja Günther (Bielefeld) behandelte am Beispiel einiger Häuser von Muthesius die Villa als großbürgerliches Gesamtkunstwerk. Die Familie stand im Mittelpunkt, Sachlichkeit und Takt waren die aus England importierten Leitbilder, die Sphären von Arbeit und Privatem blieben streng getrennt. Gleichwohl blieb das Haus offen für Besucher. *Wolfgang Schäche* (Berlin) widmete sich der riesigen Villa Arnold von Siemens am Kleinen Wannsee und ihrer baulichen Entwicklung, die er mit der Familiengeschichte in Beziehung setzte. *Ernst Siebel* (Berlin) stellte die Geschichte der Bankiersfamilie Mendelssohn in den Mittelpunkt seiner Überlegungen zu bürgerlichem Lebensstil zwischen Privatisierung und „moralischer Mission“. Ausgehend von Stadthaus, Stadtrand-Villa und Landhaus der Mendelssohns unterschied er zwischen dem Salon als urbaner Geselligkeitsform und dem Diner als Pendant dazu in den Villen. Das Spannungsverhältnis zwischen Nähe und Ferne charakterisierte das Verhältnis der Familie zu ihren verschiedenen Häusern. In der Diskussion der Vorträge wurde nach den psycho-historischen Folgen einer Abkapselung vom sozialen Wandel in der Stadt gefragt. Zugleich wurden stärker kulturgeschichtliche Zugänge zur Thematik eingefordert, die die Inszenierungen in den Selbstdarstellungen der Großbürger kritisch hinterfragen und die zeitgenössische Kritik an den „Neureichen“ ernster nehmen müsse. *Gerd Kuhn* (Stuttgart) beschäftigte sich mit der Technisierung des Haushalts als Distinktionsmerkmal. Ausgehend von einer Fraktionierung des Bürgertums und einer entsprechenden Pluralisierung von Lebensstilen forderte er eine Berücksichtigung nicht nur der objektiven Lage, sondern auch des Bewußtseins ein: Das tägliche Bad etwa galt ursprünglich nicht als Inbegriff von bürgerlichem Komfort, sondern als Privileg der Huren aus der Halbwelt. Auch nach der flächendeckenden Verbreitung von Gas und Elektrizität trat nicht etwa eine Egalisierung ein, sondern eine Distinktion über die Art der vorhandenen Geräte. Insbesondere das Recht zur Aufzugnutzung wurde in der Diskussion als Beispiel hierfür angeführt.

Die vierte Sektion behandelte Ausdifferenzierungen bürgerlichen Wohnens in Form von Grand Hotels und Badeorten. *Habbo Knoch* (Göttingen) betonte die Notwendigkeit eines kritischen Blicks auf die Villen als „Anstalten“ im Sinne Foucaults. Insbesondere die Exklusivität des Zugangs sei ein wichtiges Merkmal hierfür. Diese Exklusivität verband sie mit den Berliner Grand Hotels, die er als Miniaturen künftiger Modelle einer idealen Stadt las. Er unterschied moderne Passanten- und luxuriöse Familienhotels und verortete sie als Scharnier zwischen Geschäfts- und Privatwelt. *Gunter Heinickel* und *Hans Christian Bresgott* (TU Berlin) stellten den Ferienort Heringsdorf auf Usedom als großbürgerliches Ideal einer Meeresfrische dar. *Heinickel* lieferte mit dem umweltpsychologischen Begriff der komplementären Kontrastorte als Ziel einer Fluchtbewegung aus der Großstadt den theoretischen Unterbau für *Bresgotts* Beschreibung des mondänen linksliberal geprägten Badeorts.

In der letzten Sektion unter dem Titel „Berlin im Metropolenvergleich“ wurden drei alternative Entwicklungsfälle vorgestellt, ein dezidierter Vergleich jedoch nicht vorgenommen. *Dirk Schubert* (Hamburg) zeichnete die Geschichte der Stadterweiterung Harvestehude auf dem Hamburger Klosterland nach und betonte, daß das Viertel niemals eine eigene Gebietsidentität ausbilden konnte, wohl wegen des Fehlens eines eigenen Zentrums oder einer Schule. In der Diskussion blieb umstritten, ob bei einer Stadterweiterung überhaupt von Suburbia gesprochen werden könne. *Ralf Roth* (Frankfurt/M.) schilderte die Entwicklung des Frankfurter Westends entlang der Bockenheimer Landstraße. Während es zunächst der Wohnort erfolgreicher Minderheiten wie Juden, Katholiken und Hugenotten war, zog es zunehmend auch die Eliten der protestantischen Mehrheitsgesellschaft an. Schließlich entstand der Großteil wichtiger neuer Kultureinrichtungen in der Nähe des Westends. Der Erfolg des Viertels bildete laut *Roth* allerdings auch den Keim seines Abstiegs: die Verdichtung aufgrund gestiegener Preise führte zu einem deutlichen Verlust an Distinktionskraft. *Hannes Stekl* (Wien) schließlich stellte das Beispiel des Wiener Villenvororts Währing vor. Dieser stand immer in Konkurrenz zu großbürgerlichen Mietsetagen am neugestalteten Wiener Ring und konnte sich als Wohnort der Oberschicht nie durchsetzen. Die Ringstraßengesellschaft nutzte stattdessen zwei Alternativen: entweder den Umzug mit Hausrat und Bediensteten in eine gemietete Sommerfrische oder gleich den Kauf einer ländlichen Sommerresidenz. In der Schlußdiskussion wurde noch einmal der Begriff Suburbia hinterfragt und das Spezifikum des Zugs an den Stadtrand herausgestellt. Ferner wurde darauf hingewiesen, daß sowohl in Deutschland als auch in Österreich die großbürgerliche Eigentumswohnung nicht weit verbreitet war, die „hochherrschaftliche Etage“ stattdessen in der Regel von Baugesellschaften vermietet wurde.

In seinem Schlußkommentar faßte *Heinz Reif* (Berlin) noch einmal die Ziele der Konferenz zusammen und betonte, daß die Ergebnisse den Nutzen von sozialhistorischen Kategorien wie der Unterscheidung zwischen mittel- und großbürgerlichen Schichten gezeigt hätten. Er interpretierte den Zug des Bürgertums nach Westen als

eine Verarmung an Kommunikation; der Nationalsozialismus etwa sei in Grunewald erst sehr spät bemerkt worden. Schließlich sei weiter nach den Ursachen der Begeisterung des Bürgertums für das Konzept der Suburbanisierung und nach den Selbstbehauptungsstrategien einzelner Villenkolonien sowie nach der Bedeutung der bürgerlichen Selbstinszenierungen insgesamt zu fragen. Den Abschluß der Tagung bildete ein Vortrag von *Dietrich Worbs* (Berlin) zur heutigen Situation des architektonischen Erbes der Villa in suburbia, in dem er Abriß, Umnutzung und Musealisierung als dominante Strategien des Umgangs mit den „Denkmälern des Bürgertums“ (Robert Fishman) herausstellte.

Insgesamt hat die Tagung die Fruchtbarkeit des zeitlich und inhaltlich fokussierten Zugriffs sowohl für die Suburbanisierungs- als auch für die Bürgertumsforschung gezeigt und einen deutlichen Gewinn an ausdifferenzierten Erkenntnissen ergeben. Zugleich wurden Vor- und Nachteile interdisziplinärer Zusammenarbeit bei einer präzisen historischen Fragestellung deutlich. Die Kombination unterschiedlicher fachspezifischer Blickwinkel brachte verschiedene Sichtweisen zusammen, die jedoch bei einem stärkeren Bezug auf die eigentliche Fragestellung noch weitaus fruchtbarer hätten sein können. Desgleichen wurden wichtige Desiderata für die Suburbanisierungsforschung deutlich: spätere Phasen der Suburbanisierung in Deutschland müßten mit der gleichen Intensität vergleichend erforscht werden wie der großbürgerliche Villenbau um die Jahrhundertwende. Zugleich wäre ein genauerer Bezug auf verschiedene Definitionen von Suburbia notwendig, insbesondere im Vergleich mit angelsächsischen Entwicklungspfaden. Vor allem aber steht ein wirklicher Vergleich kontinentaleuropäischer Suburbanisierungsmuster im 19. und 20. Jahrhundert noch aus, der gerade für eine vergleichende Bürgertumsforschung reichhaltige Aufschlüsse über unterschiedliche Wertvorstellungen und Ideale verspricht.

Mitteilungen

Tagungstermine

2004

6. – 7. Februar *Städte im Sozialismus: Stadtentwicklung – Kommunalpolitik – urbanes Leben*
Konferenz des Forschungsprojektes „Industriestädte in der SBZ/DDR 1945–1989/90“ in Berlin. Weitere Informationen bei Christoph Bernhardt, e-mail: bernhardt@irs-net.de
22. – 24. März *Die große Stadt*
35. Frühjahrskolloquium des Kuratoriums für vergleichende Städtegeschichte in Münster e.V. Das Programm wird rechtzeitig auf der Internetseite des ISTG bekanntgegeben: www.uni-muenster.de/staedtegeschichte.html
1. – 2. April *The Nineteenth Century Suburb and Beyond*
Urban History Group Meeting am Royal Holloway College, University of London. Informationen: www.le.ac.uk/urbanhist/urbanconf/suburb.html
6. – 9. Mai *Stadt am Fluß, Stadt am Wasser*
Internationale Städtetagung der Arbeitsgemeinschaft „Die Alte Stadt e.V.“ in Burghausen. Das Programm ist noch nicht festgelegt und wird zu gegebener Zeit auf der Internetseite der Arbeitsgemeinschaft einzusehen sein: www.alte-stadt.de/intert.html. Informationen und Tagungsanmeldung: Die Alte Stadt e.V. Postfach 100 355, 73726 Esslingen/Neckar., e-mail: Doris.Paul@esslingen.de
30. Juli – 2. August *Imagining the City*
International Interdisciplinary Conference am St. Johns College der Universität Cambridge, Call for Papers und weitere Informationen: www.le.ac.uk/urbanhist/urbanconf/imaging.html

Erster Band der GSU-Reihe *Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung* erschienen.

Kürzlich erschien der erste, von Adelheid von Saldern unter Mitarbeit von Alice von Plato, Elfie Rembold und Lu Seegers herausgegebene Band der gsu-Buchreihe unter dem Titel *Inszenierte Einigkeit. Herrschaftsrepräsentation in DDR-Städten*.

Obwohl über die DDR schon viel geforscht worden ist, haben HistorikerInnen bislang kaum über Städte gearbeitet. Besonders auf Festen und Feiern wurde Herrschaft repräsentiert und Stadtöffentlichkeit aktiviert. Staat und Partei brauchten die Städte als sichtbares Zeichen der von ihnen proklamierten Leistungsfähigkeit des sozialistischen Systems. Sondermittel sollten die städtische Infrastruktur und die Versorgungslage verbessern. Nach außen hin dienten die großen Ereignisse, Einigkeit zwischen Staat und Stadt zu inszenieren und vielfältige Identifikationsangebote zu schaffen.

Dieser Band zeigt nun durch Einblicke in die Akten auch die zahlreichen Spannungen zwischen Staat und Stadt auf, besonders bei Fragen der Geschichtskultur, der Veranstaltungen, der Politisierung sowie der Organisation.

Institut für Landesentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW) gegründet

Am 1. August des Jahres wurde durch Zusammenlegung des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Dortmund) und des Landesinstituts für Bauwesen (Aachen) das neue Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW) geschaffen.

Am Hauptstandort Dortmund und dem Nebenstandort Aachen sind insgesamt 130 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Forschungsschwerpunkte sind demographische Entwicklung, Entwicklung von Stadtregionen, Siedlungs- und Flächenentwicklung, soziale und integrative Stadtentwicklung, Wohnungswesen, Stadtbild- und Denkmalpflege, integrierte Mobilitätskonzepte sowie Baumanagement, ökologisches Bauen und Klimaschutz.

Das ILS NRW soll Impulse liefern, um die Politik, das Planen und Bauen in Nordrhein-Westfalen zu unterstützen. Mit eigenen Forschungsprojekten und enger Kooperation mit Hochschulen und anderen Forschungseinrichtungen will das ILS NRW einschlägiges Wissen praxisnah und problemorientiert bereitstellen.

Weitere Informationen: www.ils.nrw.de oder www.lb.nrw.de

Mitgliederversammlung der Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung

Am 5.10.2003 wurde in Berlin im Rahmen des 38. Volkskundekongresses der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde die diesjährige Mitgliederversammlung (MV) der Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung (GSU) abgehalten. Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden der GSU, *Prof. Heinz Reif* und den Gastgeber *Prof. Wolfgang Kaschuba* informierte Prof. Reif in seinem Bericht u.a. über mehrere im Rahmen der GSU veranstaltete bzw. geplante Tagungen sowie die Gründung von Arbeitsgruppen der GSU (vgl. dazu die Berichte in diesem Heft). Die Gesellschaft sei durch Berichte in mehreren historischen Zeitschriften bekannter geworden, müsse aber ihre Mitgliederwerbung weiter verstärkt fortsetzen. Er informierte auch über die für den Historikertag 2004 von *Prof. Zimmermann* beantragte stadthistorische Sektion, an die angelehnt auch die nächste MV der GSU stattfinden soll. Dort sollten auch Neubesetzungen im Vorstand eingeleitet werden. Der anschließende Bericht des Schatzmeisters *Prof. Schildt* informierte über den Mitgliederstand von 139 zum 29.9.2003 (der sich beim Erscheinen dieser Nummer der IMS noch einmal um ca. 10% erhöht hat), bei einem klaren Übergewicht der Historiker. Im Anschluß teilten die Kassenprüfer *PD. Dr. Hein* und *Dr. Hörold* mit, daß die Prüfung der Unterlagen eine einwandfreie Rechnungsführung des Schatzmeisters ergeben hätte, so daß sie den Abschluß uneingeschränkt bestätigen könnten.

Der Bericht des Beirates für interdisziplinäre Zusammenarbeit *Dr. Kuhn* hob u.a. die Fortschritte auf dem Gebiet der Arbeitsgruppen und Tagungen sowie die mangelnde Repräsentanz von Geographen in der GSU hervor. Der Beirat für den wissenschaftlichen Nachwuchs *Prof. Zimmermann* erläuterte das Auswahlverfahren unter den zahlreichen Vorschlägen für die am gleichen Nachmittag angesetzten Vorträge von Doktoranden und Habilitanden und plädierte für eine stärkere Repräsentanz jüngerer GSU-Mitglieder in den Gremien und Foren der Gesellschaft. Der Beirat für internationale Zusammenarbeit *Prof. Wischermann* schilderte den Stand der Vorbereitungen für die nächste internationale Stadthistorikertagung in Athen Ende Oktober 2004, auf der zahlreiche Sektionen unter der Leitung deutscher Stadthistoriker eingerichtet seien.

Nach einem Vortrag des japanischen Gastes *Prof. Baba* von der Fakultät für europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Tokio über den Stand der Stadtgeschichtsforschung in Japan erfolgte die Entlastung des Vorstandes per Akklamation. Im Anschluß erläuterte Frau *Prof. von Saldern* das Grundsatzpapier der GSU, das seit über einem Jahr als Vorschlag zirkuliert und diskutiert werde und wies darauf hin, daß es in Zukunft weiter entwickelt werden solle. Das Papier wurde ohne Gegenstimmen bei wenigen Enthaltungen angenommen. Daraufhin stellte sie das Konzept der Buchreihe der GSU vor, deren erster Band mit dem Titel „Inszenierte Einigkeit“ über die städtischen Öffentlichkeiten in der DDR dieser Tage

erscheint. Zum Abschluß des ersten Teils der MV wurde Prof. Horst Matzerath zum Ehrenmitglied der GSU ernannt. Prof. Reulecke hob in seiner Laudatio unter anderem die bahnbrechenden wissenschaftlichen Arbeiten des Geehrten, u.a. zum Thema städtische Selbstverwaltung im Nationalsozialismus, hervor, seine Verdienste um die internationale Vernetzung der Stadtgeschichte sowie seine Tätigkeit als Leiter des NS-Dokumentationszentrums in Köln. Nach der Mittagspause wurde die MV mit der Vorstellung neuer Forschungsergebnisse aus Dissertations- und Habilitationsprojekten fortgesetzt und ging am frühen Abend zu Ende.

Themenschwerpunkt des nächsten IMS-Heftes (2004/1)

Die nächste Ausgabe der IMS wird sich im Schwerpunkt mit dem Thema „Stadt und Geschlecht“ auseinandersetzen. Verantwortliche Herausgeberin wird Adelheid von Saldern (Hannover) sein.

Personalia

Sabine Barles, Maître de conférence, Laboratoire Théorie des Mutations Urbaine, Institut Français d'Urbanisme, e-mail: sabine.barles@wanadoo.fr

Dipl.-Ing. Carsten Benke M.A., Arbeitsstelle für europäische Stadtgeschichte, Technische Universität Berlin, e-mail: carsten.benke@tu-berlin.de

Dr. Christoph Bernhardt, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung in Erkner, e-mail: bernhardt@irs-net.de

Libor Elleder, Tschechischer Hydrographischer Dienstes, e-mail: Elleder@chmi.cz

Jochen Guckes M.A., Institut für Geschichtswissenschaften der Humboldt-Universität zu Berlin, e-mail: guckesj@geschichte.hu-berlin.de

Prof. Dr. Wolfgang Hofmann, Institut für Geschichte und Kunstgeschichte der Technischen Universität Berlin

Dr. Jürgen Klöckler, Stadtarchiv Konstanz, e-mail: KloecklerJ@stadt.konstanz.de

Katrin Knäusel M.A., Historisches Seminar der Ludwig-Maximilians-Universität München, e-mail: katrin.knaeusel@lrz.uni-muenchen.de

Dipl.-Ing. Rüdiger Krisch, Architekt, e-mail: info@krisch-partner.de

Laurence Lestel, Maître de conférence, Centre d'Histoire des Techniques, Conservatoire National des Arts et Métiers, Paris, e-mail: lestel@cnam.fr

Laurence Lestel, Maître de conférence, Centre d'Histoire des Techniques, Conservatoire National des Arts et Métiers, Paris, e-mail: lestel@cnam.fr

Prof. Dr. Dieter Rebentisch, Leiter des Historischen Instituts Frankfurt a.D., e-mail: dieter.rebentisch@stadt-frankfurt.de

PD Dr. Dirk Schubert, Technische Universität Hamburg-Harburg, e-mail: d.schubert@tu-harburg.de

Dr. Lu Seegers, Sonderforschungsbereich „Erinnerungskulturen“, Universität Gießen, e-mail: seegers@mbx.hist-sem.uni-hannover.de

Malte Thießen M.A., e-mail: maltethiessen@web.de

Yasemin Utku, Institut für Raumplanung (IRPUD), Universität Dortmund, e-mail: utku@rp.uni-dortmund.de

PD Dr. Jörg Vögele, Institut für Geschichte der Medizin der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, e-mail: voegele@uni-duesseldorf.de

Dipl.-Geogr. Karin Winklhofer, Institut für Biologie der Humboldt-Universität zu Berlin, e-mail: k.winklhofer@biologie.hu-berlin.de

Rezension

Wolfgang Hofmann

Richard Lawton; Robert Lee (Hg.), Population and Society in Western European Port-Cities c.1650-1939 (Liverpool Studies in European Population, Bd. 2), Liverpool 2002

Hafenstädte blicken sowohl nach drinnen wie nach draußen, aufs Meer und ins Binnenland, denn sie sind Umschlagplätze von Gütern und Menschen, von Ideen, aber auch von Krankheiten. Jedoch werden sie geprägt von der See, von ihren großen Möglichkeiten des Gewinns und ihren Gefahren, denen Schiffe und Mannschaften widerstehen müssen. Symbolisch kommen die so unterschiedlichen Bedingungen von beiden Ausrichtungen der Hafenstädte in der Reise zum Ausdruck, die Theodor Fontane 1844 von Berlin nach London unternahm. Mit einem Elbdampfer fuhr er zunächst gemächlich von Magdeburg aus den Fluß hinunter, bestieg in Hamburg ein Schiff mit einer weitaus kräftigeren Maschine von 262 Pferdestärken und geriet auf der Nordsee in einen Sturm, der dem Dichter die Poesie verschlug.

Der vorliegende Band mit 10 Beiträgen verschiedener Autoren über einzelne europäische Seehafen-Städte sowie einer zusammenfassenden Analyse der Herausgeber fragt nach der Prägung der port-cities. Er ist zunächst der Herausarbeitung des Typus Hafenstadt gewidmet, ordnet sich ein in die funktionalen Unterscheidungen, die Stadthistoriker und Geographen bei der Untersuchung des Urbanisierungsprozesses getroffen haben. Doch das Forschungsinteresse und das Instrumentarium ist spezifischer, nutzt den Typus, um die Besonderheiten der Bevölkerungsentwicklung im Urbanisierungsprozeß vorwiegend des 19. Jahrhunderts zu klären. Ausgangspunkt ist die Beobachtung, daß die hier behandelten bedeutenden Handelshäfen wie Bremen (Robert Lee, Peter Marschalck), Genua (Guiseppe Felloni), Glasgow (Andrew Gibb), Liverpool (Richard Lawton), Malmö (Gunnar Fridlitzius), Triest (Marina Cattaruzza), Hamburg (Clemens Wischermann) und Nantes (Angela Fahy) im 19. Jahrhundert überproportionale Wachstumsraten der Bevölkerung aufwiesen und auch die mit herangezogene kleinere Handelsstadt Cork (John B. O Brian) sowie der Flottenstützpunkt Portsmouth (Barry Stapleton) ähnliche demographische Erscheinungen zeigten (S. 27). Die systematische Frage geht also auf die Spezifik der demographischen Entwicklung und Struktur in den Hafenstädten über einen längeren Zeitraum, ihre Verallgemeinerungsfähigkeit innerhalb des Typus sowie ihrer Einordnung in den allgemeinen Urbanisierungsprozeß. Das impliziert methodisch den Vergleich zwischen den Hafenstädten, und zwar nicht nur den hier besonders vorgestellten, sowie das Messen der demographischen Entwicklung an jeweils nationalen Maßstäben.

Die beiden Herausgeber Richard Lawton und Robert Lee, beide Professoren der Universität Liverpool, fassen die Ergebnisse der Fallstudien in einem einleitenden Aufsatz zusammen. Das hat den großen, orientierenden Vorteil, daß man die sozio-ökonomischen Porträts der einzelnen Städte vor dem Hintergrund einer demographischen Matrix der Hafenstadt im modernen Urbanisierungsprozess lesen kann, den systematischen Leitfaden immer im Kopf behält.

Dieser enthält die folgenden Aussagen:

1. Hafenstädte tragen früh und überproportional zum Urbanisierungsprozess der einzelnen Staaten bei.
2. Ihre demographische Entwicklung ist gekennzeichnet durch hohe Geburtsraten verbunden mit frühen Heiraten.
3. Dieser Beitrag zum Bevölkerungswachstum wird aber durch hohe Sterblichkeitsraten reduziert, der vor allem Kindersterblichkeit einschließt.
4. Deshalb beruht das Wachstum zu erheblichen Teilen auf Zuwanderung, wie im 19. Jh. in Bremen zu 53%, in Hamburg mit 60% und in Triest zwischen 1900 und 1910 sogar zu 70%.
5. Diese Zuwanderung ist in beträchtlichem Maße Fernwanderung und begründete eine ethnische Vielfalt der Hafenstädte, wie z.B. in Liverpool und Glasgow mit ihren irischen Einwanderern, Triest mit Zuwanderern aus weiteren Teilen des Mittelmeerraums und der Donaumonarchie.
6. Eine starke Tendenz zur Segregation im Stadtgebiet aus ethnischen und sozio-ökonomischen Gründen.
7. Der am Ende des 19. Jahrhunderts einsetzende demographische Übergang zu einer geringeren Kinderzahl ist in Hafenstädten verzögert.

Sowohl bei der vergleichenden Analyse der Herausgeber wie in den Fallstudien kommt nun nicht eine glatte Verifikation des Modells heraus, dazu sind Editoren und Autoren der Fallstudien zu erfahrene Forscher. Sie haben in diesen und anderen Studien beobachtet, welche Vielfalt von Faktoren die Entwicklung einer Stadt beeinflussen, vor allem wenn man nicht nur statistische Daten erhebt, sondern auch nach Erklärungen für die bevölkerungshistorischen Phänomene sucht. Aber schon zu Beginn brechen Lawton und Lee den Typus Hafenstadt auf, weisen auf die Unterschiede zwischen Handelshäfen, die hier vorrangig untersucht werden, und Marine-Häfen hin, wo das Engagement des Staates z.B. im Wohnungsbau ganz andere Bedingungen herstellte und wo das Ungleichgewicht zwischen Männern und Frauen besonders markant war. Sie weisen auf Fischereihäfen und Fährhäfen hin. Ferner heben sie die mit Hauptstadtfunktionen verbundenen Häfen wie London, Kopenhagen, Stockholm und Oslo als besondere Gruppe hervor, die wegen der Vielfalt der dort den demographischen Prozess beeinflussenden Faktoren nur ergänzend herangezogen werden. Also das Tableau der Hafenstädte ergibt ein sehr

buntes Bild, in dem aber doch die angeführten Merkmale als gemeinsame Tendenzen hervortreten.

Als ein Schlüsselproblem für die Erklärung der demographischen Besonderheiten der Hafenstädte erweist sich die hohe Mortalitätsrate. Fridlitzius konzentriert seine Untersuchung von Malmö ganz darauf. Es gibt gerade für die Zeit des 19. Jahrhunderts zwei manifeste Ursachen: Die eine hängt primär mit der Orientierung der Bevölkerung auf See und Hafen zusammen: Der Tod auf See betraf die in der Hafenstadt ansässigen Matrosen und Kapitäne, der Tod im Hafen die bei den gefährlichen Arbeiten in den Docks und beim Laden eingesetzten Arbeiter. Beide trafen vor allem die Jahrgänge der jüngeren Männer und dabei waren z.B. in Bremen die Zuwanderer dreimal so häufig von Gewalt und Unfall betroffen wie die Einheimischen (Lee, Marschalck, S. 259). Die andere durch katastrophische Ereignisse weit hin bekannte Ursache ist die hohe Todesrate durch die Seuchenzüge des 19. Jahrhunderts, die vor allem Kinder betraf. Besonders Cholera und Typhus forderten in den Hafenstädten hohe Opferzahlen. In Hamburg starben 1892 innerhalb von 6 Wochen 10 000 Menschen (1892), in Glasgow 1853 innerhalb eines halben Jahres 3 000 (Gibb, S. 479). Gerade diese hohe Anfälligkeit für epidemische Krankheiten hing mit der besonderen Bevölkerungsstruktur und den Lebensverhältnissen bestimmter, für Hafenstädte charakteristische Bevölkerungsgruppen zusammen, wie diese und andere vorhergehende Untersuchungen gezeigt haben, verwiesen sei z.B. für Hamburg neben der hier vorliegenden Studie von Wischermann auf dessen eigene frühere Arbeiten über das Wohnen in Hamburg und die Untersuchungen von Evans und Grüttner. Ein unstabiles Arbeitsangebot für ungelernete Kräfte im Hafen führte zu niedrigen Durchschnittseinkommen mit periodisch völligem Ausfall, mit der Folge von ungesunden, überbesetzten Wohnungen letzteres auch durch den Zwang zur Konzentration des Wohnens in der Nähe des Hafens bedingt. Das Hamburger Gängeviertel und die Quartiere der irischen Hafearbeiter in Liverpool waren exemplarische Orte von Krankheiten, besonders für Kinder.

Diese Befunde mit verallgemeinernder Tendenz bedürfen aber zweier Differenzierungen, die teils von den Autoren selbst eingeführt werden, teils aus den Vergleichen hervorgehen. Lawton weist z.B. darauf hin (S.120ff.), daß die demographischen Merkmale der britischen Hafenstädte keine ausschließlichen Besonderheiten im Städtesystem sind, daß z.B. hohe Kindersterblichkeit und Tod durch Seuchen auch in anderen Städten in großem Umfang auftraten. Aber die besondere Struktur der Bevölkerung und ihre exponierte Lage gegenüber Einflüssen von außen machten sie in Hafenorten besonders anfällig.

Die andere Differenzierung bezieht sich auf den Vergleich zwischen Hafenstädten. So erfolgte z.B. der demographische Übergang zu begrenzter Kinderzahl in Liverpool erst gegen Mitte des 20. Jahrhunderts (Lawton, S. 110), während er in Bremen bereits vor dem Einsetzen der Industrialisierung sichtbar wird (Lee, Marschalck, S. 265) Aus mehreren Untersuchungen geht auch hervor, daß das zunehmende Angebot von Industriearbeitsplätzen die Einkommen verstetigte und damit, zusammen

mit Reformmaßnahmen, die Gesundheitsverhältnisse verbesserte. Diese moderne Kompensation vorindustrieller Hafenarbeit kann in einem ähnlichen, allgemeinen Zusammenhang gesehen werden, auf den bereits Wolfgang Köllmann hinwies: Die Einführung der Industriearbeit rettete, trotz aller Härten, vor der Verelendung in der großen Bevölkerungskrise des 19. Jahrhunderts. Allerdings griff die allmähliche, multikausale Senkung der hohen Mortalitätsraten nicht überall und nicht zu gleicher Zeit. Nimmt man etwa die hier behandelten Städte Bremen und Triest, die beide zu Beginn des 20. Jahrhunderts in einem großen wirtschaftlichen Aufschwung waren und ungefähr gleich hohe Bevölkerungszahlen mit steigender Tendenz aufwiesen: (Bremen 1905: 204 000, Triest 1910: 229 000 Einwohner) dann ergeben sich doch erhebliche Unterschiede im demographischen Spektrum, am auffälligsten wieder bei den Todesraten. In Bremen war sie schon seit den 1830er Jahren im Jahresdurchschnitt einer Dekade unter 24‰ gefallen. In Triest wurde diese Rate erst Anfang des 20. Jahrhunderts erreicht: 1910: 22,41‰, während diese Ziffer in Bremen im Dekadendurchschnitt von 1900-1909 bei 16,5‰ lag. Auch im nationalen Vergleich der Donaumonarchie lag Triest weit zurück, galt um diese Zeit als eine der ungesündesten Städte des Habsburger Reiches, obwohl sie zugleich wirtschaftlich einen weder vorher noch nachher erreichten Aufschwung erfuhr (Cattaruzza, S.176, 207). Da die Geburtsziffern in beiden Städten etwa gleich hoch lag - bei ca. 30 Geburten auf Tausend Einwohner - konnte Bremens Bevölkerungswachstum viel stärker auf den Nachwuchs der eigenen Bevölkerung, die ethnisch ziemlich homogen war, zurückgreifen. Das implizierte nur die normalen Aufgaben der Sozialisation. In Triest wiederum brachten erhöhte Einwanderungsquoten und das konkurrierende Nebeneinander von Deutschen, Italienern und Slawen Probleme der Integration, dies führte zu sozialen und politischen Segregationen mit negativen Folgen für die hygienische Struktur der Stadt insgesamt. Das deutet sich in der Untersuchung jedoch nur an.

Im ganzen kann man sagen, daß hier ein Band erschienen ist, der aufgrund sorgfältiger Recherchen und kompetenter Analysen sowohl soziale Porträts einzelner bedeutender europäischer Städte mit Seehäfen vorlegt als auch zugleich die schwierigen Probleme des gesellschaftlichen Übergangs im Prozess der Urbanisation allgemein darlegt. Dabei steht in diesem Bild der lokalen Gesellschaft die breite Masse der Unterschicht mit ihrem großem Gewicht in einer statistisch-quantitativen Analyse im Vordergrund. Die Oberschichten treten demographisch nur gelegentlich hervor, sind aber immer wieder als Entscheidungsträger für die Bedingungen der Zuwanderung, der hygienischen Maßnahmen oder ihrer Unterlassungen erkennbar.

Man kann aber auch schon aus den Befunden herauslesen, daß der Typus Hafenstadt sich in Wirtschaft und Bevölkerungsprofil an die allgemeinen Strukturen der Stadt des 20. Jahrhunderts anzugleichen begann und an Prägnanz verlor. Die weitere Entwicklung der Verkehrstechnik förderte darüberhinaus auch die Relativierung des Hafens. Heute hätte Fontane für seine Reise von Berlin nach London das Flugzeug genommen.

Bibliographie

Erstellt mit Unterstützung des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster. 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 2002 berücksichtigt.

1. Hilfsmittel (Handbücher, Bibliographien, Archivübersichten)

- 7639 **Judenburg**, 2002, 5 Kt.-Bl. (Österreichischer Städteatlas, Lfg. 7, Teil 3).
- 7640 **Hainburg**, 2002, 4 Kt.-Bl. (Österreichischer Städteatlas, Lfg. 7, Teil 2).
- 7641 **Westfälische Siegel und Wappen**, Münster 2003 -, Ardey-Verlag. (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Westfalen, Bd. 5).
- 7642 **Bundesrepublik Deutschland Nationalatlas**. In 12 Bänden/CD-ROMs. Dörfer und Städte, 2003. (Bundesrepublik Deutschland Nationalatlas, [CD 5]).
- 7643 **Bednarz, Ute (Bearb.)**, Regierungsbezirk Magdeburg, München [u.a.] 2002, Dt. Kunstverlag, X, 1071, 18 S., Abb., Kt. (Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler, Sachsen-Anhalt, Bd. 1).
- 7644 **Brückner, Franz**, Häuserbuch der Stadt Dessau. Sach- und Personenregister, Dessau 2002, Stadtarchiv, 175 S. (Häuserbuch der Stadt Dessau, Register).
- 7645 **Janzen, Thomas; Renger-Patzsch, Albert**, Photographien des Ruhrgebiets. Zwischen der Stadt, Essen 2003, Klartext Verlag, 80 S., Abb. (KunstOrt Ruhrgebiet).
- 7646 **Knappenberger-Jans, Silke (Bearb.)**, Quellensammlung: Das Ende der Reichsstadt Reutlingen und ihr Übergang an Württemberg, in: Reutlinger Geschichtsblätter, N.F. 41, 2002 (2003), S. 379-464.
- 7647 **Murawska, Danuta (Red.)**, Atlas historyczny miast polskich. Malbork = Marienburg, Wyd. I, 2002, Tenth.: 30 S., 21 Taf. (Atlas historyczny miast

polskich. T. I, Prusy Królewskie i Warmia = Königliches Preußen und Hochstift Ermland, Z. 5).

- 7648 **Schneider, Sigrid (Hg.)**, Ansichtssachen. Bilder von Essen, Essen 2002, Pomp, 443 S., Abb.
- 7649 **Schütt, Hans-Heinz (Bearb.)**, Auf Schild und Siegel. Die Wappenbilder des Landes Mecklenburg-Vorpommern und seiner Kommunen, Schwerin 2002, Verlagsgruppe Schwerin, 326 S., Abb.
- 7650 **Schwedler, Frank**, Interaktiver historischer Atlas Schleswig-Holstein. 1867 - 2000, Neumünster 2002, Wachholtz, 1 CD-ROM.
- 7651 **Seeliger-Zeiss, Anneliese**, Die Inschriften der Stadt Pforzheim, Wiesbaden 2003, Reichert, LVIII, 248, LXXII S., Abb. (Die deutschen Inschriften, 57 : Heidelberger Reihe, 15).
- 7652 **Veddeler, Peter**, Wappen, Siegel, Flaggen. Die kommunalen Hoheitszeichen des Landschaftsverbandes, der Kreise, Städte und Gemeinden in Westfalen-Lippe, Münster 2003, Ardey-Verlag, 554 S., Abb. (Veröffentlichungen der historischen Kommission für Westfalen, 5; Westfälische Siegel und Wappen, 5).
- 7653 **Walther, Joachim (Text); Grundner, Thomas (Fotos)**, Landschaften in Mecklenburg-Vorpommern, Rostock 2003, Hinstorff, 136 S., überw. Abb.
- 7654 **Wegener-Hüssen, Angelika (Bearb. und Red.)**, Ingolstadt und der oberbayerische Donaauraum, Stuttgart 2003, Theiss, 240 S., Abb., Kt. (Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland, Bd. 42).
- 7655 **Weng, Gustav; Schiermeier, Franz; Bäuml, Klaus (Red.)**, Topographischer Atlas von München 1849/51, Nachdr. der Orig.-Ausg. von 1849/51, München 2002, Bayer. Landesvermessungsamt, 95 Bl., Kt. Begleitbroschüre: Schiermeier, Franz; Bäuml, Klaus: Ein Bild der Stadt. Der Kartograph Gustav Weng und sein Topographischer Atlas von München, 2002, 106 S., Abb.
- 7656 **Wulf, Reimer**, Über den Dächern von Frankfurt. Luftbilder von der Stadt an der Oder, Berlin 2003, Das Neue Berlin, 95 S., überw. Abb.
- 7657 **Zimmermann, Helmut**, Hannovers Straßennamen - Veränderungen seit 1927, in: Hannoversche Geschichtsblätter, 54, 2000 (2003), S. 177-189.

2. Methoden und Gesamtdarstellungen

- 7658 **Bautzen feiert.** Das Festjahr 2002, Bautzen 2002, Stadt Bautzen, 132 S., Abb.
- 7659 **Franke, Werner (Hg.),** Der Landkreis Emsland. Geographie, Geschichte, Gegenwart. Eine Kreisbeschreibung, Meppen 2002, Landkreis Emsland, 931 S., Abb., Kt.
- 7660 **Gränitz, Frauke (Hg.),** Um Eberswalde, Chorin und den Werbellinsee. Eine landeskundliche Bestandsaufnahme im Raum Eberswalde, Hohenfinow und Joachimsthal, Köln [u.a.] 2002, Böhlau, XV, 390 S., Abb., Kt. (Landschaften in Deutschland, Bd. 64).
- 7661 **Hannemann, Christine,** Die Herausbildung räumlicher Differenzierungen - Kleinstädte in der Stadtforschung, in: Differenzierungen des Städtischen / Martina Löw (Hg.), Opladen 2002, S. 9-26. (Stadt, Raum und Gesellschaft, Bd. 15).
- 7662 **Heyer, Wolfgang (Hg.),** Die Zeiten ändern sich. Bünde - Stadt und Raum im Wandel, Münster 2003, Daedalus-Verlag, 288 S., Abb., Kt.
- 7663 **Hoppe, Gisela,** Die Dresdner Adressbücher. Eine orts- und sozialgeschichtliche Quelle für die Stadtgeschichte, in: Dresdner Geschichtsbuch, 5 (2002), S. 253-279.
- 7664 **Küster, Thomas,** Regionale Identitäten in Westfalen seit dem 18. Jahrhundert, in: Westfälische Forschungen, 52 (2002), S. 1-488.
- 7665 **Lenger, Friedrich,** Urbanisierung als Suburbanisierung. Grundzüge der nordamerikanischen Entwicklung im 20. Jahrhundert, Bochum 2003, Stiftung Bibliothek des Ruhrgebiets, 38 S. (SBR-Schriften, Bd. 10).
- 7666 **Mosel, Manfred,** Historische Stadtbildanalyse am Beispiel Würzburg, in: Die Alte Stadt, 29 (2002), S. 30-37.
- 7667 **Pierau, Karl,** Datenbank- und Informationsmanagement in der historische Sozialforschung. Eine praxisorientierte Einführung, Köln 2002, Zentrum für Historische Sozialforschung, 222 S., Abb. (Historical social research : Supplement, 14).
- 7668 **Trierenberg, Heinrich (Hg.),** Niederschlesien im Wandel, Dülmen [u.a.] 2002, Laumann [u.a.], 248 S., Abb.

- 7669 **Viertel, Gabriele**, Zur Geschichte des Stadtarchivs Freiberg bis 1945, in: Landesgeschichte und Archivwesen. Festschrift für Rainer Groß zum 65. Geburtstag / hg. von Gabriele Viertel ..., Dresden 2003, S. 517-531.
- 7670 **Viertel, Gabriele; Weingart, Stephan**, Geschichte der Stadt Chemnitz. Vom "locus Kameniz" zur Industriestadt, Gudensberg-Gleichen 2002, Wartberg Verlag, 119 S., Abb.
- 7671 **Wißwa, Renate (Hg.)**, Landesgeschichte und Archivwesen. Festschrift für Reiner Groß zum 65. Geburtstag, Dresden 2003, Sächs. Druck- und Verlagshaus, XVI, 674 S., Abb.

3. Ortsgeschichten und Biographien

- 7672 **Olpe in Geschichte und Gegenwart**. Jahrgabe des Heimatvereins für Olpe und Umgebung e.V., 2002. (Olpe in Geschichte und Gegenwart, Bd. 10).
- 7673 **Miscellanea Limburgensia**, Eupen 2003 -, Förderverein des Archivwesens in der deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens VoE.
- 7674 **Mitteilungen des Geschichts- und Museumsvereins Mosbach e.V.**, 2002. (Mitteilungen des Geschichts- und Museumsvereins Mosbach e.V., Bd. 8).
- 7675 **Flaesheim**. Beiträge zur Geschichte, 2003, 64 S., Abb. (Flaesheim, 4 (2001)).
- 7676 **Ennepetaler Heimatbrief 2002 in Text und Bild**. Marktplatz Ennepetal, 2002, 91 S., Abb. (Ennepetaler Heimatbrief, 2002).
- 7677 **Mitteilungen des Vereins für die Geschichte und Altertumskunde von Erfurt**, 2003. (Mitteilungen des Vereins für die Geschichte und Altertumskunde von Erfurt, Bd. 64 = N.F. 11).
- 7678 **Singener Jahrbuch**, 2003, 288 S., Abb. (Singener Jahrbuch, 2003).
- 7679 **Backnanger Jahrbuch**. Beiträge zur Geschichte von Stadt und Umgebung, 2002, 284 S., Abb. (Backnanger Jahrbuch, Bd. 10).
- 7680 **Soest in alten Bildern**. 1919 - 1939, 2003, 323 S., Abb. (Soest in alten Bildern, Bd. 4,1).

- 7681 **Angermann, Gertrud**, Ein Garten hinter Bielefelder Stadtmauern. Nach Aufzeichnungen von Wilhelm Kisker aus den Jahren 1910 - 1923, in: Kloster - Stadt - Region. Festschrift für Heinrich Rüthing / hg. von Johannes Altenberend ..., Bielefeld 2002, S. 373-392. (Sonderveröffentlichung des Historischen Vereins für die Grafschaft Ravensberg, Bd. 10).
- 7682 **Bannack, Siegfried**, Klotzsche - Dorf, Kurort, Stadt, Stadtteil, in: Dresdner Geschichtsbuch, 5 (2002), S. 107-137.
- 7683 **Behlau, Günter (Red.)**, Hörde damals. Ein Spaziergang durch das alte Hörde. Bilder von 1952 - 2001, Dortmund 2002, 109 S., Abb.
- 7684 **Bendix, Werner**, Die Hauptstadt des Wirtschaftswunders. Frankfurt am Main 1945 - 1956, Frankfurt am Main 2002, Kramer, 356 S. (Studien zur Frankfurter Geschichte, Bd. 49). Zugl. Diss. Univ. Mainz 2001.
- 7685 **Bühl-Gramer, Charlotte**, Nürnberg 1850 bis 1892. Stadtentwicklung, Kommunalpolitik und Stadtverwaltung im Zeichen der Industrialisierung und Urbanisierung, Nürnberg 2003, Korn und Berg, XVI, 712 S. (Nürnberger Werkstück zur Stadt- und Landesgeschichte, Bd. 62). Zugl. Diss. Univ. Bayreuth 2002.
- 7686 **Dickhoff, Erwin**, Coesfelder Biographien, Münster 2002, Ardey-Verlag, 288 S., Abb. (Beiträge zur Coesfelder Geschichte und Volkskunde, Bd. 8).
- 7687 **Gemeinhardt, Heinz Alfred**, Das Ende reichsstädtischer Freiheit. Reutlingens Übergang an Württemberg, in: Reutlinger Geschichtsblätter, N.F. 41, 2002 (2003), S. 35-66.
- 7688 **Greive, Franz (Red.)**, Napoleon und die Folgen. Rheine und das Emsland im Zeitalter der Säkularisation, Rheine 2003, Stadtarchiv Rheine, 131 S., Abb. (Rheine - gestern, heute, morgen, Bd. 52 = 3/2003).
- 7689 **Heinel, Jürgen (Text); Stepan, Karl (Fotogr.)**, Eingangstor zum Donnersberg. Verbandsgemeinde Winnweiler, Nachdr., Winnweiler 2002, Franck, 64 S., überw. Abb.
- 7690 **Hoffmann, Peter**, Anfänge von Stadt und Hafen Sankt Petersburg, in: Hansische Geschichtsblätter, 120 (2002), S. 149-179.

- 7691 **Kaiser, Klaus-Dieter**, Erfurt, Napoleon und Preußen 1802 bis 1816, Erfurt 2002, Verein für die Geschichte und Altertumskunde von Erfurt, 132 S., Abb. (Kleine Schriften des Vereins für die Geschichte und Altertumskunde von Erfurt, Bd. 6).
- 7692 **Kaspar, Fred (Bearb.)**, Stadt Minden, 2003. Teil 1: Einführung und Darstellung der prägenden Strukturen, XXII, 721 S., Abb., Kt. Teil 3: Altstadt 2. Die Stifts- und Pfarrkirchen, XXVII, 796 S., Abb.
- 7693 **Kayser, Birgit**, Reutlingen als württembergische Garnisonsstadt 1802/03 - 1811. Militärische Besetzung, Rekrutenauswahl und Kaserneneinrichtung, in: Reutlinger Geschichtsblätter, N.F. 41, 2002 (2003), S. 209-249.
- 7694 **Keller, Sven**, Günzburg und der Fall Josef Mengele. Die Heimatstadt und die Jagd nach dem NS-Verbrecher, München 2003, Oldenbourg, ca. 220 S. (Schriftenreihe der Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte, Bd. 87).
- 7695 **Kermarrec, Philippe**, Der 17. Juni 1953 im Bezirk Erfurt, Erfurt 2003, Verein für die Geschichte und Altertumskunde von Erfurt, 151 S., Abb., Kt. (Kleine Schriften des Vereins für die Geschichte und Altertumskunde von Erfurt, Bd. 7).
- 7696 **Kienzl, Heinz (Hg.)**, Ein neuer Frühling wird in der Heimat blühen. Erinnerungen und Spurensuche, Wien 2002, Deuticke, 184 S., Abb. (Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte, Bd. 38).
- 7697 **Kuntz, Johannes**, "Wie ich in Marburg ankam ...". Lebens- und Familiengeschichte des Marburger Perückenmachers Johannes Kuntz (1760-1831) von sich selbst verfaßt / bearb. und hg. von Heinrich Meyer zu Ermgassen, Marburg 2003, Rathaus-Verlag, 99 S., Abb., Kt. (Marburger Stadtschriften zur Geschichte und Kultur, Bd. 75).
- 7698 **Löhn, Hans-Peter**, Spitzbart, Bauch und Brille - sind nicht des Volkes Wille! Der Volksaufstand am 17. Juni 1953 in Halle an der Saale, 2., korr. Aufl., Bremen 2003, Temmen, 212 S., Abb. (Analysen und Dokumente, Bd. 22).
- 7699 **Löwenguth, F.-J.**, Ich bin Adolf Hitlers kleiner Soldat oder gescheiterte "braune" Erziehungsversuche. Montabaur 1943 - 45. Augenzeugen berichten, Montabaur 2002, 130 S., Abb. (Schriftenreihe zur Stadtgeschichte von Montabaur, Bd. 9).

- 7700 **Roth, Heidi**, Der 17. Juni 1953 in Görlitz. Dokumentation zum Volksaufstand, 2., bearb. und erw. Aufl., Bautzen 2003, Lusatia-Verlag, 207 S., Abb. (Lusatia-Historie).
- 7701 **Scharnholz, Theodor**, Heidelberg und die Besatzungsmacht. Zur Entwicklung der Beziehungen zwischen einer deutschen Kommune und ihrer amerikanischen Garnison (1948/49 - 1955), Heidelberg [u.a.] 2002, Verlag Regionalkultur, 304 S., Abb. (Buchreihe der Stadt Heidelberg, Bd. 10). Zugl. Diss. Univ. Heidelberg 2001.
- 7702 **Schmidt, Herbert**, "Rassenschande" vor Düsseldorfer Gerichten 1935 - 1944. Eine Dokumentation, Essen 2003, Klartext Verlag, ca. 240 S.
- 7703 **Schreiber, Horst**, Zeit - Raum - Innsbruck. Innsbruck 1938 - 1945. Vom Anschluss bis zum Kriegsende, Innsbruck 2003, Universitätsverlag Wagner, 79 S, Abb. + 1 CD-ROM. (Schriftenreihe des Innsbrucker Stadtarchivs, Bd. 3).
- 7704 **Seitz, Reinhard H. (Text)**, Vöhringen. Bilder und Miniaturen einer jungen Stadt, Weißenhorn 2002, Konrad, 160 S., Abb.
- 7705 **Seuffert, Ralf**, Konstanz. 2000 Jahre Geschichte, Konstanz 2003, UVK Verlagsges., 318 S., Abb.
- 7706 **Stoffers, Helmuth K.**, Landkreis Marburg-Biedenkopf, Bd. 1, 2002, 637 S., Abb., Kt. (Odenwaldkreis) (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland).
- 7707 **Tütken, Johannes**, Opposition und Repression in Stadt und Universität Göttingen während des Vormärz. Streiflichter anhand Göttinger Polizeiakten, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, 74 (2002), S. 209-292.
- 7708 **Wagner, Ulrich (Hg.)**, "... und das Wichtigste ist doch die Einheit.". Der 17. Juni 1953 in den Bezirken Halle und Magdeburg, Münster [u.a.] 2003, LIT, 423 S., Abb. (Forschungen zur Neuesten Geschichte, Bd. 1).
- 7709 **Wensky, Margret (Hg.)**, Sonsbeck. Die Geschichte der niederrheinischen Gemeinde von der Frühzeit bis zur Gegenwart, Köln 2003, Böhlau, 450 S. (Stadt und Gesellschaft, Bd. 3).
- 7710 **Zelnhefer, Siegfried**, Die Reichsparteitage der NSDAP in Nürnberg, Nürnberg 2002, Verlag Nürnberger Presse, 330 S., Abb. (Schriftenreihe

des Dokumentationszentrums Reichsparteitagsgelände, 2). Teilw. zugl. Diss. Univ. Erlangen-Nürnberg 1990.

4. Recht, Verfassung, Verwaltung, Politik

- 7711 **Dreist, Markus (Hg.)**, Die Düsseldorfer Bezirksregierung zwischen Demokratisierung, Nazifizierung und Entnazifizierung. Eine staatliche Mittelbehörde an der Schnittstelle zwischen Verwaltung und Politik, Essen 2003, Klartext Verlag, 160 S.
- 7712 **Geck, Helmut; Möllers, Georg; Pohl, Jürgen**, Wo du gehst und stehst ... Stätten der Herrschaft, der Verfolgung und des Widerstandes in Recklinghausen 1933 bis 1945, Recklinghausen 2002, Winkelmann, 185 S., Abb.
- 7713 **Glaser, Hubert (Hg.)**, Freising wird bairisch. Verwaltungsgeschichtliche und biographische Studien zur Wende von 1802, Regensburg 2002, Schnell + Steiner, 336 S. (Sammelblatt des Historischen Vereins Freising, Bd. 37).
- 7714 **Grontzki, Nina; Niewerth, Gerd; Potthof, Rolf (Hg.)**, Als die Steine Feuer fingen. Der Bombenkrieg im Ruhrgebiet. Erinnerungen, Essen 2003, Klartext Verlag, 144 S.
- 7715 **Hermann, Christel**, Oberbürgermeister der Stadt Dresden Wilhelm Külz, in: Dresdner Geschichtsbuch, 5 (2002), S. 138-149.
- 7716 **Kuhn, Anja; Weiß, Thomas**, Zwangsarbeit in Hattingen, Essen 2003, Klartext Verlag, 168 S., Abb. (Quellen und Studien / Westfälisches Industriemuseum, Bd. 8).
- 7717 **Lilla, Joachim**, Die Vertretung der Provinz Westfalen im Preußischen Staatsrat und im Reichsrat (1921 - 1933), in: Westfälische Forschungen, 52 (2002), S. 515-540.
- 7718 **Looz-Corswarem, Clemens von (Hg.)**, Zwangsarbeit in Düsseldorf. "Ausländereinsatz" während des Zweiten Weltkrieges in einer rheinischen Großstadt, Essen 2002, Klartext-Verlag, 672 S., Abb. (Düsseldorfer Schriften zur neueren Landesgeschichte und zur Geschichte Nordrhein-Westfalens, Bd. 62).

- 7719 **Mecking, Sabine**, "Immer treu". Kommunalbeamte zwischen Kaiserreich und Bundesrepublik, Essen 2003, Klartext-Verlag, 423 S., Abb. (Schriften / Villa ten Hompel, Bd. 4). Zugl. Diss. Univ. Münster (Westfalen) 2000 u.d.T.: Politische Brüche und institutionelle Kontinuitäten. Eine Untersuchung der Beamtenschaft der Stadtverwaltung Münster.
- 7720 **Petersen, Kathi (Bearb.)**, Benno Merkle. Oberbürgermeister von Schweinfurt 1920 - 1933, Schweinfurt 2003, 184 S., Abb. (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Schweinfurt, Bd. 18).
- 7721 **Starke, Holger**, Dresden um 1900: eine moderne deutsche Großstadt? Die Reform des Dresdner Kommunalwahlrechts im Jahre 1905 aus demokratiegeschichtlicher Perspektive, in: Landesgeschichte und Archivwesen. Festschrift für Rainer Groß zum 65. Geburtstag / hg. von Gabriele Viertel, Dresden 2003, S. 327-339.

5. Bevölkerung, soziale Gruppen, Sozialpolitik, Gesundheitswesen

- 7722 **Aschoff, Diethard**, Münster - Auschwitz, Auschwitz - Gelsenkirchen. Der bisher unbekannte Auschwitzbericht eines Remscheider Soldaten, in: Westfälische Forschungen, 52 (2002), S. 555-567.
- 7723 **Bajohr, Frank**, "Unser Hotel ist judenfrei". Bäder-Antisemitismus im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt am Main 2003, Fischer, 232 S., Abb. (Fischer Taschenbücher, 15796) (Die Zeit des Nationalsozialismus).
- 7724 **Baroth, Hans Dieter**, Streuselkuchen und Muckefuck. Unsere Kindheit im Ruhrgebiet, Essen 2003, Klartext Verlag, ca. 80 S., Abb.
- 7725 **Best, Heinrich; Hornbostel, Stefan**, Funktionseliten der DDR. Theoretische Kontroversen und empirische Befunde, Köln 2003, Quantum, 375 S. (Historical Social Research, 28,1/2 = 103/104).
- 7726 **Birkner, Othmar**, Die bedrohte Stadt. Cholera in Wien, Wien 2002, Deuticke, 148 S., Abb. (Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte, Bd. 35).
- 7727 **Flamm, Stefanie; Hanika, Iris (Hg.)**, Berlin im Licht. Webcams, Frankfurt am Main 2003, Suhrkamp Verlag, ca. 140 S.

- 7728 **Gall, Lothar**, Die Stadt und die moderne Bürgergesellschaft, in: Stadt - Gemeinde - Genossenschaft. Festschrift für Gerhard Dilcher zum 70. Geburtstag / hg. von Albrecht Cordes ... Berlin 2003, S. 139-152.
- 7729 **Gilomen, Hans-Jörg ... (Hg.)**, Von der Barmherzigkeit zur Sozialversicherung. Umbrüche und Kontinuitäten vom Spätmittelalter bis zum 20. Jahrhundert, Zürich 2002, Chronos, 422 S., Abb. (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 18).
- 7730 **Heibel, Jutta**, Vom Hungertuch zum Wohlstandsspeck. Die Ernährungslage in Frankfurt am Main 1939 - 1955, Frankfurt am Main 2002, Kramer, 300 S. (Studien zur Frankfurter Geschichte, Bd. 51).
- 7731 **Heyl, Christoph**, A passion for privacy. Untersuchungen zur Genese der bürgerlichen Privatsphäre in London, ca. 1660 - 1800, München 2003, Oldenbourg, ca. 540 S., Abb. (Veröffentlichungen des Deutschen Historischen Instituts London, Bd. 56).
- 7732 **Joerss, Ralf**, Moralisch verkommen und politisch gefährlich? Die "Schnapskasinos" im Ruhrgebiet am Ende des 19. Jahrhunderts, in: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark, 92/93 (2001/2002), S. 133-173.
- 7733 **Kasties, Bert; Sicking, Manfred (Hg.)**, Aachener Profile, Aachen 2003, Shaker, 308 S., Abb.
- 7734 **Knappenberger-Jans, Silke**, Vom "freien Rechtsstadtbürger" zum "württembergischen Untertan". Politischer Wandel und Bürgerkonflikte in Reutlingen beim Übergang an Württemberg 1802/03, in: Reutlinger Geschichtsblätter, N.F. 41, 2002 (2003), S. 67-208.
- 7735 **König, Mareike (Hg.)**, Deutsche Handwerker, Arbeiter und Dienstmädchen in Paris. Eine vergessene Migration im 19. Jahrhundert, München 2003, Oldenbourg, ca. 204 S. (Pariser Historische Studien, Bd. 66).
- 7736 **Mehler, Richard**, Grundzüge der demographischen Entwicklung der bayerischen Juden in der Kaiserzeit 1871 - 1914, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte, 65 (2002), S. 501-533.
- 7737 **Neutzner, Matthias**, "Der Wehrmacht so nahe verwandt". Eisenbahn in Dresden 1939 - 1945, in: Dresdner Geschichtsbuch, 5 (2002), S. 199-225.

- 7738 **Nitsche, Jürgen (Hg.)**, Juden in Chemnitz. Die Geschichte der Gemeinde und ihrer Mitglieder. Mit einer Dokumentation des jüdischen Friedhofs, Dresden 2002, Sandstein, 499 S.
- 7739 **Prinz, Michael (Hg.)**, Der lange Weg in den Überfluss. Anfänge und Entwicklung der Konsumgesellschaft seit der Vormoderne. Paderborn [u.a.] 2003, Schöningh, VII, 578 S., Abb. (Forschungen zur Regionalgeschichte, Bd. 43).
- 7740 **Rassloff, Steffen**, Flucht in die nationale Volksgemeinschaft. Das Erfurter Bürgertum zwischen Kaiserreich und NS-Diktatur, Köln [u.a.] 2003, Böhlau, 454 S. (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Thüringen : Kleine Reihe, 8).
- 7741 **Reichert, Friedrich**, VMI und Intershop. DDR-Lebensverhältnisse der achtziger Jahre in Dresden, in: Dresdner Geschichtsbuch, 5 (2002), S. 226-244.
- 7742 **Reyer, Herbert; Obenaus, Herbert (Hg.)**, Geschichte der Juden im Hildesheimer Land, Hildesheim [u.a.] 2003, Olms, X, 115 S. (Veröffentlichungen des Landschaftsverbandes Hildesheim, Bd. 14).
- 7743 **Schäfer, Michael**, Bürgertum in der Krise. Städtische Mittelklassen in Edinburgh und Leipzig 1890 bis 1930, Göttingen 2003, Vandenhoeck & Ruprecht. (Bürgertum, Bd. 21). Zugl. überarb. und gek. Version der: Habil.-Schr. Univ. Bielefeld 2000.
- 7744 **Schmid, Hans-Dieter**, Der 20. Juli 1944 in Hannover. Ein Fallbeispiel zur regionalen Verankerung der Verschwörung gegen Hitler, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, 74 (2002), S. 309-323.
- 7745 **Steidl, Annemarie**, Auf nach Wien! Die Mobilität des mitteleuropäischen Handwerks im 18. und 19. Jahrhundert am Beispiel der Haupt- und Residenzstadt, München 2003, Oldenbourg, 333 S. (Sozial- und Wirtschaftshistorische Studien, Bd. 30).
- 7746 **Weinmann, Barbara**, Eine andere Bürgergesellschaft. Klassischer Republikanismus und Kommunalismus im Kanton Zürich im späten 18. und 19. Jahrhundert, Göttingen 2002, Vandenhoeck & Ruprecht, 391 S. (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, 153). Zugl. Diss. Freie Univ. Berlin 1999/2000.

- 7747 **Weiss, Lothar**, Einkünfte natürlicher Personen im 20. Jahrhundert, Köln 2002, Rheinland-Verlag, 29 S., Kt. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande: Beih. 8, Bevölkerungs- und Sozialgeschichte, 6) (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde, Reihe 12, Abt. Ib, N.F.).

6. Geographie und Standortfragen

- 7748 **Buss, Eugen**, Regionale Identitätsbildung. Zwischen globaler Dynamik, fortschreitender Europäisierung und regionaler Gegenbewegung. Die Bedeutung für Westfalen, Münster [u.a.] 2002, Lit, II, 64 S. (Schriftenreihe der Stiftung Westfalen-Initiative, 2).
- 7749 **Deligne, Chloé**, Bruxelles et sa rivière. Genèse d'un territoire urbain (12e - 18e siècle), Turnhout 2003, Brepols, 272 S., Abb., Kt. (Studies in European urban history, Bd. 1).
- 7750 **Eckardt, Frank**, Eine periphere Gesellschaft. Regionalentwicklung zwischen Erfurt und Weimar, Marburg 2002, Tectum-Verlag, 316 S. Zugl. Diss. Univ. Kassel 2002.
- 7751 **Siebel, Walter (Hg.)**, Die europäische Stadt, Frankfurt am Main 2003, Suhrkamp Verlag, ca. 400 S.
- 7752 **Starke, Holger**, Die Eingemeindungen nach Dresden 1997 - 1999 im Spiegel der Statistik, in: Dresdner Geschichtsbuch, 5 (2002), S. 280.

7. Städtebau und Planung, Verkehr, Wohnen

- 7753 **Bachmann, Martin**, Der barocke Wiederaufbau. Bauhistorische Untersuchungen in der Durlacher Altstadt, Mainz 2002, von Zabern, 228 S., Abb. (Materialien zu Bauforschung und Baugeschichte, Bd. 12).
- 7754 **Dörhöfer, Kerstin**, Symbolische Geschlechterzuordnungen in Architektur und Städtebau, in: Differenzierungen des Städtischen / Martina Löw (Hg.), Opladen 2002, S. 127-140. (Stadt, Raum und Gesellschaft, Bd. 15).
- 7755 **Engel, Helmut (Red.)**, Das Brandenburger Tor. Weg in die Geschichte. Tor in die Zukunft, Berlin 2003, Jovis, 207 S., Abb.
- 7756 **Hönes, Ernst-Rainer**, Das hessische Denkmalschutzgesetz vom 16. Juli 1902, in: Die Alte Stadt, 29 (2002), S. 236-252.

- 7757 **Hubeli, Ernst**, Zur Bedeutung der Geschichte in Städtebau und Architektur. Schweizerische und andere Besonderheiten, in: Die Alte Stadt, 29 (2002), S. 50-57.
- 7758 **Jessen, Johann**, Zukunftsfähige Innenstädte?, in: Die Alte Stadt, 29 (2002), S. 290-298.
- 7759 **Kaltenbrunner, Robert**, Die Sprache der Modern. Mies und Taut - oder wie das Spannungsfeld zwischen Tradition und Innovation ausgelotet wird, in: Die Alte Stadt, 29 (2002), S. 69-73.
- 7760 **Kegler, Harald**, "Charette". Neue Möglichkeiten effektiver Beteiligung am Stadtumbau, in: Die Alte Stadt, 29 (2002), S. 299-307.
- 7761 **Leiber, Gottfried**, Friedrich Weinbrenners städtebauliches Schaffen für Karlsruhe. Der Stadtausbaue und die Staderweiterungsplanungen 1801 - 1826, 2002, 454 S., Abb., Kt. (Friedrich Weinbrenners städtebauliches Schaffen für Karlsruhe, Bd. 2).
- 7762 **Löwel, Karl-Heinz**, Wohnungsbaugenossenschaften in Dresden bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges, in: Dresdner Geschichtsbuch, 5 (2002), S. 88-106.
- 7763 **Mölders, Ursula; Schatral, Renate**, Stadtteilrahmenplan Münster-Roxel. Kommunales integriertes Handlungskonzept, Münster 2002, Stadt Münster, 133 S., Abb., Kt. (Bürgerinformation / Stadt Münster, Bd. 87) (Stadtplanung im Gespräch).
- 7764 **Nicolin, Friedhelm (Text)**, Hegel-Haus Stuttgart, Stuttgart [u.a.] 2002, Hohenheim in Komm., 102 S., Abb. (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Stuttgart, Bd. 93).
- 7765 **Schellenberg, Heiko; Rikowski, Arne (Hg.)**, Görlitz - Zgorzelec 2030. Gemeinsames Leitbild für die Europastadt - Entwurfsprojekt SS 2002, Dresden 2002, TU Dresden, 79 S., Abb.
- 7766 **Schellinger, Uwe (Hg.)**, Gedächtnis aus Stein. Die Synagoge in Kippenheim 1852 - 2002, Heidelberg [u.a.] 2002, Verlag Regionalkultur, 320 S., Abb.

- 7767 **Simon, Christina (Hg.)**, WohnOrte. 50 Wohnquartiere in Stuttgart von 1890 bis 2002, Stuttgart 2002, Krämer, 208 S., Abb., Kt. (Stuttgarter Beiträge).
- 7768 **Tessin, Wolf**, Historische Parks zwischen Gartendenkmal und Freizeiteinrichtung, in: Die Alte Stadt, 29 (2002), S. 192-207.
- 7769 **Ullrich, Sabine**, Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes. Darstellung der bauhistorischen und städtebaulichen Planung, Entwicklung und Nutzung des Magdeburger Domplatzes im Laufe der Jahrhunderte bis zur Gegenwart, Magdeburg 2002, Stadtplanungsamt, 180 S. Abb. (Landeshauptstadt Magdeburg, Bd. 91).
- 7770 **Wielens, Hans (Hg.)**, Westfalen im Europa der Regionen, Münster [u.a.] 2002, Lit, II, 107 S. (Schriftenreihe "Politik" der Stiftung Westfalen-Initiative, Bd. 1).

8. Wirtschaft, Finanzen, kommunale Einrichtungen

- 7771 **Zum mercklichen Vortheil des Publici**. Aus der Geschichte der Industrie- und Handelskammern Neubrandenburg, Rostock und Schwerin, Rostock 2003, Redieck & Schade, 360 S., Abb., Kt.
- 7772 **Bach, Rainer**, Literaturbericht. Konsum und Identität. Neuere Studien zur Geschichte des Konsums, in: Westfälische Forschungen, 52 (2002), S. 569-585.
- 7773 **Bardelle, Thomas**, 150 Jahre B. Sprengel & Co. Aufstieg und Niedergang, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, 74 (2002), S. 293-307.
- 7774 **Bedranowsky, Birgit**, Neue Energie und gesellschaftlicher Wandel. Strom und Straßenbahn für das Paderborner Land, Köln 2002, SH-Verlag, 271 S., Abb., Kt. (Paderborner historische Forschungen, Bd. 12). Zugl. Diss. Univ. Paderborn 1998/1999 u.d.T.: Der Umgang mit der elektrischen Energie in Paderborn von den Anfängen bis zum Ausbau der Paderborner Elektrizitätswerk- und Straßenbahn-Aktiengesellschaft zur Überlandzentrale.
- 7775 **Bickhoff, Nicole (Hg.)**, Landesgeschichtliche und quellenkundliche Aspekte zur Industrialisierung. Vorträge eines archivfachlichen Kolloquiums im Rahmen der Heimattage Baden-Württemberg am 7. Oktober

2000 in Schramberg, Stuttgart 2002, Kohlhammer, 115 S., Abb., Kt. (Eine Publikation der Landesarchivdirektion Baden-Württemberg).

- 7776 **Diefenbacher, Michael (Hg.)**, Das Nürnberger Buchgewerbe. Buch- und Zeitungsdrucker, Verleger und Druckhändler vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, Nürnberg 2003, Selbstverlag des Stadtarchivs, XI, 739 S. (Quellen zur Geschichte und Kultur der Stadt Nürnberg, Bd. 31).
- 7777 **Frese, Matthias**, Tourismus zwischen Marketing und Wirklichkeit. Das Sauerland und Westfalen im späten 19. und 20. Jahrhundert (1890 - 2000), in: Westfälische Forschungen, 52 (2002), S. 371-419.
- 7778 **Große-Oetringhaus, Hans-Martin (Hg.)**, Das Blaue vom Hafen. Geschichte und Geschichten rund um den Duisburger Innenhafen, Essen 2003, Klartext Verlag, 144 S., Abb.
- 7779 **Rasch, Manfred**, Granaten, Geschütze und Gefangene. Zur Rüstungsfertigung der Henrichshütte in Hattingen während des Ersten und Zweiten Weltkrieges, Essen 2003, Klartext Verlag, ca. 64 S., Abb. (Quellen und Studien / Westfälisches Industriemuseum, Bd. 9).
- 7780 **Ries, Rotraud; Battenberg, J. Friedrich (Hg.)**, Hofjuden. Ökonomie und Interkulturalität. Die jüdische Wirtschaftselite im 18. Jahrhundert, Hamburg 2002, Christians, 395 S. (Hamburger Beiträge zur Geschichte der deutschen Juden, Bd. 25).
- 7781 **Schröder, Ulrich**, Aborte. Zur Bedeutung der öffentlichen Toiletten für die moderne Stadt, in: Die Alte Stadt, 29 (2002), S. 225-235.
- 7782 **Starke, Holger**, Vom Werkstättenareal zum Industriegelände. Die Entwicklung des Industriegebietes an der Königsbrücker Straße in Dresden von der Entstehung der Albertstadt bis zur Auflösung der Industrieanlagen Nord (1873 - 1952), in: Dresdner Geschichtsbuch, 5 (2002), S. 150-198.
- 7783 **Vogel, Jakob**, Von der Salzstadt zum Kurort? Johann Christian Reils Visionen zur hallischen Stadtentwicklung um 1800, in: Halle und das Salz. Eine Salzstadt in Mittelalter und Früher Neuzeit / Werner Freitag; Heiner Lück (Hg.), Halle (Saale) 2002, S. 96-112.
- 7784 **Walz, Manfred**, Die Stadt [Dortmund], der Flugplatz, die Planung und die Bewohner, in: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark, 92/93 (2001/2002), S. 221-272.

- 7785 **Wolfsberger, Christian**, Die Struktur- und Gewerbepolitik der Stadt Würzburg 1950 - 1965, in: "...bin ich mir der Verantwortung bewußt, die ich mit meinem Amt auf mich genommen habe.". Aspekte der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Kulturgeschichte Würzburgs im 19. und 20. Jahrhundert / hg. von Ulrich Wagner, Würzburg 2002, S. 301-365. (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Würzburg, Bd. 10).

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

- 7786 **Medien-Atlas Ruhr 2003**. Handbuch für Medien im Ruhrgebiet, Essen 2003, Klartext Verlag, ca. 500 S.
- 7787 **Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst**, 2002, 424 S., Abb. (Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst, Bd. 68).
- 7788 **Soziokulturelle Zentren in Nordrhein-Westfalen**. Genese - Profile - Perspektiven, Essen 2003, Klartext Verlag, 216 S. (Dokumentation der Kulturpolitischen Gesellschaft, Bd. 61).
- 7789 **Betz-Wischnath, Irmtraud**, Die erste württembergische Kirchenvisitation in Reutlingen 1803, in: Reutlinger Geschichtsblätter, N.F. 41, 2002 (2003), S. 343-378.
- 7790 **Blessing, Werner K.**, Kulturleben fränkischer Städte seit 1945. Bemerkungen zur kulturellen Entwicklung im westdeutschen Raum an einigen Beispielen, in: ZBLG, 65 (2002), S. 535-561.
- 7791 **Brathe, Heinz; Frings, Bernhard**, "Lebendige Gemeinde". 1200 Jahre St. Viktor in Dülmen, Dülmen 2003, Laumann, 224 S., Abb.
- 7792 **Braun, Rainer**, Bayern ohne Klöster? Die Säkularisation 1802/03 und die Folgen. Eine Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs, München, 22. Februar bis 18. Mai 2003, 2. Aufl., München 2003, Generaldirektion der Staatl. Archive Bayerns, 537 S., Abb., Kt. (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns, Nr. 45).
- 7793 **Bülte, Franz**, Festschrift zum 100-jährigen Bestehen des Heimatvereins Warendorf 1902 - 2002, Warendorf 2002, Darpe, 344 S., Abb. (Warendorfer Schriften) (Jahresgabe des Heimatvereins Warendorf, 30-32).

- 7794 **Chevallerie, Huberta de la**, Zeche Zollverein. Schacht XII in Essen. Gebauter Gedanke, Nachdr., Essen 2003, Klartext Verlag, 80 S., Abb. (KunstOrt Ruhrgebiet).
- 7795 **Clemens, Gabriele B.**, Regionaler Nationalismus in den Historischen Vereinen des 19. Jahrhunderts?, in: Westfälische Forschungen, 52 (2002), S. 133-158.
- 7796 **Dohms, Peter**, Kevelaerer Marienwallfahrt 1642 - 1995, Köln 2002, Rheinland-Verlag, 90 S., Abb., Kt. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande: Beih. II, Volkskunde, II) (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde, Reihe 12, Abt. Ib, N.F.).
- 7797 **Dröge, Markus (Hg.)**, Pragmatisch, preußisch, protestantisch. Die Evangelische Gemeinde Koblenz im Spannungsfeld von rheinischem Katholizismus und preußischer Kirchenpolitik, Bonn 2003, Habelt, XII, 525 S., Abb. (Schriftenreihe des Vereins für Rheinische Kirchengeschichte, Bd. 161).
- 7798 **Ebner, Paulus**, Politik und Hochschule. Die Hochschule für Bodenkultur 1914 - 1955, Wien 2002, Deuticke, 243 S., Abb. (Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte, Bd. 37).
- 7799 **Engel, Kathrin**, Deutsche Kulturpolitik im besetzten Paris 1940 - 1944. Film und Theater, München 2003, Oldenbourg, ca. VII, 464 S. (Pariser Historische Studien, Bd. 63).
- 7800 **Eßer, Raingar; Fuchs, Thomas (Hg.)**, Kulturmetropolen - Metropolenkultur. Die Stadt als Kommunikationsraum im 18. Jahrhundert, Berlin 2002, BWV, 189 S. (Aufklärung und Europa, Bd. 9).
- 7801 **Fennenkötter, Hans Christoph (Schriftlgt.)**, Von der höheren Töchter- schule zum koedukativen Gymnasium. 150 Jahre EG. Ein Beitrag zur Sozial- und Bildungsgeschichte der Stadt Lippstadt, Lippstadt 2002, 168 S., Abb. (Lippstädter Spuren, Bd. 16).
- 7802 **Fink, Oliver**, "Memories vom Glück". Wie der Erinnerungsort Alt-Heidelberg erfunden, gepflegt und bekämpft wurde, Heidelberg [u.a.] 2002, Verlag Regionalkultur, 192 S., Abb. (Buchreihe der Stadt Heidelberg, Bd. 9). Zugl. Diss. Univ. Heidelberg 2002.
- 7803 **Gärtner, Ulrike (Hg.)**, Klostersturm und Fürstenrevolution. Staat und Kirche zwischen Rhein und Weser, 1794 - 1803, Bönen 2003, Kettler.

(Veröffentlichungen der Staatlichen Archive des Landes Nordrhein-Westfalen : Reihe D, Ausstellungskataloge Staatlicher Archive, Bd. 31).

- 7804 **Gießmann, Thomas (Red.)**, 750 Jahre Emsland-Gymnasium, Rheine 2003, Stadtarchiv Rheine, 131 S., Abb. (Rheine - gestern, heute, morgen. 51 = 2/2003).
- 7805 **Hauer, Wolfram**, Lokale Schulentwicklung und städtische Lebenswelt. Das Schulwesen in Tübingen von seinen Anfängen im Spätmittelalter bis 1806, Stuttgart 2003, Steiner, XXVII, 653 S., Abb. (Contubernium, Bd. 57). Zugl. Diss. Univ. Tübingen, 2002.
- 7806 **Himmelein, Volker (Hg.)**, Alte Klöster - Neue Herren. Die Säkularisation im deutschen Südwesten 1803, Ostfildern 2003, Thorbecke 1. Ausstellungskatalog, 464 S., Abb. 2. Aufsätze, Teil 1, Vorgeschichte und Verlauf der Säkularisation, XVI, 714 S., Abb., Kt. 2. Aufsätze, Teil 2, Die Mediatisierung. Auswirkung von Säkularisation und Mediatisierung, VII, S. 717 - 1467, Abb.
- 7807 **Horn, Birgit**, Bernhard Schwart (1889-1973). Vermittlung des Lebensbildes eines Leipziger Thomasschullehrer in der NS-Zeit durch biografische Dokumente im Stadtarchiv Leipzig. Nachlässe als stadtgeschichtliche Quellen. Grundsätze der Nachlassbearbeitung im Stadtarchiv Leipzig, in: Landesgeschichte und Archivwesen. Festschrift für Rainer Groß zum 65. Geburtstag / hg. von Gabriele Viertel ... Dresden 2003, S. 435-453.
- 7808 **Johanek, Peter (Hg.)**, Edition Kulturregion Münsterland, Münster [u.a.] 2002, Lit-Verlag.
- 7809 **Katenhusen, Ines**, "Hannover ist nie ein Athen gewesen, eher denn ein Sparta". Bildende Kunst und Politik in Demokratie und Diktatur, in: Hannoversche Geschichtsblätter, 54, 2002 (2003), S. 5-40.
- 7810 **Kolditz, Gerald**, "Gedenke, daß du ein Deutscher bist!". Die Ortsgruppe Dresden des Alldeutschen Verbandes zwischen den Weltkriegen, in: Landesgeschichte und Archivwesen. Festschrift für Rainer Groß zum 65. Geburtstag / hg. von Gabriele Viertel ... Dresden 2003, S. 415-433.
- 7811 **Kozushek, Waldemar (Hg.)**, Geschichte der Medizinischen und Pharmazeutischen Fakultäten der Universität Breslau sowie der Medizinischen Akademie Wroclaw in den Jahren 1702 - 2002, Wroclaw 2002, Wydawn. Uniw. Wroclawskiego, 419 S., Abb., Kt. (Acta Universitatis Wratislaviensis, Bd. 2434).

- 7812 **Kübler, Helmut**, Vom gemeinnützigen Wochenblatt zur modernen Tageszeitung. 222 Jahre Kaufbeurer Zeitungsgeschichte, in: Kaufbeurer Geschichtsblätter, 16, (2002) 2, S. 41-53.
- 7813 **Mölich, Georg; Oepen, Joachim; Rosen, Wolfgang (Hg.)**, Klosterkultur und Säkularisation im Rheinland, Essen 2002, Klartext-Verlag, 440 S., Abb., Kt.+1 CD-ROM. (Eine Publikation des Landschaftsverbandes Rheinland).
- 7814 **Müller, Winfried**, Stadtjubiläen. Zur Entstehung städtischer Erinnerungskultur unter besonderer Berücksichtigung Sachsens, in: Landesgeschichte und Archivwesen. Festschrift für Rainer Groß zum 65. Geburtstag / hg. von Gabriele Viertel ..., Dresden 2003, S. 1-19.
- 7815 **Post, Franz-Josef**, 50 Jahre Freiherr-vom-Stein-Gesellschaft. Festakt vom 20. Februar 2002 in Münster, Münster 2002, 31 S., Abb.
- 7816 **Rabenstein, Christoph (Red.)**, 300 Jahre St. Georgen. 1702 - 2002, Bayreuth 2002, Ellwanger, Abb.
- 7817 **Schaarschmidt, Thomas**, Regionalbewusstsein und Regionalkultur in Demokratie und Diktatur 1918 - 1961. Sächsische Heimatbewegung und Heimat-Propaganda in der Weimarer Republik, im Dritten Reich und in der SBZ/DDR, in: Westfälische Forschungen, 52 (2002), S. 203-228.
- 7818 **Schupp, Katja**, Zwischen Faszination und Abscheu. Das Täuferreich von Münster. Zur Rezeption in der Geschichtswissenschaft, Literatur, Publizistik und populärer Darstellung vom Ende des 18. Jahrhunderts bis zum Dritten Reich, Münster [u.a.] 2002, Lit, VI, 549 S., Abb. (Edition Kulturregion Münsterland, Bd. 1). Zugl. Diss. Univ. Münster (Westfalen) 1999 u.d.T.: Das Täuferreich von Münster und seine Rezeption in Geschichtswissenschaft, Literatur, Publizistik und populärer Darstellung.
- 7819 **Schwedt, Elke; Schwedt, Herbert**, Gesang- und Musikvereine 1800 - 2000. Zur Geschichte und Verbreitung laienmusikalischer Vereinigungen, Köln 2002, Rheinland-Verlag, 166 S. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande : Beih. 11, Volkskunde 8/10) (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde, Reihe 12, Ab. Ib N.F.).
- 7820 **Ulbricht, Justus H. (Hg.)**, Klassikerstadt und Nationalsozialismus. Kultur und Politik in Weimar 1933 bis 1945, Weimar [u.a.] 2002, Stadtmuseum Weimar [u.a.], 255 S., Abb. (Weimarer Schriften, Bd. 56).

- 7821 **Voigtmann, Joachim**, Zur musealen Bewahrung von Industriegeschichte und Industriekultur in Sachsen, in: Im Dienste der historischen Landeskunde. Beiträge zur Archäologie, Mittelalterforschung, Namenkunde und Museumsarbeit vornehmlich in Sachsen. Festgabe für Gerhard Billig zum 75. Geburtstag / hg. von Rainer Aurig , Beucha 2002, S. 515-520.
- 7822 **Werner, Meike G.**, Moderne in der Provinz. Kulturelle Experimente im Fin-de-Siècle-Jena, Göttingen 2003, Wallstein-Verlag, 367 S., Abb.

Ortsregister zur Bibliographie

a) lokal

Aachen 7734
Backnang 7679
Bautzen 7658
Berlin 7727, 7755
Bielefeld 7681
Breslau 7811
Brüssel 7749
Bünde 7662
Chemnitz 7670, 7738
Coesfeld 7686
Dessau 7644
Dortmund 7784
Dresden 7663, 7682, 7715, 7721,
7741, 7752, 7762, 7737,
7782, 7807, 7810
Duisburg 7778
Durlach 7753
Dülmen 7791
Düsseldorf 7702, 7711, 7718
Eberswalde 7660
Emsland 7659
Ennepetal 7676
Erfurt 7677, 7691, 7695, 7740, 7750
Essen 7648, 7794
Flaesheim 7675
Franken 7790
Frankfurt 7787, 7684, 7730, 7656
Freiberg 7669
Freising 7713
Görlitz 7700, 7765
Göttingen 7707
Günzburg 7694
Hainburg 7640
Halle 7708, 7698, 7783
Hannover 7744, 7757, 7773, 7809
Hattingen 7716, 7779
Heidelberg 7701, 7802
Hessen 7756
Hildesheim 7742
Hörde 7683
Ingolstadt 7654
Innsbruck 7703
Jena 7822
Judenburg 7639
Karlsruhe 7761
Kaufbeuren 7812
Kevelaer 7796
Kippenheim 7766
Koblenz 7797
Konstanz 7705
Leipzig 7743
Limburg 7673
Lippstadt 7801
London 7731
Magdeburg 7643, 7769
Marburg 7697, 7706
Marienburg 7647
Minden 7692
Montabaur 7699
Mosbach 7674
München 7655
Münster 7722, 7763, 7815, 7818,
7808
Neubrandenburg 7771
Nürnberg 7685, 7710, 7776
Olpe 7672
Paderborn 7774
Paris 7735, 7799
Pforzheim 7651
Recklinghausen 7712
Reutlingen 7646, 7687, 7693, 7734,
7789
Rheine 7688, 7804
Rheinland 7813
Sankt Petersburg 7690
Sauerland 7777
Schleswig-Holstein 7650
Schweinfurt 7720
Singen 7678
Soest 7680
Sonsbeck 7709
Stuttgart 7764, 7767
Tübingen 7805
Vöhringen 7704
Warendorf 7793
Weimar 7820
7770, 7652
Winnweiler 7689
Würzburg 7666, 7785

b) regional

Baden-Württemberg 7806

Bayern 7736, 7792

Deutschland 7642

Kanton Zürich 7746

Mecklenburg-Vorpommern 7649,
7653

Niederschlesien 7668

Nordrhein-Westfalen 7788, 7803

Ruhrgebiet 7645, 7714, 7732, 7786,
7724

Sachsen 7814, 7817, 7821

Westfalen 7641, 7664, 7717, 7748,