

Moderne Stadtgeschichte

Autor(en): **Fritzsche, Bruno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **41 (1991)**

Heft 1

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-81047>

Nutzungsbedingungen

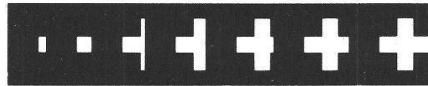
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



700 Jahre/ans/anni/onns
Confoederatio Helvetica

MODERNE STADTGESCHICHTE

VON BRUNO FRITZSCHE

Für die zuerst im angelsächsischen Raum¹ betriebene Forschungsrichtung der «urban history» hat sich im deutschen Sprachgebrauch der Begriff «Moderne Stadtgeschichte» etabliert. Modern meint dabei ein Doppeltes: Zum einen ist es vorwiegend die Geschichte der modernen, d. h. der Stadt nach dem Umbruch der Französischen Revolution, im Zeitalter des modernen Wirtschaftswachstums; zum andern eine mit modernen Methoden betriebene Stadtgeschichte. Beide Aspekte sind miteinander insofern verknüpft, als sich die moderne Stadt, die ihre politischen und rechtlichen Privilegien verloren hat, mit den klassischen Methoden der politischen Geschichte nicht mehr adäquat beschreiben lässt.

Das heisst freilich nicht, dass man die neuern Methoden und Fragestellungen nicht auch auf die vorindustrielle Stadt anwenden kann und sollte. Bemerkenswert aber ist, dass gerade auch in der schweizerischen Historiographie das Interesse an der Stadt in dem Moment erlischt, wo sie ihre politische Vorherrschaft verliert. Eine erste, 1960 erschienene Bibliographie zur Städtegeschichte² enthält unter den über 750 Titeln nur eine Handvoll, die sich auf die moderne Stadt beziehen. Spezifisch mit moderner Stadtgeschichte beschäftigt sich eine 1989 publizierte, kommentierte Bibliographie³, deren rund 70 Titel sich – mit gutem Willen – unter diesen Begriff subsumieren lassen, wobei Abgrenzungen umstritten bleiben müssen.

Fest steht immerhin, dass sich moderne Stadtgeschichte nur unter einem wirtschafts- und sozialhistorischen Ansatz schreiben lässt, denn es ist die Wirtschafts- und Sozialstruktur, welche die moderne Stadt primär vom flachen Land unterscheidet. Man zögert aber, eine noch so interessante sozialhistorische Abhandlung dazu zu zählen, nur weil sie sich – zufälligerweise – in der Stadt ereignet. Zentraler Bezugspunkt und konstitutives Element muss in jedem Fall das städtische Raumgefüge sein, moderne Stadtgeschichte kann dadurch charakterisiert werden, dass der Raum nicht als «espace-prétexte», sondern als «espace-problème» behandelt wird⁴.

Stadtgeschichte versteht sich denn auch nicht als Lokalgeschichte; dem Einmaligen und Zufälligen der «urban biography» stellt sie die allgemeinen Strukturaspekte der

1 In den USA kam der entscheidende Impetus von der in Chicago beheimateten Stadtsoziologie, s. R. E. PARK, E. W. BURGESS und R. D. MCKENZIE, *The City*, Chicago 1925. – In England wurde die sehr erfolgreiche «Urban History Group» 1962 von H. J. DYOS (Leicester) ins Leben gerufen. – Einen Überblick über die angelsächsische Literatur bietet: D. FRASER und A. SUTCLIFFE (Hg.), *The Pursuit of Urban History*, London 1983.

2 PAUL GUYER, *Bibliographie der Städtegeschichte der Schweiz*, Beiheft 11 der SZG (1960).

3 BRUNO FRITZSCHE, *Moderne Stadtgeschichtsforschung in der Schweiz*, in: Christian Engeli und Horst Mazerath (Hg.), *Moderne Stadtgeschichtsforschung in Europa, USA und Japan*, Stuttgart 1989, S. 153–163 und 485–490.

4 FRANÇOIS WALTER, *L'histoire urbaine en Suisse: problèmes et méthodes*, in: Actes de la Société jurassienne d'émulation, 1989, S. 249–258.

Stadt entgegen. Dabei übernimmt sie Ansätze aus den theoriebewussteren Sozialwissenschaften, der Soziologie, der Ökonomie und der Geographie⁵. Die darin entwickelten Modelle sind nicht nur forschungsleitend für die Untersuchung von einzelnen Städten, sondern können auch als Basis für vergleichende Studien gute Dienste leisten.

Stadtgeschichte ist in der Schweiz immer noch sehr spärlich vertreten, es gibt keine institutionalisierte Lehre und Forschung auf diesem Gebiet, wenn man einmal vom Institut für Geschichte und Theorie der Architektur und den daran beteiligten Lehrstühlen an der ETH absieht, die sich u. a. auch mit Stadtgeschichte, aus dem Blickwinkel von Architektur und Städtebau, beschäftigen. Immerhin mehren sich seit einigen Jahren, im Rahmen der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Arbeiten zur modernen Stadtgeschichte. Darunter sind nicht wenige Lizentiatsarbeiten, die leider für die Forschung weitgehend brachliegen. Gerade deshalb wird hier auf sie verwiesen, obwohl sie schwer greifbar sind. Es geht aber im folgenden nicht darum, publizierte und nicht publizierte Arbeiten möglichst vollständig aufzuführen – wir verweisen hierzu auf die bereits erwähnten Bibliographien –, sondern vielmehr um die Fragen: Was wissen wir heute über die Schweizer Städte im Industrialisierungsprozess? Welches sind vorrangige Forschungsdesiderata?

Einigermassen deutlich sind die Konturen des demographischen Wachstums. Einen internationalen statistischen Überblick bietet Paul Bairoch⁶; für Luzern⁷ und Basel⁸ liegen detaillierte Daten der Bevölkerungsbewegung vor. Wenn sie sich, wie anhand von Indizien vermutet werden kann, verallgemeinern lassen, dann übersteigt in den Städten die Geburtenrate erst um 1870 endgültig die Sterberate; nach 1900 hingegen ist das natürliche Wachstum in den Städten grösser als im gesamtschweizerischen Mittel. Der Wandergewinn, der z. B. in Basel zwischen 1870 und 1910 knapp 60% zum Gesamtwachstum beisteuerte, war starken, offenbar konjunkturabhängigen Schwankungen unterworfen. Das Wandervolumen, die Summe von Zu- und Abwanderungen, das ab 1880/90 erfasst wird, macht erst deutlich, welch ungeheurer Strom sich im 19. Jahrhundert in die Städte ergiesst und wieder aus ihnen abfließt: 40–60% der Bevölkerung sind jährlich an einer Wanderbewegung beteiligt. Nicht gezählt dabei sind jene, welche innerhalb der Stadt ein neues Domizil suchen, und die beispielsweise 1893 in Zürich noch einmal rund die Hälfte der Bevölkerung ausmachen⁹. Mit den Anpassungsproblemen und -leistungen der Zuwanderer befasst sich eine soziologische Untersuchung mit historischen Dimensionen¹⁰, die bis heute leider kaum Nachahmung gefunden hat.

Aus der Bevölkerungsgrösse und den ab 1870 erhobenen Zahlen der Geburten und Todesfälle lassen sich die bezirksweisen Wandergewinne in den Abständen der Volks-

5 Als Einführungstexte geeignet sind etwa für die Soziologie: JÜRGEN FRIEDRICHS, *Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft*, Opladen 1981; für die Ökonomie: HENRY W. RICHARDSON, *Regional Economics*, New York 1969; für die Geographie: ELISABETH LICHTENBERGER, *Stadtgeographie*, 2. Bde., Stuttgart 1986.

6 PAUL BAIROCH, *De Jéricho à México*, Paris 1985.

7 WERNER SCHÜPBACH, *Die Bevölkerung der Stadt Luzern 1850–1914*, Diss. Zürich, Luzern 1983.

8 PHILIPP SARASIN, *Stadt der Bürger. Struktureller Wandel und bürgerliche Lebenswelt. Basel 1870–1900*, Diss. Basel 1990 (Teil I).

9 DANIEL KÜNZLE, *Stadtwachstum, Quartierbildung und soziale Konflikte*, in: Sebastian Brändli u. a. (Hg.), *Schweiz im Wandel. Studien zur neueren Gesellschaftsgeschichte*, Basel 1990, S. 43–58. – Leider ist die entsprechende Tabelle 2 fehlerhaft.

10 PETER ATTESLANDER, *Probleme der sozialen Anpassung. Eine soziologische Untersuchung über den Zuzug nach der Stadt Zürich*, Diss. Zürich, Köln 1956.

zählung errechnen und mit den Erhebungen des Geburtsortes verknüpfen. Es ergeben sich daraus globale Aussagen zu Richtung und Intensität der Binnenwanderung, die letztlich immer zu den Städten tendiert. Dabei zeigt sich, dass sie sich vorwiegend aus der näheren Umgebung alimentieren: konfessionelle und auch kantonale Grenzen haben im 19. Jahrhundert offensichtlich noch eine starke Bremswirkung, was umgekehrt bedeutet, dass gewisse Bezirke im Mittelland sich ebenso stark und noch stärker entvölkern als die Alpenregion. Verbindet man die gewonnenen Erkenntnisse mit der 1910 erstmals erhobenen Pendlerstatistik, so lassen sich Arbeitsmarktregionen und das sich herausbildende Städtesystem kartographisch darstellen¹¹. Wünschenswert wäre, wenn diese Globalzahlen durch detaillierte Daten, die für einzelne Städte erhältlich wären, erhärtet und differenziert würden.

Dass die Schwankungen im städtischen Bevölkerungswachstum zeitlich eng übereinstimmen mit den Veränderungen im Wirtschaftswachstum, ist auf den ersten Blick erkennbar. Es ist uns aber keine Studie bekannt, welche kausale Verknüpfungen und Interdependenzen – beispielsweise zwischen Zuwanderung, Hochbauinvestitionen und Eisenbahnbau – gründlich untersucht hätte¹². Überhaupt gibt es wenig Studien, die sich spezifisch mit städtischer Wirtschaft¹³ beschäftigen, geschweige denn, was noch weit dringlicher wäre, mit ihrer Rolle als Wachstumspole in der Gesamtwirtschaft. Das mag auch damit zusammenhängen, dass die von der Stadt- und Regionalökonomie vorgeschlagenen Modelle der «pôles de croissance» oder der «Export-Base» wenig brauchbar sind¹⁴. Anwendbar allenfalls wären sie auf die Städte der «alten» (z. B. La Chaux-de-Fonds oder Herisau) und der «neuen» Industrien (z. B. Baden oder Arbon), die ganz unterschiedliche Entwicklungen nehmen, sie greifen aber weder für den neuen Typus der Tourismuszentren (z. B. Montreux) noch für Verwaltungs- und Dienstleistungsstädte. Gerade die Grossstädte zählen aber zu dieser letzteren Art und haben (mit Ausnahme von Basel) einen unterdurchschnittlichen Anteil an Fabrikindustrie.

Äusserst wünschenswert wäre eine Untersuchung über die Ausbildung des schweizerischen Städtesystems im Zusammenhang mit der sich entwickelnden Verkehrswirtschaft. Die Geschichte des Eisenbahnbaus, über deren technische Aspekte und gesamtwirtschaftliche Effekte wir recht gut dokumentiert sind, müsste dabei unter dem Blickwinkel des sich tiefgreifend verändernden und von den Städten aus strukturierten Raumgefüges neu geschrieben werden¹⁵. Mit dem neuen Verkehrsträger der Nationalstrassen befasst sich eine interessante Dissertation, untersucht aber schwergewichtig den Einfluss nicht auf das Städtesystem, sondern auf die innere Struktur von sieben Einzelstädten¹⁶.

11 URS REY, *Demographische Strukturveränderungen und Binnenwanderung in der Schweiz, 1850–1910*. Liz.-Arbeit Univ. Zürich 1990.

12 Einige Überlegungen dazu bei Sarasin (wie Anm. 8), 103ff.

13 Einige Beispiele, die aber im allgemeinen eher lokalgeschichtlicher Natur sind: PETER STOLZ, *Basler Wirtschaft in vor- und frühindustrieller Zeit*, Diss. Basel, Zürich 1977; PAUL HUBER, *Luzern wird Fremdenstadt. Veränderungen der städtischen Wirtschaftsstruktur, 1840–1914*, Diss. Zürich, Luzern 1986.

14 PETER STOLZ, *Stadtwirtschaft und Stadtentwicklung: Basel in den Jahren nach der Kantons-trennung*, in: Basel im 19. Jahrhundert, Basel 1980, argumentiert zwar mit der «Export-Base»-Theorie, operationalisiert sie aber nicht.

15 Ein erster Versuch in dieser Richtung: BRUNO FRITZSCHE, *Eisenbahnbau und Stadtentwicklung in der Schweiz*, in: Hans-Jürgen Teuteberg (Hg.), *Stadtwachstum, Industrialisierung, Sozialer Wandel*, Berlin 1986. S. 175–194.

16 GEORGE KAMMANN, *Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964*, Diss. Zürich 1990.

Insgesamt ist festzuhalten, dass hinsichtlich Funktion, Rolle und Bedeutung der Städte für die Gesamtentwicklung grosse Forschungslücken bestehen. Gerade wenn man darauf dringt, dass Stadtgeschichte nicht primär Lokalgeschichte ist, müssten hier vermehrte Anstrengungen unternommen werden. Über die innere Struktur der Städte und deren Entwicklung im 19. Jahrhundert sind wir dagegen besser orientiert. Allerdings konzentrieren sich die meisten Untersuchungen auf die Zeit nach 1848, der Umbruch von der alten, geschlossenen zur modernen, offenen Stadt wird leider – ausser im politischen Bereich – nur selten thematisiert¹⁷.

Verschiedene Arbeiten befassen sich mit dem Phänomen der sozialen Segregation, d. h. der Entstehung und Beschreibung schichtenspezifischer Wohnquartiere. Untersuchungen unterschiedlicher Qualität gibt es hierzu für Basel¹⁸, Bern¹⁹, Luzern²⁰ und Zürich²¹. Eine gegenwartsbezogene soziologische Untersuchung zu Bern sieht das Modell der konzentrischen Kreise aufsteigender Sozialhierarchie, wie es von Park und Burgess postuliert worden ist, bestätigt²², andere dagegen ausdrücklich nicht²³ oder suchen nach alternativen Ansätzen²⁴. In der Behandlung einzelner Sozialräume ist eine markante Vorliebe für die Analyse von Arbeiterquartieren festzustellen²⁵. Um so erfreulicher, dass eine neueste Erscheinung sich schwergewichtig mit dem städtischen (Gross-)Bürgertum befasst²⁶.

Auch im Bereich städtischer Wohnformen hat man sich vorwiegend mit den Unterschichten beschäftigt. Diskutiert werden u. a. das Wohnungsangebot im Zusammenhang mit Grundstückmarkt²⁷, Immobilienspekulation und architektonischer Gestaltung²⁸, mit Haushaltszyklen, Untermietern und Budgetfragen auf statistischer Basis²⁹,

17 ANDRÉ CORBOZ, *Invention de Carouge, 1772–1792*, Lausanne 1968. FRANÇOIS WALTER (Hg.), *Vivre et imaginer la ville, 18^e–19^e siècles*, Genève 1988.

18 E. BRUDERER, *Die sozialstatistischen Ergebnisse der Basler Wohnungserhebung vom 12. Dezember 1910*. Diss. Basel, Liestal 1918.

19 ERASMUS WALSER, *Wohnlage und Sozialprestige*, in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde, Jg. 38 (1976), S. 99–108. – Ders., «Die Wohnungsfrage» in Bern am Ende des 19. Jahrhunderts. *Stadtwachstum und soziale Wohnsegregation in einer schweizerischen Mittelstadt vor dem Ersten Weltkrieg*, Diplomarbeit Univ. Bern 1978. – Ders., *Wohnraum und Familienstruktur am Ende des 19. Jahrhunderts. Die Wohnzählung von 1896 in der Stadt Bern als sozialgeschichtliche Quelle*, in: Berner Zs. f. Geschichte u. Heimatkunde 41 (1979), S. 113–131.

20 H. BRUNNER, *Luzerns Gesellschaft im Wandel*, Diss. Zürich, Luzern 1975.

21 BRUNO FRITZSCHE, *Das Quartier als Lebensraum*, in: Werner Conze (Hg.), *Arbeiterexistenz im 19. Jahrhundert* (Industrielle Welt, Bd. 33), Stuttgart 1981, S. 92–112.

22 BERND HAMM, *Die Organisation der städtischen Umwelt. Ein Beitrag zur sozialökologischen Theorie der Stadt*, Frauenfeld 1972.

23 KONRAD KREIS, *Städtische soziale Segregation und Arbeiterwohnungsfrage. Die soziale und bauliche Entwicklung einer Arbeitervorstadt, am Beispiel von Zürich-Aussersihl*, Liz.-Arbeit Univ. Zürich 1981.

24 BRUNO FRITZSCHE, *Mechanismen der sozialen Segregation*, in: H.-J. Teuteberg (Hg.), *Homo habitans. Zur Sozialgeschichte des Wohnens seit Beginn der Neuzeit*, Münster/Westfalen 1985, S. 155–168.

25 In Zürich hat die Arbeitervorstadt Aussersihl weitaus am meisten Interesse gefunden. Neben den unter Anm. 21 und 23 genannten Schriften gilt das auch für: HANS-PETER BÄRTSCHI, *Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Zürcher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl*, Diss. ETH Zürich, Basel 1983; DANIEL KÜNZLE, *Wohnen im Arbeiterquartier. Stadtentwicklung und Lebensbedingungen am Beispiel von Zürich-Aussersihl im ausgehenden 19. Jahrhundert*. Liz.-Arbeit Univ. Zürich 1986.

26 Philipp Sarasin, (wie Anm. 8), Teil II.

27 Konrad Kreis (wie Anm. 23).

28 Hanspeter Bärtschi, (wie Anm. 25), Teile III und IV.

29 Daniel Künzle (wie Anm. 25).

mit der Erziehung der ländlichen Zuzüger und Unterschichten zu einem (klein-)bürgerlichen Wohnverhalten³⁰, mit den philanthropischen Baugesellschaften des 19.³¹ und den gemeinnützigen Baugenossenschaften des 20. Jahrhunderts³². Für die Stadtgeschichte richtig fruchtbar werden solche Studien allerdings erst, wenn sie eingebettet sind in den urbanen Problem-Raum.

Dasselbe gilt für Untersuchungen zur städtischen Infrastruktur, wie sie im 19. Jahrhundert entsteht. Monographien zur Wasserversorgung³³ und zur Stadtentwässerung³⁴ liefern reichhaltiges politik- und technikgeschichtliches Material, ihr volles Potential aber wird erst ausgeschöpft, wenn ihr Anteil an der Ausformung der städtischen Gesellschaft und der urbanen Räume mit berücksichtigt wird³⁵. Dann wird deutlich, dass gemeinnütziger Wohnungsbau wie Infrastrukturanlagen nicht nur materielle Bedürfnisse befriedigen, sondern auch als Mittel dienen, die Massen zu einem rationalen, stadtgerechten Leben und Wohnverhalten zu erziehen, ihnen bürgerliche Werte wie Ordnung und Reinlichkeit, trautes Heim und Stetigkeit, Besitz und seine Äufnung nahezubringen. Ein zentrales Element in dieser letztlich sehr erfolgreichen Strategie sozialer Disziplinierung war der Gesundheits- und Hygienediskurs³⁶ der Zeit. Ausgelöst von den Typhus- und Choleraepidemien, welche auch die Schweizer Städte nicht verschonten³⁷, wurde dieser Diskurs, nachdem jene ihren Schrecken verloren hatten, mit der Drohung der Tuberkulose, welche zur typisch städtischen Krankheit erklärt wurde, fortgesetzt.

Welche Auswirkungen indessen Quartierzugehörigkeit und Wohnmisere der Unterschichten auf die Alltagsbewältigung hatten, ist noch weitgehend ungeklärt. Angesichts der unergiebigsten Quellenlage kann man versuchen, mit Befragungen und Interviews

- 30 JAN CAPOL, *Einige Aspekte des Wohnens im Wandel*. Liz.-Arbeit Univ. Zürich 1989. BRUNO FRITZSCHE, *Vorhänge sind an die Stelle der alten Lumpen getreten. Die Sorgen der Wohnungsfürsorger im 19. Jahrhundert*, in: Sebastian Brändli u. a. (Hg.), *Schweiz im Wandel. Studien zur neueren Gesellschaftsgeschichte*, Basel 1990, S. 383–396.
- 31 WALTER RUF, *Das gemeinnützige Baugenossenschaftswesen in der Schweiz*, Diss. Basel, Zürich 1930. ALFRED CATTANI, *Die Aktienhäuser in Aussersihl*, Zürich 1961. Christoph Kübler, «Ein Quartier für Angestellte und Arbeiter in Nieder-Töss... (Rieter)», in: *Winterthurer Jahrbuch 1985*. BRUNO FRITZSCHE, *Der Transport bürgerlicher Werte über die Architektur, Anmerkungen zum Arbeiterwohnungsbau*, in: *Wohnen. Zur Dialektik von Intimität und Öffentlichkeit*. [Studia Ethnographica Friburgensia Bd. 16], Freiburg i. Ü., 1990, S. 17–34. LUCA TREVISAN, *Das Wohnungselend der Basler Arbeiterbevölkerung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Basel 1989.
- 32 ERIK NOLMANS, *Ökonomische und politische Determinanten der Wohnbauproduktion in der Stadt Zürich, 1910–1930*, Liz.-Arbeit Univ. Zürich 1989. DANIEL MEIENBERGER, *Die Zürcher Baugenossenschaften in der Zwischenkriegszeit*, Liz.-Arbeit Univ. Zürich 1990. Ein Inventar der Bauten bietet neuerdings: Finanzamt und Bauamt II der Stadt Zürich (Hg.), *Kommunaler und genossenschaftlicher Wohnungsbau in Zürich, 1907–1989*, Zürich 1989. RODERICK J. LAWRENCE, *Le seuil franchi, logement populaire et vie quotidienne en Suisse romande 1860–1960*, Genève 1986.
- 33 ELISABETH SUTER, *Wasser und Brunnen im alten Zürich, vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert*, Diss. Zürich 1981.
- 34 MARTIN ILLI, *Von der Schissgruob zur modernen Stadtentwässerung* (hg. von der Stadtentwässerung Zürich), Zürich 1987.
- 35 Ein interessanter Versuch in dieser Richtung: MARKUS HÄFLIGER, *Christliche Obrigkeit, Nachwächterstaat, Staatsunternehmen. Bedürfnisse und Versorgung im Wandel der Modernisierung der Wasserversorgung 1860–1875*, Liz.-Arbeit Univ. Basel 1986.
- 36 MONIQUE HELLER, «*Propre, en ordre*», *Habitation et vie domestique 1850–1930, l'exemple vaudois*, Lausanne 1979. BARBARA KOLLER, *Die Hygienisierung des Wohnens*, Liz.-Arbeit Univ. Zürich 1991.
- 37 MICHAEL BACHMANN, *Die Cholera in Basel, 1831–1855*, Liz.-Arbeit Univ. Basel 1989.

die letzten Spuren zu sichern³⁸. Seit einigen Jahren beschäftigt sich auch die Volkskunde vermehrt mit der städtischen Umwelt, ein Bericht zur Forschungssituation mit Bibliographie ist 1985 erschienen³⁹.

Mit der Stadt als gebautem Raum befasst sich traditionellerweise die Architektur- und Kunstgeschichte. Seit 1982 erscheint in langsamer Folge das Inventar der neuern Schweizer Architektur, das sich zum Ziel gesetzt hat, die Bauten der Städte und Kantonshauptorte zwischen 1850 und 1920 zu dokumentieren⁴⁰. Für die Stadtgeschichte fruchtbar wird der architekturhistorische Beitrag dann, wenn er sich nicht nur auf Ästhetik beschränkt, sondern zugleich nach den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Hintergründen fragt⁴¹, oder, wie es eine Arbeit zum Wettbewerb von 1915 für einen Zürcher Bebauungsplan macht, die städtebaulichen Ideen nach ihren gesellschaftspolitischen Leitbildern hinterfragt, und diese mit jenen illustriert⁴². Einen andern, eminent visuellen Ansatz verfolgt eine kunsthistorische Dissertation über St. Gallen. Sie fragt nach der Stadt als Erlebnisraum, der sich im 19. Jahrhundert fundamental verändert und zu dem nicht nur das Erscheinungsbild repräsentativer Bauten gehört, sondern alles, was das Stadtbild prägt, von der «Dächlikappe», die in Mode kommt, über die Schaufensterauslagen bis zu Konzert, Theater, Festumzug und bengalischer Beleuchtung⁴³.

Die Frage, wie Bewohner und Bewohnerinnen die Stadt sehen, welche Werte sie damit verknüpfen, wie sie die urbanen Zeichen lesen, weiter zu verfolgen wäre lohnenswert allein schon deshalb, weil damit ein ganzer, bisher kaum beachteter Quellenbestand fruchtbar gemacht werden könnte, nämlich Pläne, Stiche, Bilder, Photographien. Ob sich dabei das Kaleidoskop städtischer Erlebnisräume in eine höhere Einheit zusammenfassen lässt, ist fraglich. Vielleicht ist dem «swarming life» (T. S. Eliot) der Grossstadt, ihren tausendfältigen simultanen Sinneseindrücken nicht mit Logik, sondern im Alltag nur mit einem Instinkt, «wie sie ihn Wilde und Tiere haben» (Ezra Pound), beizukommen, darstellerisch nur mit dem Mittel der Montage, wie sie von den Dichtern des Modernismus entwickelt wurde. Jedenfalls würde zum Bild der Stadt auch seine Verarbeitung in der Literatur gehören⁴⁴.

Moderne Stadtgeschichte weist über sich selbst hinaus, denn in den «Sturmzentren der Zivilisation» (Ezra Pound) entsteht und definiert sich die neue Industriegesellschaft. Als urbane Krise, im eigentlichen Sinne verstanden als Höhepunkt und Wende einer gefährlichen Entwicklung, sind vor allem die Jahrzehnte um die Jahrhundertwende zu bezeichnen. Zu Beginn des explosiven Wachstums waren die Städte, gemäss

38 SUSANNE MAURON-CORPATAUX, *Soziale Situation und Alltagswelt in der Freiburger Unterstadt im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts unter bes. Berücksichtigung oraler Quellen*, Liz.-Arbeit Univ. Fribourg 1986.

39 UELI GYR, *Volkskunde und Stadt – Volkskundler in der Stadt? Zur Situation städtischer Kulturforschung in der Schweiz*, in: T. Kohlmann und H. Bausinger, *Grossstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung*, Berlin 1985.

40 Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte (Hg.), *INSA. Inventar der neueren Schweizer Architektur*, bisher 5 Bände, Zürich 1982ff.

41 Hanspeter Bärtschi (wie Anm. 25). ARMAND BRULHART, *Guillaume Henri Dufour: génie civil et urbanisme à Genève au XIX^e siècle*, Lausanne 1987.

42 DANIEL KURZ, *Leitbilder zur Stadtentwicklung im Städtebau der Schweiz und Deutschlands, 1900–1940*. Liz.-Arbeit Univ. Zürich 1990.

43 PETER RÖLLIN, *St. Gallen. Stadtveränderung und Stadterlebnis im 19. Jahrhundert*, Diss. Zürich, St. Gallen 1981. Eine eingehende Darstellung und kühne Interpretation eines städtischen Festspiels auch bei Philipp Sarasin (wie Anm. 8), Kapitel 8.

44 Ein erhellender Aufsatz über das Bild der Stadt in der (angelsächsischen) Literatur: MAX NÄNNY, *Die Dichtung des Modernismus*, in: Universität Zürich. *Berichte aus der Forschung*, 1982, S. 85–93.

der liberalen Staatsauffassung weitgehend sich selbst überlassen. Durch die massive Bevölkerungsverdichtung wurden die Kommunen nach 1860 zwar zur «Kloakenreform» und andern Infrastrukturleistungen gezwungen. Baugesetze aber beschränkten sich auf rudimentäre Vorschriften⁴⁵; festgelegt wurden allenfalls sog. Alignementspläne für das Strassennetz⁴⁶ oder die Möglichkeit privater Quartierplanung⁴⁷.

Mit dem langfristigen Wirtschaftswachstum, das nach 1885 einsetzte, war ein massiver Zustrom in die Städte verbunden; zwischen 1888 und 1900 verzeichneten die Schweizer Städte den grössten je erlebten Wachstumsschub (42,8‰ p. a.). Die damit verknüpften Probleme wie Übernutzung der Infrastruktur, Bodenpreisexplosion⁴⁸, Wohnungsnot und Entstehung von Mietskasernen⁴⁹ führten zu sozialen Protesten vor allem der Unterschichten, die sich im gemeinsamen Lebensraum Arbeiterquartier überhaupt erst solidarisieren konnten. Von daher ergibt sich die Forderung, dass Streiks im städtischen Kontext untersucht werden müssten⁵⁰. Die damit verbundene Behauptung, dass Streiks ein primär städtisches Phänomen seien, ist aufgrund der statistischen Evidenz nicht unwidersprochen geblieben⁵¹. Der Wachstumsstress der 90er Jahre entlädt sich auch in Tumulten und Krawallen, die sich in einer ersten Phase gegen die (italienischen) Zuwanderer, dann aber gegen die Hüter der bestehenden Ordnung wenden⁵². Gerade in ihrer planlosen Spontaneität lassen sie, bei sorgfältiger Interpretation, urbane Probleme erkennen.

Die sozialen Spannungen der Jahrhundertwende führen zu einer Mischung von repressiven und innovativen Massnahmen der Behörden. In dieser Zeit entstehen neue Polizeiverordnungen, die städtische Verhaltensweisen, und verschärfte Baugesetze, welche hygienische Minimalstandards durchsetzen wollen. Wohnungssequäten in allen grössern Städten, zuerst in Basel, 1889, untersuchen die Missstände im Wohn-

45 PETER ZWEIFEL, *Aspekte von Stadtentwicklung und Stadtplanung in Zürich, 1860–1890*, Liz.-Arbeit Univ. Zürich 1981.

46 OTHMAR BIRKNER, *Bauen und Wohnen in Basel, 1850–1900*, Neujahrsblatt der Gesellschaft des Guten und Gemeinnützigen 159, Basel 1981.

47 Bedeutendste Quartierplanung war das Kirchenfeld in Bern. Siehe: JÜRIG SCHWEIZER, *Das Kirchenfeld in Bern*, Schweiz. Kunstführer, hg. von der GSK, Basel 1980.

48 Über die Entwicklung der städtischen Grundrente gibt es Fallbeispiele in Bärtschi (wie Anm. 25), Teil III, Kap. 1; eingehendere quantitative Untersuchungen bei Kreis (wie Anm. 23) und in BRUNO FRITZSCHE, *Grundstückpreise als Determinanten städtischer Strukturen*, in: Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege, Jg. 4 (1977), S. 36ff. – Eine gegenwartsbezogene Studie zur Zürcher Agglomeration bestätigt die für das 19. Jh. gewonnene Erkenntnis, dass der Preis des Bodens sich primär in Funktion seiner (zeitlichen) Distanz zum Stadtzentrum bestimmt. JÜRIG KUSTER-LANGFORD, *Wohnbauandpreise im Umland von Zürich. Eine empirische Untersuchung der räumlichen Preisunterschiede...*, Reihe: Anthropogeographie, vol. 9, hg. vom Geogr. Institut der Univ. Zürich, Zürich 1989.

49 Hanspeter Bärtschi (wie Anm. 25), Teil IV, Kap. 2.

50 BRUNO FRITZSCHE, *Städtisches Wachstum und soziale Konflikte*, in: Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik, Heft 4/1977, S. 447–473. Wie städtische Lebenswelt auf Forderungen und Durchführung eines Streiks sich auswirkt, untersucht an einem Beispiel (Arbenz-Streik) Konrad Kreis (wie Anm. 23).

51 HANS HIRTER, *Die Streiks in der Schweiz in den Jahren 1880–1914: Quantitative Streikanalyse*, in: Erich Gruner (Hg.), *Arbeiterschaft und Wirtschaft in der Schweiz, 1880–1914*, Bd. 2, Zürich 1988, S. 837–1008.

52 HEINZ LOOSER, *Der Italienerkrawall von 1896. Widerstände gegen die Einführung bürgerlicher Verhältnisse in der Grossstadt*, Liz.-Arbeit Univ. Zürich 1983. BRUNO FRITZSCHE, *Der Käfigturm krawall 1893. Destabilisierung im städtischen Wachstumsprozess*, in: *Geschichte in der Gegenwart*, Festschrift für Max Silberschmidt, Jan S. Krulis-Randa (u. a. Hg.), Zürich 1981, S. 157–178.

bereich, das Instrument der Wohnungsinspektion wird zumindest in St. Gallen und Zürich eingeführt, die Kommunen planen und bauen die ersten Häuser für die «minderbemittelten Klassen», zuerst Bern um 1890.

In dieser Periode, da die Schweiz sich endgültig zur städtisch-industriellen Gesellschaft wandelt, wird als Gegenbild die heile Welt des Bauern entworfen. «Village Suisse» an der Landesausstellung in Genf 1896 und «Dörfli» in Bern 1914 suggerieren die ländliche Schweiz als die wahre Schweiz. Diese Ideologisierung des Bauern und des Landes bleibt nicht ohne Rückwirkung auf den Städtebau, der in der gleichen Zeit und in ganz Europa als Reaktion auf die vorangegangene Zeit des chaotischen Wachstums neue Bedeutung gewinnt⁵³. Auch in der Schweiz gewinnt die Vorstellung, im Sinne der Gartenstadt das Land in die Stadt zu holen bzw. die Stadt aufs Land zu verpflanzen, an Bedeutung. Durch die Auflösung der hochverdichteten Stadtzentren sollten nicht nur gesundheitliche, sondern auch gesellschaftliche Risiken bekämpft und das «entwurzelte Grossstadtproletariat» mit der heilenden Kraft der Natur verbunden werden⁵⁴. Voraussetzung für das Ausgreifen der Stadt in weniger hoch verdichtete Räume sind leistungsfähige öffentliche Nahverkehrsmittel. Über Bau und Betrieb der elektrischen Strassenbahnen, die nach 1890 entstehen, gibt es umfangreiche, vorwiegend technisch orientierte Beiträge, aber bisher leider nur wenige, welche die stadtgeschichtlich zentrale Frage nach ihrer Raumwirksamkeit stellen⁵⁵.

Während die Stadtgeschichte des 19. Jahrhunderts in ihren Umrissen doch allmählich sichtbar wird, liegt die Zwischenkriegszeit noch zu einem grossen Teil im dunkeln. Wirtschaftlich-demographisch entwickeln sich die Städte in dieser Zeit nur langsam; doch ereignen sich einige politisch interessante Umbrüche. Das mag ein Grund sein, warum für diese Zeit vorwiegend die politische Geschichte aufgearbeitet worden ist⁵⁶. Eine Dissertation über Olten stellt dagegen die Arbeiterpolitik in der Kleinstadt explizit in stadtgeschichtliche Problemfelder⁵⁷. Am Schnittpunkt von Politik und Stadtgestalt stehen die städtebaulichen Probleme, die von architekturhistorischer Seite aufgearbeitet worden sind⁵⁸. Die Untersuchungen zum gemeinnützigen Wohnungsbau, der in der Zwischenkriegszeit seinen ersten Höhepunkt erfährt, sind bereits an anderer Stelle erwähnt worden.

53 ANTHONY SUTCLIFFE (Hg.), *The Rise of Modern Urban Planning, 1800–1914*, London 1980.

54 Daniel Kurz (wie Anm. 42), Kap. 4 und 5. VALÉRIE OPÉRIOL, *Une réponse à la crise du logement: la citéjardin. Logement coopératif et retour à la nature à Genève du début du XX^e siècle*, Mémoire de licence Genève 1990. CATHERINE PESAVENTO, *Perception de l'espace urbain et projets urbanistiques à Genève vers 1900*, Mémoire de licence Genève 1990.

55 DAVID ASSÉO, *Du tramway à l'autobus: les transports en commun à Genève entre 1860 et 1940*, Liz.-Arbeit Univ. Genf 1987. Auszugsweise publiziert in: *SZG*, vol. 40 (1990), S. 185–206. KARL KRONIG, *Innerstädtischer öffentlicher Verkehr und Stadtentwicklung*, Liz.-Arbeit Univ. Bern 1988.

56 STEFFEN LINDIG, «Der Entscheid fällt an den Urnen» – Sozialdemokratie und Arbeiter im Roten Zürich 1928–1948, Zürich 1979. TOBIAS KÄSTLI, *Das rote Biel, 1919–1939. Probleme sozialdemokratischer Gemeindepolitik*, Bern 1988. THOMAS BUOMBERGER, *Kooperation statt Konfrontation. Die Winterthurer Arbeiterschaft während der Krisenzeit der 1930er Jahre*, Diss. Zürich, Winterthur 1984.

57 RUEDI NÜTZLI, *Ein Drittel der Macht. Sozialdemokratische Politik in der Kleinstadt Olten 1930–1940*, Diss. Zürich 1991.

58 KLAUS-DIETER HORNBURGER, *Interdependenzen zwischen Stadtgestalt und Baugesetz: Untersuchung des Spannungsfeldes zwischen der stadträumlichen und der baurechtlichen Entwicklung im Verlauf des 20. Jahrhunderts, dargestellt am Beispiel der Stadt Zürich*, Diss. ETH, Zürich 1980. MICHAEL KOCH, *Leitbilder des modernen Städtebaus in der Schweiz, 1918–1939*, Diss. ETH Zürich 1988. ANDRÉ CORBOZ, *Stadt der Planer – Stadt der Architekten*, Zürich 1988. JACQUES GUBLER, *Nationalisme et internationalisme dans l'architecture moderne de la Suisse*, Lausanne 1987.

Was die jüngste Vergangenheit anbetrifft, so verweisen wir auf die Schriftenreihe des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung, auf die Publikationen in den Fachbereichen von Soziologie und Geographie sowie auf die Veröffentlichungen des Nationalen Forschungsprogramms «Regionalprobleme». Leider sind darin kaum historische Perspektiven zu finden⁵⁹. Auch das zurzeit laufende nationale Forschungsprogramm «Stadt und Verkehr» hat es für unnötig erachtet, die historische Dimension in grösserem Rahmen aufarbeiten zu lassen. Das ist um so bedauerlicher, als gerade Planung und Prognose von einer langfristig historischen Metaposition aus die eigenen Bedingtheiten besser erkennen könnte. Wenn auch aktuelle Studien in ihren «historischen Exkursen» meist dürftig sind, so sind sie doch für eine Gegenwart, die bereits wieder zur Geschichte geworden ist, unerlässlich.

59 Ein interessanter Ansatz immerhin bei: P. GÜLLER, T. GROSS und CH. MUGGLI, *Historisch-prospektive Reflexionen zum schweizerischen Stadtsystem. Ein Versuch zum Einbezug der Städte in die Raumordnungspolitik* (NFP Regionalprobleme, Arbeitsbericht 22), Bern 1981.