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

**Herausgeber:** Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

**Band:** 26 (1976)

**Heft:** 3

**Artikel:** Schweizer Städte im 19. Jahrhundert : moderne Stadtgeschichte als Aufgabe der historischen Forschung

**Autor:** Fritzsche, Bruno

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-80754

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 12.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

gangs wird der Holzmangel angeführt. Meine knappen Hinweise konnten nur andeuten, wie reich das im Staatsarchiv Bern liegende Material für die Geschichte der Eisengewinnung im Jura ist. Möge es recht bald für die Geschichte des Eisens ausgeschöpft werden.

# SCHWEIZER STÄDTE IM 19. JAHRHUNDERT

## *Moderne Stadtgeschichte als Aufgabe der historischen Forschung*

Von Bruno Fritzsche

Zur Stadtgeschichte des 19. Jahrhunderts gibt es, nicht nur in der Schweiz, wenig Literatur. Schon aus einem oberflächlichen zahlenmässigen Vergleich mit der reichen Literatur über die Städte des Mittelalters und des Ancien régime geht hervor, dass die Stadt seit dem grossen Umbruch am Ende des 18. Jahrhunderts kein zentrales Thema der historischen Forschung gewesen ist[1]. Mit dem Verlust ihrer politischen Vormachtstellung über das flache Land und Untertanengebiet scheint die Stadt an Bedeutung, und damit auch an historischem Interesse verloren zu haben.

Wenn nun in den letzten Jahren das Interesse an der Stadtgeschichte, vor allem an der Geschichte der modernen Industriestadt, wieder zugenommen hat, so mag das zusammenhängen mit dem wachsenden Unbehagen an der Entwicklung unserer Städte und der dadurch entfachten öffentlichen Diskussion, denn der Historiker wird in seinen Fragestellungen immer auch von den Problemen der Gegenwart mitbestimmt. Es ist jedenfalls sicher auch damit in Zusammenhang zu bringen, dass in den USA, wo urbane Probleme früher und schmerzlicher ins Bewusstsein der Öffentlichkeit gedrungen sind, die «urban history» im hier zu besprechenden Sinn bereits in den dreissiger Jahren ihren ersten Impetus erfahren hat und heute zu einer wohletablierten Forschungsrichtung mit eigenen Lehrstühlen, Vereinigungen (Urban History Group) und Periodika geworden ist[2].

---

[1] Siehe Paul Guyer, *Bibliographie der Städtegeschichte der Schweiz*, Beiheft 11 der Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte (1960). Diese selektive Bibliographie legt allerdings ihrerseits das Schwergewicht eindeutig auf die vorindustrielle Stadt.

[2] Sam B. Warner, jr., *The Urban Wilderness*, New York, 1972, ist eine kühne, aber gekonnte, mit einer kommentierten Bibliographie versehene Synthese der amerikanischen Stadtgeschichte. Alexander B. Callow, jr. (ed.), *American Urban History*, New York, [2]1973, bringt in einer Aufsatzsammlung ein breiteres Spektrum von Interpretationen. Eine

In den europäischen Ländern hat sich eine moderne Stadtgeschichte in unterschiedlichem, verglichen mit der Bedeutung in Amerika, meist schwächerem Masse durchgesetzt. Am weitesten dürfte sie, auch was die organisatorische Struktur anbelangt, in England mit dem Schwerpunkt an der Universität von Leicester gediehen sein. Seit 1974 erscheint das einen frühern hektographierten «Newsletter» ablösende «Urban History Yearbook», das einen Überblick über den gegenwärtigen Forschungsstand, allerdings fast ausschliesslich des angelsächsischen Raumes, gibt[3]. Bescheidener in der Aufmachung und im Umfang sind die vom Deutschen Institut für Urbanistik herausgegebenen, halbjährlich erscheinenden «Informationen zur modernen Stadtgeschichte[4]». Für den französischen Sprachbereich wird man die «Annales», welche unter ihrem weiten Dach auch urbanistische Studien beherbergen, konsultieren, aber auch die Publikationen des Institut National d'Etudes Démographiques und die Zeitschrift «Population», welche das vielschichtige Thema vorwiegend vom bevölkerungsgeschichtlichen Aspekt angehen. In der Schweiz schliesslich gibt es zwar interessante Einzelstudien und Forschungsansätze, die sich unter den Begriff der «urban history» subsummieren liessen, als Fach und historische Disziplin aber hat die moderne Stadtgeschichte noch kaum Eingang, geschweige denn einen festen Platz in der akademischen Forschung gefunden.

Nun ist allerdings die Frage, was unter moderner Stadtgeschichte überhaupt zu verstehen sei, nicht so leicht zu beantworten. Der interessierte Leser sei auf zwei schon bald zu Klassikern gewordene Bücher verwiesen, welche das Thema beleuchten und bibliographische Einführungen geben. Eine klare Definition der Disziplin vermögen aber beide nicht zu leisten[5]. Bezeichnenderweise heisst das letzte Kapitel in der Aufsatzsammlung «The Study of Urban History»: «*Toward* a definition of urban history.» Am ehesten lässt sich negativ formulieren, festhalten, was «urban history» nicht

---

grosse, auf rund 60 Titel angelegte Quellenedition reflektiert das breite Interesse an der «urban history»: RICHARD C. WADE (advisory editor), *The Rise of Urban America*, New York 1970ff. Eine Übersicht über die reiche Literatur geben: *The New Urban History:* Bibliography on Methodology and Historiography (1973) und *American Urban History:* A Selected Bibliography (1974), Nr. 445 und 612 der Exchange Bibliography, herausgegeben vom Council of Planning Librerians, Monticello, Ill.

[3] H. J. DYOS (ed.), *Urban History Yearbook*, Leicester University Press, 1974ff. Dyos ist auch Herausgeber der Reihe «*Studies in Urban History*». Zur englischen Stadtgeschichte vgl. PETER HENNOCK, «Die neuere Stadtgeschichte in England. Eine methodische Erörterung», *Archiv für Kommunalwissenschaften*, Jg. 4 (1965), p. 121ff.

[4] Stadtgeschichtliche Aufsätze erscheinen auch in der vom selben Institut herausgegebenen halbjährlichen Zeitschrift *Archiv für Kommunalwissenschaften;* so im 1. Halbjahresband 1975, S. 1–21 ein Bericht über die Stadtgeschichtsforschung in Deutschland: HANS HERZFELD/CHRISTIAN ENGELI, «Neue Forschungsansätze in der modernen Stadtgeschichte».

[5] PH. HAUSER and LEO SCHNORE, *The Study of Urbanization*, New York, 1965, präsentiert Themen, Methoden und bibliographische Hinweise auf interdisziplinärer Basis. H. J. DYOS (ed.), *The Study of Urban History*, London, 1968, enthält eine Anzahl von Essays, welche 1966 der ersten Konferenz der «British urban historians» vorgelegen hatten.

ist: Sie ist nicht «urban biography» im Sinne monographischer Lokalgeschichte, sie ist nicht primär kommunalpolitisch-verfassungsrechtliche Institutionengeschichte, ebensowenig wie primär Kultur-, Kunst- oder Architekturgeschichte, obwohl sie das unter anderem alles auch sein kann.

Das entscheidende Kriterium dürfte darin liegen, dass alle diese Ansatzpunkte, welche für die Erforschung der vorindustriellen Stadt von Bedeutung waren und wertvolle Ergebnisse gezeitigt haben, für das 19. und 20. Jahrhundert weniger fruchtbar sind, weil die Stadt ihre verfassungsrechtliche, gesellschaftliche und zum Teil auch ihre kulturelle Sonderstellung verloren hat. Andererseits hat sie sich eine neue, auf ihrer Wirtschaftskraft und Bevölkerungskonzentration beruhende Vormachtstellung errungen, die aber mit den traditionellen Mitteln einer politischen Geschichtsschreibung nicht fassbar ist. Gerade deshalb dürfte das Interesse an der Stadtgeschichte für lange Zeit geschwunden sein. Um Einfluss, Bedeutung und Entwicklung der modernen Industriestadt zu erfassen, ist eine wirtschafts- und sozialgeschichtliche Betrachtungsweise erforderlich. Moderne Stadtgeschichte ist demnach primär Sozial- und Wirtschaftsgeschichte.

Es ist ein Kennzeichen der Wirtschafts- und Sozialgeschichte, dass sie offen ist für Fragestellungen und Forschungsansätze, die in den methodebewussteren Sozialwissenschaften erarbeitet worden sind. Auf die moderne Stadtgeschichte trifft die Tatsache der interdisziplinären Verflechtung in besonderem Masse zu. Das rührt zum Teil daher, dass die Geschichte das weite Feld der Urbanistik für sich erst spät entdeckt hat, lange nachdem es von der Soziologie, der Geographie und auch den Wirtschaftswissenschaften bearbeitet worden war[6]. Wenn diese Wissenschaftszweige, um ihr Umfeld in der Dimension der Zeit zu erweitern, sich dabei in historische Exkurse gewagt haben, so hat sich die Geschichte aus eigenem Recht dieses Gebiet anzueignen und wird sich dabei nicht scheuen, die für sie brauchbaren, bereits erarbeiteten Methoden anzueignen. Ein weites Feld also der interdisziplinären Zusammenarbeit, aber auch ebensolcher Querelen um wissenschaftlichen Besitzstand. Aufgabe der Geschichte soll dabei, nach Checkland, die «historische Synthese» sein, ein Anspruch, mit dem die Geschichte immer wieder konfrontiert ist, den sie aber nie wird befriedigen können[7].

Damit ist allerdings das Gebiet der modernen Stadtgeschichte nicht präzis umrissen, nur die Richtung ihrer Forschung angezeigt. Eine genauere

---

[6] Als erste Einführung in die urbanistische Forschung im Bereich von Geographie, Soziologie und Wirtschaftswissenschaften sind u. a. nützlich: B. HOFMEISTER, *Stadtgeographie*, Braunschweig, 1969. B. J. GARNER, «Models of Urban Geography and Settlement Location» in R. J. CHORLEY (et al. ed.), *Models in Geography*, London 1967. H. PERLOFF (et al. ed.), *Issues in Urban Economics*, Baltimore, 1968. W. THOMPSON, *A Preface to Urban Economics*, Baltimore, 1968. EGON E. BERGEL, *Urban Sociology*, New York, 1955. JEAN-PIERRE THIERRY, *Théories sur le phénomène urbain*, Bruxelles, 1973. LARRY S. BOURNE, *Internal Structure of the City*, Oxford UP, 1971.

[7] S. G. CHECKLAND, «Toward a Definition of Urban History», in DYOS, *op cit.*, S. 344.

Definition wird auch insofern kaum gelingen, als ihr Untersuchungsgegenstand, die Stadt, keine allgemein akzeptierte Definition kennt. Da sie sich eben seit dem 19. Jahrhundert nicht mehr durch eine rechtlich eindeutig fixierte Sonderstellung vom übrigen Land abhebt, sind ihre Konturen unscharf geworden. Gemäss ihrer seit dem 19. Jahrhundert sich wandelnden Bedeutung und aufgrund der wirtschaftsgeschichtlichen Ausrichtung der modernen Stadtgeschichte könnte man als Stadt eine Siedlung von einer gewissen Mindestgrösse, deren wirtschaftliche Basis nicht auf der Landwirtschaft (sondern auf dem sekundären und tertiären Sektor) beruht, bezeichnen. Gängiger allerdings ist eine bevölkerungsstatistische Definition, welche eine Gemeinde allein von einer bestimmten Grösse an zur Stadt erklärt. Trotz aller Kritik an diesem variablen Kennwert (zum Beispiel in den USA 2500, in der Schweiz 10000 Einwohner), der mit dem Wesen der Stadt direkt gar nichts zu tun hat, ist er gar nicht ungeeignet. Zwar macht er keine Aussage über den «urbanen Charakter» einer Siedlung, doch ist städtische Atmosphäre ohnehin ein subjektives und je singuläres Attribut, das als allgemeine Definition deshalb denkbar ungeeignet ist. Hingegen trifft sich die Bevölkerungsgrösse mit dem ökonomischen Wesensmerkmal der Stadt, insofern als die Bevölkerungskonzentration in Funktion der nichtlandwirtschaftlichen Tätigkeit zu verstehen ist. Allerdings bleibt die willkürliche Festsetzung der Schwellengrösse (in unserm Fall 10000 Einwohner) problematisch. Vorzuziehen wäre auf jeden Fall eine wirtschaftlich-funktionale Definition, aus praktischen Erwägungen wird man jedoch, mit den nötigen Vorbehalten, auf das Kriterium der Bevölkerungsgrösse, nach dem sich die meisten statistischen Quellen ausrichten, nicht verzichten können.

Überdies sollte eine umstrittene und immer anfechtbare Definition nicht davon abhalten, konkrete Forschung, die ja ohnehin immer vorläufig bleiben muss, zu betreiben. Ein Beitrag des Nationalfonds hat es dem Verfasser erlaubt, Materialien und Quellen zu sichten, Probleme zu formulieren und einige Themen vertiefter zu bearbeiten. Dabei ist vor allem deutlich geworden, dass bei der Grösse und Vielfältigkeit der Probleme moderne Stadtgeschichte zufälliges Stückwerk bleiben muss, solange sie nicht, nach dem Vorbild anderer Länder, in Hochschulen oder Instituten einen festen, Konstanz und Kontinuität gewährleistenden Platz findet. Im Sinne einer Anregung soll hier ein möglicher Katalog von Themen und Ansätzen ausgebreitet werden. Es ist nützlich, zu analytischen Zwecken, analog der dualen Funktion der Stadt, eine Zweiteilung vorzunehmen: sie ist einerseits wichtiges Organ der Gesamtentwicklung, die sie beeinflusst, und von der sie beeinflusst wird, andererseits kann sie gesehen werden als eigenständiger Organismus.

### *Städtewachstum: Die Stadt in der Gesamtentwicklung*

Die Tatsache des grossen Städtewachstums im 19. Jahrhundert ist zumindest seit den eidgenössischen Volkszählungen ab 1850 genau fassbar;

für die meisten Städte existieren auch relativ verlässliche Einwohnerzahlen für vereinzelte Stichjahre zwischen dem Ende des Ancien régime und 1850. Seine Ursachen sind allerdings noch wenig erforscht. Festzuhalten ist einmal, dass das Wachstum der Städte (das heisst der Gemeinden mit 10000 oder mehr Einwohnern) in der Periode von 1850 bis 1910 weitaus stärker war als im gleich langen Zeitabschnitt von 1910 bis 1970[8]: Die Verstädterung ist eindeutig ein Phänomen des 19. Jahrhunderts; schon daraus rechtfertigt sich eine gründliche historische Erforschung heutiger städtischer Probleme. Über die demographische Entwicklung besitzen wir neben den alle zehn Jahre erhobenen Daten über den Stand der Bevölkerung seit 1867 eine fortlaufende Statistik der Bevölkerungsbewegung; frühere Daten über Ehe, Geburt und Tod lassen sich aus Pfarrbüchern mit dem zeitraubenden Vorgehen der Familienrekonstitution ermitteln. Die Stadt Luzern, für welche diese Arbeit geleistet worden ist[9], zeigt in den 1870er Jahren den Übergang von einem natürlichen Wachstumsdefizit, wie es für vorindustrielle Städte typisch zu sein scheint, zu stark ansteigenden Geburtenüberschüssen; zu einem Wachstum aus eigener Kraft. Dieser Wechsel von der Stadt, deren Einwohnerschaft ständig von der Landschaft her ergänzt werden muss zur Siedlung, die selber Bevölkerungsüberschüsse hervorbringt, ist ein wichtiges, auf weite Strecken noch brach liegendes Forschungsgebiet.

Für das Wachstum der Städte insgesamt bleibt freilich die Zuwanderung weitaus wichtiger als das natürliche Wachstum. Hier liegt aber auch die Quellenlage ungleich schwieriger: Daten zur Binnenwanderung fehlen für das 19. Jahrhundert. Zwar ist es einfach, aus der Differenz der absoluten Zunahme zwischen zwei Volkszählungen und dem über die gleiche Periode summierten natürlichen Zuwachs den Wanderungsgewinn in Zehnjahresschritten zu bestimmen. Das Ergebnis ist aber wenig aussagekräftig, weil es die äusserst starken kürzerfristigen und saisonalen Schwankungen in der Wanderungsrate überdeckt und zudem verschweigt, dass der Strom der Binnenwanderung immer in beiden Richtungen fliesst. Eine verdienstvolle Einzelstudie über einen sehr begrenzten Zeitabschnitt (Zürich von 1899 bis 1903) macht deutlich, welche gewaltigen Strömungen hinter den Daten des Nettozuwachses verborgen sind. Im besprochenen Zeitraum nahm die Bevölkerung Zürichs um 0,2% zu, jährlich aber waren 44,9% der Bevölkerung an Wanderungsbewegungen (Zu- und Wegwanderung) beteiligt[10]! Die vom Statistischen Amt der Stadt Zürich veröffentlichte Studie basiert auf einer minuziösen Auswertung der Akten der Einwohnermeldekontrolle. Soweit

---

[8] Die Wachstumsraten der Schweizer Städte (Gemeinden mit 10000 und mehr Einwohnern) betragen 1850–1910 im Durchschnitt 3,09% pro Jahr, von 1910–1970 nur noch 1,83% pro Jahr.

[9] HANSRUDOLF BURRI, *Die Bevölkerung der Stadt Luzern im 18. und frühen 19. Jahrhundert*, Diss. Uni Basel, 1975.

[10] Statistisches Amt der Stadt Zürich, *Die Bevölkerungsbewegung in der Stadt Zürich 1899–1903*. Statistik der Stadt Zürich Nr. 4, Zürich 1907.

diese Akten noch vorhanden sind, liessen sich ähnliche Studien grundsätzlich auch für andere Zeitabschnitte und Ortschaften durchführen[11]. Dem steht der grosse Arbeitsaufwand entgegen, der am ehesten in Gruppenarbeit und unter Einsatz von Datenverarbeitungsmaschinen bewältigt werden könnte. Solche Studien wären aber nicht nur wünschenswert, sondern geradezu unerlässlich für ein tieferes Verständnis des Städtewachstums vom demographischen Gesichtspunkt aus[12].

Eine genauere Kenntnis der städtischen Wanderungsbewegungen wäre auch vom wirtschafts- und konjunkturgeschichtlichen Standpunkt her erwünscht. Der Verlauf des «long swing» ist für die Schweiz jüngst anhand einiger Indikatoren bestimmt worden[13]. Bereits ein Vergleich mit dem grobmaschigen Netz von Messpunkten, welche die Volkszählungsergebnisse liefern, zeigt eine frappante Übereinstimmung zwischen langfristigem Konjunkturverlauf und dem Städtewachstum, das nicht gleichförmig, sondern in etwa zwanzigjährigen Zyklen verläuft, mit eindeutigen Höhepunkten in den fünfziger, siebziger und den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts. Sie fallen zusammen mit den jeweiligen Aufschwüngen des «long swing». Die vorliegenden Daten sind aber nur eine erste Approximation; eine eingehendere Analyse müsste sich auf jährliche Bevölkerungsveränderungen in den Städten abstützen können, eine Aufgabe, die mit Hilfe der vorhandenen Daten über die natürliche Bevölkerungsbewegung und der zu rekonstruierenden der Binnenwanderung zu lösen wäre.

Dass ein Zusammenhang besteht zwischen Wirtschaftswachstum und Städtewachstum, ist offensichtlich; wenn es aber darum geht, einzelne Faktoren und Interdependenzen namhaft zu machen, erweist sich das Unternehmen als sehr viel schwieriger[14]. Eine gängige Ansicht lautet, der Urbanisationsprozess im 19. Jahrhundert sei im wesentlichen auf die zentralisierte Produktion der modernen Fabrikindustrie zurückzuführen. Sie trifft auf die Schweiz nicht zu, denn bekanntlich hat sich die nach der Zahl der Erwerbstätigen weitaus wichtigste Industrie, die Textilindustrie, gerade nicht

---

[11] Für Zürich vgl. GOTTLIEB KORRODI, *Einwohner- und Militärkontrolle der Stadt Zürich*, Zürich, 1946. Gibt einen Überblick über Geschichte, Akten und Wirkungsweise der Einwohnerkontrolle. HERMANN KINKELIN, *Die Bevölkerung des Kantons Basel-Stadt am 1. Dezember 1870*, Basel, 1872, enthält eine Tabelle über die Zahl der Aufenthalts- und Niederlassungsbewilligungen zwischen 1860 und 1870.

[12] HERIBERT WOLFENSBERGER, *Die Zuwanderung in die Stadt Zürich seit 1893*, Diss. Uni. Zürich, 1952, behandelt das Thema für das 20. Jahrhundert. Für diese Zeit ist allerdings die Quellenlage unvergleichlich viel besser.

[13] BERNHARD BECK, *Brutto-Produktionswert im Hochbausektor und Kapitalstock in Form von Gebäuden für die Schweiz im 19. Jahrhundert*, unveröff. Liz.arbeit, Uni. Zürich, 1974.

[14] Vgl. die stark divergierenden Ansichten über den Zusammenhang von Industrialisierung und Urbanisierung bei: B. F. HOSELITZ, *Sociological Aspects of Economic Growth*, Chicago, 1960; E. E. LAMPARD, «Historical Contours of Contemporary Urban Society», *Journal of Contemporary History*, IV (1969); S. KUZNETS, «Consommation, Industrialisation et Urbanisation», *Industrialisation et Société*, Paris (Unesco), 1963, S. 94–98; H. LEFÈVBRE, *La révolution urbaine*, Paris, 1970.

im städtischen Raum angesiedelt. Vielleicht ist es darauf, wie auch auf das Fehlen der Montanindustrie zurückzuführen, dass der Urbanisationsgrad der Schweiz, trotz des grossen Städtewachstums, weit hinter andern Nationen zurückblieb; Adna F. Weber setzt sie 1890 auf den 24. Rang von 56 Nationen[15].

Berufs- und Fabrikstatistiken werden seit der Volkszählung von 1870 erhoben, allerdings sind sie über die Jahrzehnte hinweg wegen sich ändernder Erhebungs- und Abgrenzungskriterien nur schwer untereinander vergleichbar[16]. Bereits eine oberflächliche Analyse ergibt aber, dass im Sekundärsektor der Städte nicht die Fabrikindustrie im eigentlichen Sinne, sondern, neben dem naturgemäss stark vertretenen Baugewerbe, vor allem die kleinbewerblich organisierte Branche «Kleidung und Putz» dominiert[17]. Fügen wir dem noch bei, dass Dienstboten rund 10% aller Erwerbstätigen ausmachten, und damit zahlenmässig die meisten Industrie- und Dienstleistungsbetriebe übertrafen, so zeigt sich, dass das volkstümliche Bild von der Industriestadt mit den vielen Fabriken stark revidiert werden muss: Offenbar ist es nicht der Standort der Fabrikindustrie, der die städtische Bevölkerung anschwellen lässt, sondern einerseits die zentralörtliche Funktion, von der, neben dem stark vertretenen Dienstleistungssektor, vor allem das Bekleidungsgewerbe mit seiner starken Abhängigkeit vom Käufergeschmack angezogen wird, andererseits die steile Sozialpyramide mit der breiten Basis von Dienstboten, Köchinnen, Spetterinnen usw.

Selbstverständlich wechselt das Profil der Erwerbsstruktur von Stadt zu Stadt; neben den generell wohl bekannten, aber auch noch näher zu untersuchenden Besonderheiten (zum Beispiel relativ starker Anteil der Seidenindustrie in Basel, des Maschinenbaus in Zürich, der Uhrenherstellung in La Chaux-de-Fonds) verdiente der Typ der Fremdenverkehrsstadt, der nach 1880, in einer Phase allgemeiner Stagnation, rasch aufsteigt, besondere Beachtung[18].

Als «Zug in die Stadt» wurde das Phänomen der regionalen Bevölkerungsumschichtung im 19. Jahrhundert bezeichnet. Es ist aber nicht nur der «Zug» oder der Pull-Faktor, der von den städtischen Arbeitsplätzen aus-

---

[15] ADNA F. WEBER, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century*, New York, 1899, Reprint Ithaca, N.Y., 1963, ein Pionier- und Standardwerk der komperativen Städtestatistik.

[16] Die Fabrikstatistik von 1870 wurde wegen schwerwiegender Erhebungsfehler gesamtschweizerisch nicht veröffentlicht, wohl aber in den wichtigen Städten Basel (Hermann Kinkelin) und Zürich (Statistisches Bureau). Zum Problem der Berufsstatistik vgl. F. KNESCHAUREK, «Wandlungen der schweizerischen Industriestruktur», *Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik*, 1964.

[17] Vgl. HERMAN GREULICH, «Die Bevölkerung der Stadt Zürich mit Ausgemeinden nach ihren Berufsarten», *Zeitschrift für Statistik*, 1881, S. 165ff., HERMANN KINKELIN, *op. cit.*

[18] Zu Davos vgl. die ausführliche Lokalgeschichte in traditionellem Stil: J. FERDMANN, *Der Aufstieg von Davos*, Aarau, 1947.

geht, welcher die urbane Bevölkerung anwachsen lässt. Gleichzeitig kam auch die Klage von der «Landflucht» auf, die hier in einem engen Sinn verstanden werden soll als Abwanderung aus dem Primärsektor, der im Zuge der Rationalisierung, Mechanisierung und Umstrukturierung auf die extensive Vieh- und Milchwirtschaft Arbeitskräfte freisetzte. Push- und Pull-Kräfte sind nur im Idealfall gleich gross. Ist die Verdrängung aus dem Primärsektor grösser als der Zuwachs an städtischen Arbeitsplätzen, so resultiert daraus ein chronisches Überangebot auf dem städtischen Arbeitsmarkt, denn die in der Landwirtschaft frei werdenden Arbeitskräfte ziehen ohnehin in städtische Agglomerationen, weil ihnen die Aussicht auf eine Erwerbstätigkeit dort besser erscheint[19].

In der Untersuchung der Push- und Pullfaktoren, die in der schweizerischen Binnenwanderung wirksam waren, eröffneten sich der stadtgeschichtlichen Forschung der Schweiz interessante Aspekte. Ist das Fehlen grosser Elendsquartiere, wie sie aus andern Ländern bekannt sind, ist die relativ ruhige soziale Entwicklung in den Städten einem Gleichgewicht der Faktoren zuzuschreiben? Hat – dafür würde die erstaunliche Grösse der Wanderungsbewegungen sprechen – die schweizerische Kleinräumigkeit die Mobilität und damit den kurzfristigen, ja saisonalen Ausgleich der Arbeitssuchenden gefördert? Lässt sich aus der gegenläufigen Bewegung von Auswanderung und Städtewachstum, zumindest bis 1888, ableiten, dass Auswanderung und Binnenwanderung komplementäre, von der Konjunkturlage gesteuerte zyklische Bewegungen sind?

Mit dem Bau neuer Verkehrsträger dehnte sich die Reichweite der städtischen zentralörtlichen Funktionen aus; gleichzeitig wurde die Binnenwanderung erleichtert. Es ist deshalb sicher generell richtig, das Städtewachstum mit dem Bau der Eisenbahnen in Verbindung zu bringen, zumal die ersten beiden Wachstumsschübe der 1850er und 1870er Jahre zusammenfallen mit Boomperioden des Eisenbahnbaus. Im einzelnen sind aber diese Zusammenhänge wenig geklärt; sicher besteht keine direkte Abhängigkeit. Dass der Eisenbahnbau an sich noch kein städtisches Wachstum induziert, zeigt sich an verschiedenen Beispielen, am auffälligsten an der Gemeinde Olten. Äusserst verkehrsgünstig im Schnittpunkt der Ost-West- und der Nord-Süd-Verbindungen gelegen, erreichte es erst nach 1910 die Schwelle von 10000 Einwohnern und blieb während der ganzen Periode deutlich unter den Wachstumsraten der Städte[20]. Freilich lassen sich auch Gegen-

---

[19] Man kennt das Phänomen wie seine unerfreulichen Auswirkungen der sozialen Unrast, der Slumbildung usw. in den Entwicklungsländern mit ihren überdimensionierten Riesenstädten. In seinen historischen Aspekten ist es behandelt worden am Sonderfall der amerikanischen Neger, welche, allerdings nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, in grosser Zahl in die Städte des Nordens gewandert sind, ohne konkrete Aussicht auf eine Erwerbsmöglichkeit. Vgl. dazu GILBERT OSOFSKY, *Harlem. The Making of a Ghetto*, New York, 1963. ALMA F. TAEUBER, *Negroes in Cities*, Chicago, 1965.

[20] Einwohnerzahl Oltens 1850: 1634; 1910: 9337; das entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von 2,94 %.

beispiele finden. So hat Bellinzona, offenbar stimuliert durch die Eröffnung der Gotthardstrecke, seine Einwohnerzahl zwischen 1880 und 1910 verdoppelt und stieg 1910 in den Rang einer Stadt auf; ähnliches gilt für Lugano. Das sind nur oberflächliche Hinweise, vertieftere Studien über die Zusammenhänge zwischen Eisenbahnbau und Städtewachstum wären sehr wünschenswert. Sicher besteht dabei keine einseitige Abhängigkeit: Vor allem die grossen Städte haben die Eisenbahn ebenso gefördert, wie sie durch sie gefördert worden sind. Eine Untersuchung beispielsweise über die Eisenbahnrivalität zwischen Zürich und Basel dürfte dazu interessantes Anschauungsmaterial liefern.

Will man das Gesamtsystem der Städte in den Griff bekommen, so bieten sich verschiedene, von Nachbarwissenschaften erarbeitete Modelle an, so aus der Geographie die sogenannte Zipfsche Regel über die Rang- und Grössenordnung der Städte, die sich auch für die Schweiz recht gut bewährt[21], vor allem aber Christallers Modell über die räumliche Verteilung der Städte nach ihrer zentralörtlichen Funktion, das seit seinem Erscheinen 1933 eine immense Literatur an Kritik und Weiterentwicklungen hervorgebracht hat[22]. Insofern als städtisches Wachstum zurückgeht auf Standortentscheide der Unternehmer, wird man sich mit Gewinn in die Standorttheorien der Wirtschaftswissenschaften vertiefen, angefangen beim Urahn Johann von Thünen über Alfred Weber zu Walter Isard[23]. Der von seiten der Historiker oft gehörte Einwand, solche Modelle seien fragwürdig, denn sie entsprächen ohnehin nicht der Wirklichkeit, ist insofern unerheblich, als gerade die Abweichungen des konkreten Einzelfalls vom Gedankenmodell fruchtbare Denkansätze bilden können. Des Historikers Aufgabe wird es gerade sein, das Gewicht des Singulären, historisch Gewachsenen in solche Modellvorstellungen einzubringen. Dass beispielsweise die grosse Ost-West-Transversale durch das schweizerische Mittelland nicht am Jurasüdfuss verläuft, sondern weit südlich davon, ist nur durch das politisch gewollte und historisch gewachsene Gewicht der Zähringerstädte zu erklären.

---

[21] T. STUDER, «Untersuchungen über das Wachstum der Schweizer Städte», *Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik*, 1973, S. 187ff., untersucht u. a. die Zipfsche Regel und findet, dass sie auch nach Ausschaltung der Autokorrelation «erstaunlich genau» stimme.

[22] WALTER CHRISTALLER, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena, 1933. Eine kommentierte Bibliographie über die Auseinandersetzung mit Christallers Modell bietet: B. J. L. BERRY and A. PRED, *Central Place Studies. A Bibliography of Theory and Applications*, Regional Science Research Institute, Bibliography Series, 1, 1961.

[23] JOHANN VON THÜNEN, *Der isolirte Staat in Beziehung auf Landwirthschaft und Nationalökonomie*, Hamburg, 1826; A. WEBER, *Über den Standort von Industrien*, Tübingen, 1909; WALTER ISARD, *Location and Space Economy*, Cambridge, Mass., 1956. Als Beispiel einer gegenwartsbezogenen Studie siehe: ROBERT ABT, *Agglomerationseffekte in der schweizerischen Industrie*, Diss. Uni. Zürich, 1973.

Es ist angezeigt, für die Betrachtung der innern Struktur der Stadt des 19. Jahrhunderts auszugehen vom eigentlichen Grundelement der Stadt, das sie über die Jahrhunderte hinweg ausgezeichnet hat: dem Markt. Der Begriff ist einerseits möglichst weit zu fassen als Tauschort von Gütern, auch von immateriellen (die Stadt als administratives und kommunikatives Zentrum), andererseits als konkret fassbarer geographischer Ort: Dort, wo sich die Verbindungswege treffen, ist der Markt, und damit das Zentrum der Stadt. Mit der Verlagerung von Verbindungswegen verschiebt sich dabei auch das Zentrum. So kann etwa an den Beispielen von Zürich und Bern sehr deutlich gezeigt werden, wie mit der Einführung des neuen Verkehrsträgers Eisenbahn nach der Mitte des 19. Jahrhunderts sich die Zentren von den alten Flussübergängen weg gegen die Bahnhöfe hin verlagern[24].

Da das Wesen des Marktes in der Kommunikation besteht, ist seine Erreichbarkeit entscheidendes Kriterium für die an ihm Beteiligten. Lagen in Zentrumsnähe werden deshalb nachgesuchter und darum, unter den Bedingungen eines freien Grundstückmarktes, teurer sein. Messbarer Ausdruck der Zentrumsattraktivität eines Grundstückes ist demnach der Bodenpreis, beziehungsweise die davon abgeleitete Grundrente. Nun gibt es, wiederum ausgehend vom ausserordentlich fruchtbaren Thünen-Modell, Theorien über den städtischen Grundstückmarkt[25]; was weitgehend fehlt, sind empirische Untersuchungen für zurückliegende Perioden. Solche Arbeiten, die vom Quellenmaterial (Grundbücher, Notariatsprotokolle) her ohne weiteres, vom Arbeitsaufwand her etwas mühsamer zu leisten sind, wären um so nützlicher und grundlegender, als der Bodenpreis, der über die Nutzung eines Grundstückes entscheidet, der Schlüssel zur Erklärung der räumlichen Struktur der Stadt ist[26].

So etwa ist auffallend, wie die Graphen der Bevölkerungsdichte analog zu jenen der Bodenpreise verlaufen, nämlich mit einer starken Aufgipfelung gegen das Zentrum hin. Der ursächliche Zusammenhang ergibt sich ohne weiteres daraus, dass auf dem teuren Boden in Zentrumsnähe dichter gebaut werden muss[27]. Clark hat aus empirischen Untersuchungen abgeleitet, dass die zunehmende Verdichtung der Bevölkerung gegen das Zentrum hin in Form einer Exponentialkurve zu beschreiben sei, ihre Steigung sei

---

[24] Ähnliche Zentrumsverlagerungen sind auch heute zu beobachten, diesmal hervorgerufen durch das Massenverkehrsmittel Automobil. In verschiedenen amerikanischen Mittelstädten ist die Entwicklung bereits bis zur Verödung der ehemaligen Zentren und zur anschliessenden Slumbildung gediehen.

[25] WILLIAM ALONSO, *A Model of the Urban Land Market*, Ph. D. dissertation, University of Pennsylvania, 1960.

[26] KARL HEBEISEN, *Die Grundstückpreise in der Stadt Bern von 1850–1917*, Diss. Uni. Bern, 1920, ist eine der wenigen Studien zur langfristigen Bodenpreisentwicklung.

[27] Für eine eingehendere Behandlung siehe: D. E. SEIDMAN, *An Operational Model of the Residential Land Market*, New York, 1964.

dabei charakteristisch für den jeweiligen Entwicklungsstand einer Stadt[28]. Die Bevölkerungsabnahme im engsten Zentrum der Stadt ist wiederum aus der städtischen Grundrententheorie erklärbar. Im Kampf um die zentrumsnahen Grundstücke sind die Unternehmen, deren Betriebsergebnisse direkt von der leichten Erreichbarkeit abhängen, bereit, höhere Grundrenten zu bezahlen als Wohnungssuchende. Über den Mechanismus der Bodenpreissteigerung wird die Bevölkerung aus dem Stadtzentrum verdrängt. Dieser erst seit kurzem zur Kenntnis genommene und Aufsehen erregende Prozess hat indessen schon lange seinen Anfang genommen; für die Städte Zürich und Bern ist die Trendumkehr von der Übervölkerung zur Entvölkerung der Altstadtquartiere auf die neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts anzusetzen.

Es dürfte dabei keineswegs ein Zufall sein, dass das Ereignis mit der Inbetriebnahme der ersten öffentlichen Verkehrsmittel zusammenfällt. Die Strassenbahnen erhöhen die Zentrumsattraktivität und treiben dabei die Bodenpreise, die mit der Erreichbarkeit der Grundstücke positiv korrelieren[29], über jene kritische Schwelle hinaus, wo sie zu Wohnzwecken noch nachgefragt werden. Dies als Hypothese formuliert; ihre Überprüfung durch empirische Studien wäre eine weitere Aufgabe der historischen Urbanistik. Überhaupt böte die Erforschung der Bedeutung des intraurbanen Verkehrs für die Stadtentwicklung lohnende Untersuchungsobjekte, nicht nur im Zusammenhang mit der Bodenpreisentwicklung, sondern auch im Hinblick auf Zentrumsverschiebungen oder die räumliche Ausdehnung in Verbindung mit der Theorie der sogenannten «Wohnbarkeitsgrenzen», oder im Zusammenspiel mit der städtischen Verkehrs- und Erschliessungspolitik und den daran beteiligten Interessengruppen[30].

Die Entvölkerung der Innenstadt, die sogenannte «Citybildung» kann als Teilaspekt im grösseren Zusammenhang der funktionalen Segregation, insbesondere der beiden Bereiche Wohnen und Arbeiten gesehen. Dieser Prozess wird teils über die Bodenpreise gesteuert, teils, seit dem Ende des 19. Jahrhunderts durch Baugesetze und Zonenplanung bewusst gefördert und beschleunigt sich mit zunehmender Grösse der Stadt. Funktional-

---

[28] C. Clark, «Urban Population Densities, *Journal of the Royal Statistical Society*, 1951, S. 490ff. Weiterentwicklungen von Clarks Modell berücksichtigen die Tatsache, dass die Bevölkerungsdichte mit zunehmender City-Bildung rasch abnimmt. Vgl. Bruce E. Newling, «The Spatial Variations of Urban Population Densities», *Geographical Review*, vol. 59 (1969), S. 242ff.

[29] Siehe dazu den auf die Gegenwart bezogenen Aufsatz: Andreas Frick et al., «Bodenpreise und Stadtentwicklung», *Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik*, 1973, S. 101ff.

[30] Zum Problem der Wohnbarkeitsgrenzen siehe Hans Steffen, *Der innerstädtische öffentliche Verkehr Zürichs*, Diss. Uni. Zürich, 1951. Ähnlich: Markus Hohl, *Der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Bern*, Diss. Uni. Bern, 1965. Beide Studien enthalten nur sehr kurze historische Abrisse über die Entwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel. Daneben gibt es eine mehr technisch ausgerichtete Nostalgie-Literatur der Trambahnamateure. Auch für den Historiker wertvoll ist: Walter Trüb, *Achtzig Jahre Zürcher Strassenbahn*, Zürich, ²1968.

kartierungen, zum Beispiel anhand von Adress- oder Ragionenbüchern, könnten zur Verdeutlichung dieser Entwicklung beitragen[31].

Weit mehr Beachtung als die funktionale hat in der internationalen Forschung die soziale Segregation in den Städten gefunden. In ihrer extremen Ausformung, der Slum- und Ghettobildung, hat sie auch zum erstenmal die breite Öffentlichkeit auf die Probleme der Industriestadt aufmerksam gemacht. Seit den 1830er Jahren schilderten Pamphlete, offizielle Untersuchungen und Bücher engagierter Autoren die katastrophalen Zustände in den Slums von Manchester, London und andern englischen Grossstädten[32]. Ein gutes halbes Jahrhundert später unterbreiteten die amerikanischen «Muckrackers» einem schockierten Publikum, dass Ähnliches auch in Amerika mit seinen riesigen Freiräumen möglich war[33]. In der Tat ist in den amerikanischen Städten das Problem der sozialen und ethnischen Segregation seit dem späten 19. Jahrhundert immer sehr viel brennender gewesen als in Europa. Diesem Umstand mag es zuzuschreiben sein, dass die wissenschaftliche Erforschung der städtischen Sozialgeographie von Amerika her ihre ersten und wichtigsten Impulse erfahren hat. Als besonders fruchtbar für die Diskussion erwies sich das 1925 von Park und Burgess formulierte Modell, nach dem um den zentralen Geschäftsbereich der Stadt sich konzentrische Kreise von Wohnvierteln in aufsteigender Sozialhierarchie legen. Seine Bedeutung liegt nicht darin, dass es etwa die Wirklichkeit adäquat wiederzugeben imstande wäre, sondern dass es, ähnlich wie Christallers Modell der zentralen Orte, Anlass zu einer intensiven Beschäftigung mit dem gestellten Problem gegeben hat[34].

Wenn es auch in den Schweizerstädten keine Elendsquartiere vom Format des Mulberry Bend in New York oder des Little Irland in Manchester gegeben hat, so darf man sich doch nicht der Tatsache verschliessen, dass sich eindeutig im Laufe des 19. Jahrhunderts eine soziale Segregation in den Städten ausgebildet hat, und dass in den spezifischen Unterschichtquartieren die Lebensbedingungen schlechter waren als im städtischen Durchschnitt, angefangen von der Überfüllung der Wohnräume über die schlechtern sanitarischen und hygienischen Verhältnisse bis hin zu einer geringern Lebenserwartung und einer sehr hohen Säuglingssterblichkeit[35]. Unterschichtsquartier wurde zunächst meist die Altstadt. Durch Untertei-

---

[31] Vgl. etwa die aufschlussreichen Karten in G. GROSJEAN, «Die Entwicklung des Berner Stadtbildes seit 1800», in *Bern – von der Naturlandschaft zur Stadtregion*, hsg. von der Geographischen Gesellschaft Bern, Liebefeld/Bern, 1973, S. 135ff.

[32] J. P. KAY, *The Moral and Physical Condition of the Working Classes Employed in the Cotton Manufactures of Manchester*, Manchester, 1832. E. BURET, *De la misère des classes laborieuses en Angleterre et en France*, Paris, 1840, und viele andere mehr.

[33] Zum Beispiel JACOB RIIS, *How the Other Half Lives*, New York, 1890.

[34] R. E. PARK, E. W. BURGESS and R. D. MACKENZIE (ed.), *The City*, Chicago, 1925. Eine Zusammenfassung der bisherigen Forschung bietet R. J. JOHNSTON, *Urban Residential Patterns*, London, 1971.

[35] KARL BÜCHER, *Wohnungsenquête in der Stadt Basel, 1889;* CARL LANDOLT, *Die Wohnungsenquête in der Stadt Bern, 1896*, Bern, 1899; ders., *Die Wohnungsenquête in der*

lung und Aufstockung der alten Bürgerhäuser, durch Neubauten in Hinterhöfen und auf freien Plätzen wurde vorerst die Bevölkerung massiv verdichtet, bis dann am Ende des Jahrhunderts die Ausdehnung des Geschäftszentrums den graduellen Prozess der Entvölkerung einleitete. Das Paradox, dass ausgerechnet die kaufkraftschwächste Schicht im Zentrum, das heisst auf dem teuersten Boden wohnte, erklärt sich daraus, dass hier die ältesten Baubestände, welche nur noch geringsten Ansprüchen genügten, vorhanden waren. Durch die grosse Verdichtung fiel der Anteil der Grundrente am Gesamtmietzins, trotzdem wohnte die Unterschicht in gedrängten Verhältnissen auf den Kubikmeter Wohnraum berechnet etwa gleich teuer wie die vermögenderen Gruppen in ihren geräumigeren Wohnungen[36]. Das schweizerische Beispiel stimmt also mit dem Modell der konzentrischen Kreise insofern überein, als das Zentrum vorwiegend von der Unterschicht besetzt worden ist. Für die äussern Quartiere hingegen lässt sich keine abstrakte Generalisierung finden. Hier spielt die geographische Gunst- oder Ungunstlage eine entscheidende Rolle für den Sozialcharakter eines Quartiers.

Für die Sozialgeschichte öffnet sich in der Erforschung der sozialen Segregation und ihren politischen und gesellschaftlichen Implikationen ein weites Feld. Was im vorigen vorgebracht wurde, besteht grösstenteils aus Hypothesen, die sich zwar auf starke Indizien stützen, die aber im einzelnen überprüft und erhärtet werden müssten. Aus Steuerregistern, Wohnungszählungen, Adressbüchern, Grundbuchprotokollen, Armengutsrechnungen, Berufsstatistiken, Vitaldaten und Volkszählungsergebnissen lassen sich für viele Städte Sozialprofile der einzelnen Quartiere erarbeiten und die Interaktionen von Zuwanderung, Einkommen, Mieten, Lebensqualität, politischer Affiliation usw. studieren. Ein praktisches Problem für die Forschung besteht darin, dass Bevölkerungs- und Berufsstatistiken in ihrer publizierten Form für unsere Zwecke viel zu grosse Einheiten, nämlich mindestens ganze Gemeinden umfassen. Glücklicherweise existieren zum Teil noch die originalen Zählbogen der Volkszählungen des 19. Jahrhunderts, deren reiches Material, nach Quartieren gruppiert, in allerdings langwieriger Arbeit für die Zwecke der Stadtforschung nutzbar gemacht werden könnte[37].

Man wird sich nun fragen können, welches der Sinn solch kleinräumiger Stadtgeschichtsforschung sei, zumal auch der Historiker von der modischen

---

*Stadt Winterthur*, 1896, Winterthur, 1901; W. Ost, «Statistik der Todesfälle in Bern, 1881–1890», *Zeitschrift für Statistik*, 1896, S. 314ff.; Ders., «Statistik der Todesfälle in Bern während des vierzigjährigen Zeitraums von 1871–1910», *ibid.*, 1913, S. 245ff.

[36] 1896 beispielsweise betrug in Bern der durchschnittliche Mietzins pro Kubikmeter Wohnraum im typischen Altstadt-Unterschicht-Quartier Stalden/Matte Fr. 3.81; im Rabbenthal, einem südexponierten Villenquartier in Hanglage über der Aare Fr. 3.88. Landolt, *op. cit.*, p. 593.

[37] So für Zürich und seine ehemaligen Ausgemeinden im Stadtarchiv, für Basel im Staatsarchiv.

Frage nach der «gesellschaftlichen Relevanz der Wissenschaft» aufgeschreckt worden ist. Diese ergibt sich schon daraus, dass moderne Stadtgeschichte, wie eingangs erwähnt, durch die Fragen der Gegenwart angeregt worden ist. Konkret: die urbanen Probleme von heute bedürfen dringend der historischen Erhellung, und sei es nur, um einer oft kurzatmigen Planung, die mit grossem Aufwand betrieben wird, die grössern Perspektiven zu liefern, was um so notwendiger ist, als – wie an einigen Beispielen gezeigt worden ist – die aktuellen Probleme von «Entmischung», «Citybildung», «Bevölkerungsexplosion» usw. zu einem grossen Teil bereits im letzten Jahrhundert ihren Anfang genommen haben[38].

Der Historiker indessen sträubt sich, die Rechtfertigung seines Tuns allein in der praktischen Anwendbarkeit zu suchen; die Auseinandersetzung mit der Vergangenheit rechtfertigt sich selbst. Man wird aber auch in diesem Kontext die Frage stellen müssen, wie solche kleinräumige, sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Stadtforschung das Postulat nach der «historischen Synthese» erfüllen könne. Dazu müssen vorerst zwei mögliche Missverständnisse ausgeräumt werden. Erstens: moderne Stadtgeschichte ist, wie bereits betont, nicht Lokalgeschichte. Sie untersucht zwar kleine und kleinste Einheiten, aber nicht primär auf ihre spezifischen Besonderheiten hin, sondern im Bestreben, sie über Raum und Zeit hinweg miteinander zu vergleichen, um zu generalisierenden Aussagen zu kommen. Zweitens: wenn in dieser Übersicht über mögliche Themen unter anderem auch der Bereich der öffentlichen Verwaltung und der Politik ausgeklammert worden ist, so will das nicht heissen, dass er ohne Bedeutung sei. Seine Behandlung, die mit den vertrauten Quellen und Methoden der Geschichtsschreibung möglich ist, wird aber erst sinnvoll vor dem Hintergrund der vorrangig zu erforschenden sozialen und wirtschaftlichen Gegebenheiten. Private und öffentliche Bemühungen um gemeinnützigen Wohnungsbau sind ohne Kenntnis der konkreten Wohnverhältnisse, die Stadtsanierungsprogramme ohne die städtische Struktur nicht verständlich, der Begriff der «Klasse» bekommt erst vor der Tatsache der sozialen Segregation und der gleichzeitigen intensiven Kommunikation in den Städten seine volle Bedeutung.

Gerade dieses letzte Beispiel weist darauf hin, dass moderne Stadtgeschichte weit über den lokalen Rahmen hinaus von Bedeutung ist. Nicht allein deshalb, weil rein quantitativ das Gewicht der urbanen Bevölkerung immer grösser wird, sondern weil die Geburtswehen und die Geburt der modernen Gesellschaft sich vorwiegend in den Städten vollzogen haben, ist moderne Stadtgeschichte für ein tieferes Verständnis unserer eigenen Vergangenheit unentbehrlich.

---

[38] Ein erfreuliches Beispiel des Einbezugs historischer Perspektiven in die Planung bietet der Planungsatlas des Kantons Bern, der einen eigenen Band «Historische Planungsgrundlagen» enthält.