

I Einleitung

1 Paris als Hauptstadt des 19. Jahrhunderts

Paris, schrieb Walter Benjamin, sei die Hauptstadt des 19. Jahrhunderts.¹ Diese Stadt ist das bekannteste Beispiel der Urbanisierung, des rasanten Wandels im 19. Jahrhundert, der die europäischen Städte in wirtschaftlicher, politischer, sozialer, kultureller und baulicher Hinsicht tiefgreifend verändert hat. Paris wuchs bereits zwischen 1800 und 1850 beispiellos, von gut 500000 auf 1,3 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. Das Wachstum führte zu Problemen. Tausende Menschen starben an der Cholera, weil die hygienischen Verhältnisse schlecht waren. Die Strassen waren eng und hielten dem aufkommenden Verkehr nicht stand. Die schwierigen Lebensverhältnisse führten dazu, dass wohlhabendere Personen die Innenstadt verliessen. Zudem war die Stadt wegen ihrer Enge militärisch kaum zu kontrollieren, da sich Aufständische in den verwinkelten Gassen gut verbergen konnten. Als Reaktion auf diese Schwierigkeiten wurde Paris so radikal umgebaut wie wohl keine andere europäische Grossstadt zu Friedenszeiten. Napoleon III. beauftragte George-Eugene Haussmann mit dem Aufbrechen der mittelalterlichen Stadtstruktur: Die verwinkelte Häuser- und Strassenlandschaft wurde durch gerade, breite und gut kontrollierbare Boulevards ersetzt. Rücksicht auf Baudenkmäler nahm Haussmann nicht, er liess bestehende Bauten radikal abbrechen.²

Paris ist aber nicht nur ein eindrückliches Beispiel für städtebaulichen Wandel im 19. Jahrhundert. Wenn Benjamin die Stadt als Hauptstadt jener Zeit bezeichnet, zielt er über die städtebauliche Ebene hinaus auch auf eine symbolische Ebene: Er analysiert Paris als die Stadt der Moderne schlechthin. Charakteristika dieser Moderne sind die Passagen, die Benjamin als Orte des Konsums von Luxus schildert. Sie sind konstruiert aus Eisen, überdacht mit Glas und erstmals beleuchtet mit Gaslampen: Materialien und Technologien, die genuin modern sind. Den Umbau der Stadt durch Haussmann sieht Benjamin sehr kritisch. Er schreibt: «Haussmann hat sich selber den Namen *«artiste démolisseur»* gegeben. Er [...] entfremdet [...] den Parisern ihre Stadt. Sie fühlen sich in ihr nicht mehr heimisch. Der unmenschliche Charakter der Grossstadt beginnt, ihnen bewusst zu werden.»³ Benjamin betont die Ambivalenzen dieses Wandels. Er verweist damit darauf, dass Moderne auch Modernekritik mit sich bringt. Auch dies gehört zur Formel von Paris als Hauptstadt des 19. Jahrhunderts.

Haussmann wurde dafür kritisiert, dass er die mittelalterlichen Stadtteile zugunsten neuer Prachtstrassen abbrach. Als Reaktion auf Haussmanns Baupro-

1 Benjamin: Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts, 1982.

2 Ausführlich Schott: Europäische Urbanisierung, 2014, S. 253–273.

3 Benjamin: Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts, 1982, S. 57.

jekte fotografierte Eugène Atget das untergehende Paris. Auf diese Weise wollte er die mittelalterliche Stadt kurz vor ihrem Verschwinden bewahren, zumindest auf Fotografien. Atget machte seine Fotografien um das Jahr 1900, in einer Zeit, in der Paris etwa 3 Millionen Einwohner hatte. Auf seinen Bildern aber erzeugte er die Atmosphäre einer Stadt mit nur einer halben Million Einwohnern. Die Fotografien zeigen ein imaginiertes Paris, das noch nicht industrialisiert ist; eine Stadt ohne fliessendes Wasser, Elektrizität, Züge, Taxis, Linienbusse, ohne Guss-eisen und Marktpavillons oder bedeckte Passagen, ohne Poster oder Kioske. Die Eingänge der Metro finden sich auf Atgets Bildern nicht; und niemand besucht Strassencafés.⁴

Ein Buch zu drei Schweizer Städten um 1900 mit Paris zu beginnen, ist ungewöhnlich. Sinnvoll ist es deshalb, weil die Geschichten von Winterthur, Luzern und Bern wesentlich mit den urbanistischen Entwicklungen des Auslands zusammenhängen. Europäische Grossstädte wie Paris waren Orte, die den Diskurs um Stadtentwicklung, Stadtwahrnehmung und Modernisierung prägten – auch Debatten in der Schweiz waren davon beeinflusst. Ein Ziel der vorliegenden Arbeit ist es zu zeigen, wie in den untersuchten Schweizer Städten auf internationale Debatten reagiert wurde.

Vor allem aber führen uns Paris und Benjamin zum inhaltlichen Kern dieser Studie. Denn das Beispiel deutet an, dass sich der urbanistische Wandel nicht nur in der gebauten Stadt – der Stadtgestalt – niederschlug. Das tat er selbstverständlich, und durchaus in prägender Weise, mit den neu entstandenen Strassen. Im Detail den städtebaulichen Wandel zu untersuchen, ist allerdings nicht meine Hauptintention; dies ist die Aufgabe von Architekturhistorikern.⁵ Was mich interessiert, und was das Beispiel von Walter Benjamins Paris eindrücklich zeigt, sind die Auswirkungen der städtebaulichen Veränderungen auf die mentalen Bilder von Stadt. Diese veränderten sich ebenso grundlegend, da Modernisierung von Beginn weg auch ambivalent war. Sie stiess auf Kritik und führte zu heftigen Auseinandersetzungen. Mit der zunehmenden Fortschrittsbegeisterung wuchs das Bedauern darüber, dass das Alte verschwand. Beispielhaft zeigt sich dies bei Atget, der versuchte, die verschwindende Stadt festzuhalten – nota bene mit einer modernen Technik, der Fotografie.

Ausgehend von diesen Beobachtungen werde ich in der vorliegenden Studie folgenden Fragen nachgehen: Wie beeinflussten die Veränderungen des 19. Jahrhunderts die Wahrnehmung von Städten, die Darstellung von Städten

4 Zu Atget vgl. Wiegand: Eugène Atget, 1998. Krase: Eugène Atget, 2008. Bonnet: Eugène Atget. *Un photographe si discret*, 2014.

5 In der Schweiz wurde der städtebauliche Wandel zwischen 1850 und 1910 im Rahmen des Inventars der neueren Schweizer Architektur (INSA) aufgearbeitet. Unterdessen sind alle 11 Bände, die jeweils mehrere Städte umfassen, online zugänglich (www.gsk.ch/de/insa.html, Stand: 29. 1. 2020). Die Untersuchungen erschienen zudem unter dem Titel «Architektur und Städtebau» in Einzelbänden zu jeder Stadt. Für die hier untersuchten Städte siehe Hauser, Büttiker: Winterthur. *Architektur und Städtebau*, 2001. Wyss, Rüesch: Luzern. *Architektur und Städtebau*, 2003. Hauser, Röllin, Weber: Bern. *Architektur und Städtebau*, 2003.

und die Konstruktion von Stadtidentitäten? Und wie beeinflussten umgekehrt solche Stadtwahrnehmungen, Stadtdarstellungen, Stadtidentitäten die Stadtgestalt und die Stadtgesellschaft? Während solche Fragen für Grossstädte wie Paris schon häufig untersucht worden sind, wurden sie bisher in der Schweizer Stadtgeschichtsforschung kaum gestellt.⁶

Das ist erstaunlich, denn auch in der Schweiz veränderten sich die Städte grundlegend. Sie taten das nicht derart radikal wie Paris, und die Entwicklung begann etwas später. Einschneidend war der Wandel indes auch in der Schweiz. Noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren sich die verschiedenen Schweizer Städte sehr ähnlich gewesen.⁷ In der zweiten Hälfte und insbesondere gegen Jahrhundertende bildeten sich dann neuartige Stadttypen heraus, die Charakteristika aufwiesen, die es zuvor nicht gegeben hatte. Es entstanden Städte, die von der Maschinenindustrie geprägt wurden, wie Winterthur. Städte, in denen der Tourismus ein zentraler Wirtschaftszweig war, wie Luzern. Schliesslich entstand im neugegründeten Bundesstaat auch eine Bundesstadt, Bern – und dies in einem Land, das im Gegensatz zu Frankreich nie ein eindeutiges Zentrum gehabt hatte.

Diese wirtschaftlichen und politischen Modernisierungsprozesse, die auch soziale und städtebauliche Auswirkungen hatten, wurden – wie in Paris – ambivalent wahrgenommen. Sie führten zu vielfältigen Diskussionen, zu Kritik und zum Versuch, sich als Stadt neu zu definieren. Die Folge war eine «Dynamisierung der Bilder von Stadt», wie Dieter Schott, einer der wichtigsten deutschsprachigen Stadthistoriker, festhält:

«Was Stadt war, ist und sein würde, war zunehmend weniger evident, vielmehr wurde der permanente Wandel zur Signatur der Zeit. Damit war die Dauerhaftigkeit und Gültigkeit tradierter Bilder von Stadt infrage gestellt; die Akteure sahen sich gezwungen, ihre «Bilder» in kürzeren Zeitintervallen zu revidieren und zu verändern. Diese abnehmende «Halbwertszeit» der Leitbilder bedeutete jedoch auch, dass die meist unartikulierten, den konkreten Einzelproblemen nur als Folie hinterlegten «Bilder» häufiger und deutlicher expliziert werden mussten, weil die unreflektierte Selbstverständlichkeit gemeinsamer Überzeugungen nicht mehr in gleichem Umfang vorausgesetzt werden konnte.»⁸

Die vorliegende Studie untersucht die Konstruktion dieser neu entstandenen Stadtidentitäten anhand der Fallbeispiele Winterthur, Luzern und Bern.

6 Zum Forschungsstand vgl. Kapitel I.3.2.

7 Ausführlich Walter: *La Suisse urbaine*, 1994.

8 Schott: *Die Vernetzung der Stadt*, 1999, S. 58.

2 Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert – ein Überblick

Während Tausenden von Jahren, so Paul Bairoch in seinem monumentalen Werk «Cities and Economic development», war städtisches Leben die Ausnahme. Das änderte sich erst mit dem ökonomischen Wachstum im Zeitalter der Industrialisierung.⁹ Das Ausmass der Urbanisierung im 19. Jahrhundert lässt sich anhand von Zahlen eindrücklich illustrieren. Bairoch geht davon aus, dass um 1800 in der sogenannten «entwickelten Welt»¹⁰ etwa 21 Millionen Menschen in Städten mit mehr als 5000 Einwohnern wohnten. Um 1914 seien es bereits etwa 212 Millionen gewesen, also zehnmal mehr. Die Gesamtbevölkerung sei im gleichen Zeitraum deutlich weniger stark gewachsen, lediglich um den Faktor drei. So sei der Urbanisierungsgrad von 10 Prozent um 1800 auf 35 Prozent um 1914 gestiegen.¹¹ Für Europa (ohne Russland) nennt Bairoch noch höhere Urbanisierungsgrade: 12 Prozent im Jahr 1800 und 41 Prozent im Jahr 1910.¹² Auch die Grösse der Städte wuchs. Andrew Lees und Lynn Hollen Lees, die mit «Cities and the Making of Modern Europe, 1750–1914» ein weiteres Standardwerk zur Thematik verfassten, erwähnen, dass um 1850 in Europa zehn Städte mehr als 250 000 Einwohner hatten. 1910 waren es bereits 48.¹³ Es gab einen Anstieg auf allen Ebenen: Die Zahl der Menschen, die in Städten lebten, wuchs. Die Flächenausdehnung der Städte ebenso und die Einwohnerzahlen in den einzelnen Städten auch. Es entstanden neue Städte, und die bisherigen vergrösserten und wandelten sich.

Die Folgen der Urbanisierung waren ebenso vielseitig wie ambivalent; sie wurden anhand des Beispiels Paris bereits angetönt. Verschmutzung und schlechte hygienische Verhältnisse standen der Konstruktion moderner, leistungsfähiger Kanalisationen gegenüber. Problematischen Verkehrsverhältnissen begegnete man mit dem Bau neuer, moderner Strassen, die aber – wie Walter Benjamin schilderte – auch als entfremdend wahrgenommen wurden. Soziale Schwierigkeiten und desolate Wohnverhältnisse sind weitere Stichworte, allerdings auch Freiheit und Fortschritt: Neben Stadtkritik gab es auch Stadtbegeisterung. Städte wurden als Orte des Fortschrittes gefeiert, als Orte von eindrücklichen Passagen und Prachtstrassen wie in Paris.¹⁴ So schwärmt der Schriftsteller Leo Colze 1908 von den modernen Warenhäusern und ihren Auswirkungen auf die Stadtentwicklung Berlins:

9 Bairoch: *De Jericho à Mexico*, 1985, S. 213.

10 Ohne Japan. Vgl. ebd., S. 289.

11 Ebd.

12 Ebd., S. 291.

13 Lees; Lees: *Cities and the making of modern Europe*, 2007, S. 131.

14 Zu Stadtkritik und Stadtbegeisterung siehe Bergmann: *Agrarromantik und Grosstadtfeindschaft*, 1970. Zimmermann: *Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell?*, 1999. Krämer: *Entartung und Urbanität. Grosstadt kritik im 19. und 20. Jahrhundert*, 2012.

«Wenn heute in den großen Verkehrsadern der Reichshauptstadt Geschäftspalast an Geschäftspalast sich reiht, wenn lichtdurchflutete Schaufenster mit den hervorragenden Erzeugnissen sämtlicher Industrien der Kulturvölker nicht nur zum Kauf anreizen, sondern auch rein zu unserem ästhetischen Sinn sprechen [...] so ist es einzig und allein das Verdienst des modernen Warenhausorganismus.»¹⁵

Und weiter:

«Hier weht Weltstadtluft. Zahlreiche Amerikaner, Engländer, Franzosen, Italiener, ja selbst Asiaten haben sich niedergelassen und bevölkern die eleganten, teilweise ganz englisch oder amerikanisch eingerichteten Boardinghouses und Pensionen. Theater werden gebaut. Alle Plätze bekommen Merkmale, die Ecksteine des Aufblühens ihrer Umgebung sind.»¹⁶

Grundlage der Urbanisierung war, wie eingangs erwähnt, die Industrialisierung. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Industrialisierung auf dem Land begonnen hat.¹⁷ Im 18. Jahrhundert änderte sich in Kontinentaleuropa in Bezug auf die Städte nur wenig. Im 19. Jahrhundert trug die Industrialisierung entscheidend zum Stadtwachstum bei. Umgekehrt gilt die Urbanisierung auch als Voraussetzung der Industrialisierung. Die komplexen Wechselwirkungen zwischen diesen beiden Phänomenen sind an dieser Stelle nicht im Einzelnen zu erläutern. Für die vorliegende Studie ist es wichtig festzuhalten, dass nicht nur «klassische» Industrien, also Fabriken, zum Stadtwachstum beitrugen, sondern auch neue «Industrien» wie die «Tourismusindustrie» einen Anteil daran hatten. Deren Entstehen war allerdings wiederum ebenfalls von der industriellen Entwicklung abhängig, unter anderem wegen der Eisenbahnen, die eine zentrale Voraussetzung für das Entstehen des modernen Tourismus bildeten.¹⁸

Die Urbanisierung kulminierte in Kontinentaleuropa Ende des 19. Jahrhunderts. Die genaue Datierung dieser Urbanisierungsprozesse fällt in der Forschung unterschiedlich aus. Friedrich Lenger und Peter Clark haben beide neuere Überblicksdarstellungen zur Stadtentwicklung in Europa im 19. und 20. Jahrhundert verfasst. Lenger geht von einer ersten Phase von 1850 bis zum Ersten Weltkrieg aus,¹⁹ wohingegen Peter Clark von einer ersten Phase bis 1870 spricht und einer zweiten bis zum Ersten Weltkrieg. In der ersten Phase bis 1870, so Clark, gab es zwar ein beschleunigtes, aber dennoch ein limitiertes Stadtwachstum, dem ab

15 Zitiert in: Schutte, Sprengel (Hg.): Die Berliner Moderne, 1987, S. 106.

16 Ebd., S. 110.

17 Hohenberg, Lees: The Making of Urban Europe, 1985, S. 179.

18 Zu den ökonomischen Ursachen der Urbanisierung siehe Lenger: Metropolen der Moderne, 2013, S. 63 ff.

19 Ebd., S. 25 ff.

1870 eine Phase von genereller Expansion folgte.²⁰ Trotz dieser unterschiedlichen Periodisierung ist es unbestritten, dass europäische Städte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts massiv wuchsen, wobei dieses Wachstum in grossen Teilen Kontinentaleuropas gegen Jahrhundertende seinen Höhepunkt erreichte.

In der Schweiz verlief die Urbanisierung in den Grundzügen parallel zu jener im Rest Europas: Die Hochphase war Ende des 19. Jahrhunderts. Während der frühen Neuzeit hatte die jährliche Wachstumsrate der Bevölkerungszahl der Städte in der Schweiz noch etwa zwei Promille betragen. In den Jahren zwischen 1888 und 1900 ist hingegen von nicht weniger als dreissig Promille auszugehen.²¹ François Walter, dessen Werk «La Suisse urbaine» von 1994 noch immer das bedeutendste Werk zur Stadtgeschichte in der Schweiz ist, betont, dass die damalige demografische Entwicklung Rhythmen hatte, die bis heute unerreicht seien. Die Bevölkerung der Schweiz wuchs zwischen 1888 und 1910 um ein Drittel, diejenige der Schweizer Städte um 73,5 Prozent!²² Auf dieser Zeitspanne liegt der Schwerpunkt der vorliegenden Studie.

Obwohl sich die Entwicklung in der Schweiz nicht grundlegend von der gesamteuropäischen unterscheidet, weist sie (wie die anderen Länder auch) einige beachtenswerte Eigenheiten auf: Die erwähnten Studien von Clark und Lenger betonen, dass der Prozess der Urbanisierung in den verschiedenen Teilen Europas unterschiedlich verlief und es nötig sei, die einzelnen Fälle genau anzuschauen. Clark differenziert vorsichtig zwischen europäischen Regionen und entsprechend unterschiedlichen Entwicklungen. Die Schweiz berücksichtigt er jedoch kaum.²³ Lenger arbeitet ebenfalls grundlegende Unterschiede bezüglich der urbanistischen Entwicklung heraus und zieht dabei die Schweiz als eines der Beispiele heran: Er erläutert, dass Staaten wie die Niederlande schon lange relativ städtisch gewesen seien, während in Ländern wie Deutschland oder eben der Schweiz ausgehend von einem verhältnismässig tiefen Niveau eine rasche Verstädterung stattgefunden habe.²⁴ Ein von Paul Bairoch erstellter Überblick über die Urbanisierungsgrade in Europa zwischen 1800 und 1910 gibt hier detailliertere Informationen. Um 1800 lebten demzufolge in den Niederlanden bereits 37 Prozent der Bevölkerung in Städten, während in Deutschland lediglich 9 und in der Schweiz 7 Prozent in städtischen Gebieten lebten. Bis 1910 stieg die Zahl in den Niederlanden auf 53 Prozent, in Deutschland auf 49 Prozent und in der Schweiz auf 33 Prozent.²⁵

Diese Angaben zu Urbanisierungsgraden sind in Bezug auf die Schweiz trügerisch, da sie sich auf Städte mit 5000 und mehr Einwohnern beziehen. In

20 Clark: *European Cities and Towns*, 2009, S. 225.

21 Fasol, Mathieu: *Die Expansion der Städte*, 2016, S. 151.

22 Walter: *La Suisse urbaine*, 1994, S. 48.

23 Clark: *European Cities and Towns*, 2009.

24 Lenger: *Metropolen der Moderne*, 2013, S. 52. Zur Entwicklung der Städte in der Schweiz vgl. jüngst Fasol, Mathieu: *Die Expansion der Städte*, 2016.

25 Bairoch: *De Jericho à Mexico*, 1985, S. 221.

der Schweiz hatten um 1800 lediglich Basel, Bern, Fribourg, Genf, Lausanne, St. Gallen, Schaffhausen und Zürich mehr als 5000 Einwohner.²⁶ Daneben gab es eine Vielzahl von kleinen Städten, die in der Statistik der Urbanisierungsgrade nicht auftauchen, die allerdings für die damalige Schweiz bedeutend waren. Dies ist das grundsätzliche Problem jeder quantitativen Definition von Stadt: Ab wie vielen Einwohnern zählt man eine Ortschaft als Stadt? Die Frage ist immer wieder unterschiedlich beantwortet worden. Stefano Franscini, der Wegbereiter der Statistik in der Schweiz, verwendete 1851 die Grenze von lediglich 1000 Einwohnern. Mit dieser Definition kam er auf 92 Städte. Das andere Ende des Spektrums ist die seit 1882 in der Schweiz gültige Definition, dass ein Ort mit mehr als 10000 Einwohnern eine Stadt sei. Allerdings gab es immer wieder Gemeinden mit mehr als 10000 Einwohnern, die sich nicht «Stadt» nannten, und umgekehrt gab es Städte, die sich aus historischen Gründen so nannten, die aber weniger als 10000 Einwohner hatten.²⁷

Die Diskussion um Stadtdefinitionen ist für das Beispiel Schweiz aufschlussreich, denn sie verweist auf ein zentrales Charakteristikum der Stadtlandschaft in der Schweiz: Im europäischen Vergleich gab es zwar relativ viele, aber auch eher kleine Städte. Mit Berlin, London, Paris, Rom oder Wien kann keine Schweizer Stadt verglichen werden. Auch aus diesem Grund findet die Schweiz in der international ausgerichteten Stadtgeschichtsforschung nur am Rande Beachtung. Lenger verweist zwar immer wieder auf die Schweiz, doch bereits der Titel seines Buches deutet darauf hin, dass es nicht die Schweizer Städte sind, die als entscheidend für die Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert gesehen werden: Das Werk heisst «Metropolen der Moderne». Metropolen gab und gibt es in der Schweiz keine. Stattdessen bestand ein Netz von relativ nahe beieinanderliegenden Kleinstädten, vor allem im Mittelland.

3 Methode und Forschungsstand

3.1 Auswahl der Fallbeispiele: Stadttypen

Eines der auffälligsten Phänomene der modernen Stadtentwicklung ist gemäss Peter Clark «the rise of more specialist urban centres, primarily manufacturing towns, great port towns, military and leisure towns.»²⁸ Diese spezialisierten Städte entstanden zumeist nicht komplett neu. Im Zuge der Urbanisierung des 19. Jahrhunderts bildete sich ein Sektor heraus, der ihre Wirtschaft dominierte.

²⁶ Tabelle in Fasol, Mathieu: Die Expansion der Städte, 2016, S. 145 f.

²⁷ Ebd., S. 143 f. Siehe auch Schott: Stadt in der Geschichtswissenschaft, 2013, S. 131. Walter: La Suisse urbaine, 1994, S. 37. Pinol, Burgel (Hg.): Histoire de l'Europe urbaine, 2003, Bd. 2, S. 25.

²⁸ Clark: European Cities and Towns, 2009, S. 245.

Das bekannteste Beispiel sind Industriestädte, wo oftmals mehr als 50 Prozent der Bevölkerung von der Industrie lebten.²⁹

Auch in der Schweiz haben sich Städte in je spezifischer Weise entwickelt und eigene Charakteristika ausgebildet. Hafenstädte und Militärstädte, die Clark erwähnt, gab es nicht, doch neue Stadttypen entstanden auch hier. Zu unterscheiden sind gemäss Bruno Fritzsche die folgenden Stadttypen: Erstens Industriestädte, wobei zu differenzieren ist zwischen «alter» (zum Beispiel La Chaux-de-Fonds, Herisau) und «neuer» Industrie (zum Beispiel Baden, Arbon), zweitens Tourismuszentren als neu entstandener Stadttypus. Und drittens Verwaltungs- und Dienstleistungsstädte, wozu insbesondere die grossen Städte gehören, die mit Ausnahme von Basel verhältnismässig wenig Fabrikindustrie hatten.³⁰

Diese im 19. Jahrhundert entstandene Diversität, die die Stadtstruktur der Schweiz bis heute prägt, ist ein konzeptioneller Kern des Projektes. Es werden drei Städte untersucht, die repräsentativ sind für die Trias von Industrie, Tourismus und Verwaltung/Dienstleistung: Winterthur, Luzern und Bern.

Winterthur gilt als Paradebeispiel einer eidgenössischen Industriestadt. Die Industrie veränderte hier das Ortsbild wie kaum anderswo. Entlang der wichtigsten Zufahrtsachse erstreckte sich eine weitläufige Industriezone bis ins Zentrum, mit grossen Fabrikkomplexen und Arbeiterquartieren. Das neue Industriequartier nahm flächenmässig gleich viel Platz ein wie die Altstadt. Bedeutend war insbesondere die Maschinenindustrie mit Sulzer, Rieter und der SLM, der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik. Sie machte aus Winterthur einen international bekannten und bedeutenden Wirtschaftsstandort. Clark unterscheidet zwischen verschiedenen Arten von Industriestädten: erstens die ganz neuen Industriestädte, die aus Dörfern entstanden sind. Zweitens solche, die sich aus kleinen und mittleren Städten herausgebildet haben. Und drittens diejenigen, die unter einem dominierenden Arbeitgeber wuchsen, der Dienstleistungen und Unterkünfte für die Arbeiter bot, was deren Situation verbesserte, zugleich aber ein Instrument der Kontrolle war, da ein Arbeiter bei Nicht-Wohlverhalten nicht nur seinen Erwerb, sondern auch gleich seine Unterkunft verlor.³¹ Winterthur gehört grundsätzlich in die zweite Kategorie, weist aber auch Eigenheiten der dritten Kategorie auf: Drei grosse Firmen prägten die Entwicklung Winterthurs zur Industriestadt.

Luzern wird in seiner Bedeutung für den Schweizer Tourismus analysiert. Seit den 1830er-Jahren wurden hier zusätzlich zu den bisher vorhandenen einfachen Herbergen neue Hotels gebaut, so zum Beispiel 1844 das erste Grandhotel am See, der Schweizerhof. Die Zahl der Fremdenbetten stieg von 250 im Jahr 1850 auf 3500 im Jahr 1890. Die Stadtgestalt wandelte sich während dieser Zeit grundlegend, und dieser Wandel wurde vom Tourismus mit verursacht. Am See wurde die alte Hofbrücke abgebrochen und ein Quai mit mondänen

²⁹ Ebd., S. 245 f.

³⁰ Fritzsche: *Moderne Stadtgeschichte*, 1991, S. 31.

³¹ Clark: *European Cities and Towns*, 2009, S. 246 f.

Hotelanlagen gebaut, wodurch ein attraktives Seeufer entstand. Im Hofquartier bildete sich ein eigentliches Touristenquartier, unter anderem mit dem Löwendenkmal (eingeweiht 1821), dem Gletschergarten (eröffnet 1873) und dem Bourbaki-Panorama (1889). Die Entwicklung Luzerns stand im Zusammenhang mit der Entstehung des modernen Tourismus, der sich ausserhalb Englands in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte, wesentlich beeinflusst durch die Eisenbahn, für die sich Luzerns Behörden stark eingesetzt hatten. Clark hat eine Reihe von Charakteristika von «Leisure towns» herausgearbeitet, die auch auf Luzern zutreffen: Der für die Städte essenzielle Tourismus war saisonabhängig, nur wenige Monate im Jahr herrschte Hochsaison. Die Mobilität von Gästen und Arbeitern war hoch. Die Entwicklung begann mit Oberschichttourismus und weitete sich dann auf andere Formen des Tourismus aus. Dienstleistungen für Besucher, vor allem kleine Geschäfte, waren gut ausgebildet. Und es entstand eine spezifische Freizeitarchitektur wie Quais, Promenaden und Nachtclubs.³²

Bern schliesslich steht für den Typus einer grossen Verwaltungs- und Dienstleistungsstadt, zu dem etwa auch Basel, Zürich oder Genf gehören und den Clark nicht erwähnt. Der Grund, dass die vorliegende Studie Bern in den Mittelpunkt rückt, liegt darin, dass Bern 1848 Bundesstadt wurde, was zur Ansiedlung der Bundesverwaltung und staatsnaher Betriebe und Dienstleistungen führte. Die Stadt wurde zum Verwaltungszentrum des werdenden Bundesstaates. Allerdings gilt es zu beachten, dass das Label der «Bundesstadt» nicht zu einer insgesamt dominanten Stellung Berns in der Schweiz führte – zu sehr waren die Kantone und die Bundesversammlung auf den Föderalismus bedacht. Sie wollten eine starke Hauptstadt vermeiden. Die städtebauliche Entwicklung Berns wurde durch die Repräsentationsbauten des Bundes geprägt, wenn auch, wie zu zeigen sein wird, auf andere Weise als die Industrie Winterthur prägte und der Tourismus Luzern.³³

Die drei Städte als paradigmatische Industrie-, Tourismus- respektive Verwaltungs-/Dienstleistungsstädte zu untersuchen, bedeutet keinen ausschliesslichen Fokus auf das jeweils dominante Charakteristikum. Wie schon Clark betonte, ist keine Stadt komplett spezialisiert.³⁴ In Winterthur gab es nicht nur Industrie, in Luzern nicht nur Tourismus. In Bern gab es sowohl Tourismus als auch Industrie sowie weitere Branchen, und die wirtschaftliche Bedeutung des Status als Bundesstadt war lange Zeit eher klein – im Gegensatz zum Einfluss auf die Stadtentwicklung. In Bezug auf die Frage nach der Konstruktion von Stadtidentitäten sind aber die jeweils herausstechenden Merkmale spannend.

32 Clark erwähnt zudem ein entspannteres Sozialverhalten. Ebd., S. 250.

33 Die detaillierten Belege zu den hier getätigten Aussagen werden in den entsprechenden Kapiteln geliefert. Das Gleiche gilt auch für den Forschungsstand zu den jeweiligen Städten.

34 Clark: *European Cities and Towns*, 2009, S. 245.

3.2 Forschungsumfeld I: Schweizer Stadtgeschichtsforschung

Die meisten historischen Abhandlungen zu Schweizer Städten sind nicht vergleichend: Es sind Geschichten einzelner Städte. Sie sind chronologisch und/oder thematisch aufgebaut und zielen auf eine umfassende Darstellung unterschiedlicher Bereiche der Geschichte einer Stadt. Zu Winterthur und Bern wurden kürzlich neue, teure, gross aufgemachte und professionell erarbeitete Stadtgeschichten publiziert. 2014 erschien das zweibändige, von der Stadt Winterthur herausgegebene Werk «Winterthurer Stadtgeschichte». Der erste Band umfasst die Zeit bis 1850 in chronologischer Gliederung. Der zweite Band ist thematisch unterteilt und umfasst die Zeit ab 1850.³⁵ Zu Bern liegen zu verschiedenen Zeiträumen Stadtgeschichten vor. Für den hier interessierenden Zeitraum ist «Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur» von 2003 am wichtigsten. Auch dieses Werk ist thematisch gegliedert, wobei die einzelnen Themenbereiche zumeist wiederum chronologisch abgehandelt werden.³⁶ Für Luzern hingegen fehlt im Moment ein solches umfassendes Überblickswerk; dafür liegen mehrere Monografien zu unterschiedlichen Aspekten der Stadtgeschichte vor.³⁷

Stadtgeschichten und Ortsgeschichten boomen seit den 1980er-Jahren.³⁸ Sie lösen häufig veraltete, wenig bebilderte Werke ab.³⁹ Charakteristisch für sie ist, dass sie den Spagat wagen zwischen akademischer Genauigkeit und der Ausrichtung an einem breiten Publikum, wobei sich Letztere insbesondere in einer aufwändigen Bebilderung äussert. Häufig dienen die Publikationen nicht nur der historischen Aufarbeitung, sondern auch der Selbstdarstellung der Stadt. Man möchte stolz auf die eigene Geschichte sein. Dunklere Seiten der Stadtgeschichte werden dabei nicht ausgelassen; der Stolz richtet sich dann darauf, die Schattenseiten aufgearbeitet zu haben.

Finanziert werden solche Stadtgeschichten häufig von den jeweiligen Städten. Auch dieser Umstand erklärt, weshalb kaum vergleichende Darstellungen publiziert werden: Das Interesse fokussiert sich auf die eigene Stadt. Ausnahmen gibt es lediglich punktuell. So ist der neuen Berner Stadtgeschichte ein interessantes Kapitel beigelegt, in dem Bern mit Zürich verglichen wird.⁴⁰ Ziel dieses Vergleiches ist indes nicht, allgemeine Aussagen zu Städten in der Schweiz zu machen, sondern Berns Geschichte in Abgrenzung von Zürich besser zu verste-

35 Eugster (Hg.): Winterthurer Stadtgeschichte, 2014.

36 Bähler, Barth, Bühler u. a. (Hg.): Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, 2003.

37 Für die hier untersuchte Fragestellung am bedeutendsten Huber: Luzern wird Fremdenstadt, 1986. Kürzlich wurde eine «Kleine Geschichte der Stadt Luzern» veröffentlicht, die sich an ein breites Publikum wendet. Schumacher: Kleine Geschichte der Stadt Luzern, 2015.

38 Vgl. Lüthi: Ortsgeschichtsschreibung im Kanton Bern, 2005, S. 1.

39 Zum Beispiel im Falle Winterthurs Ganz: Winterthur, 1960, und Ganz: Geschichte der Stadt Winterthur, 1979.

40 Barth, Lüthi: Regierungssitz, aber nicht Hauptstadt, 2003.

hen. Die vorliegende Studie setzt im Gegensatz dazu ausdrücklich einen vergleichenden Fokus.

François Walter verweist in der Einleitung seines bereits erwähnten Werkes «La Suisse urbaine» auf ein Paradox in der Schweizer Stadtgeschichtsforschung: Einerseits gebe es eine Schwemme an lokalgeschichtlichen, andererseits einen Mangel an vergleichend ausgerichteten und theoretisch fundierten Studien.⁴¹ Fritzsche und Walter haben versucht, diesem Mangel abzuwehren. Ihre Forschung zielte nicht nur auf die Geschichte einer einzelnen Stadt, sondern auf die Fruchtbarmachung von «Stadt» als Analysekategorie. Dabei verfolgten sie ein Programm: Walter hält in «La Suisse urbaine» fest, das Buch entstehe in einem Moment, in dem die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung überzeugt sei, dass Städte – bedauerndswerte – Ausnahmen seien.⁴² Er wollte, ebenso wie Fritzsche, dem Bild der Schweiz als Alpenland etwas entgegensetzen: die Geschichte der städtischen Schweiz. Der Ansatz sei primär ein wirtschafts- und sozialhistorischer, schreibt Fritzsche:

«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.»⁴³

Ziel war es, sowohl städtische Strukturen als auch Funktion und Bedeutung von Städten für die Entwicklung der Schweiz insgesamt zu analysieren.

Aus den Bemühungen von Walter und Fritzsche resultierten Ende der 1980er-Jahre und in den 1990er-Jahren mehrere Publikationen.⁴⁴ Es ist allerdings bezeichnend, dass ihr Vorhaben in den folgenden zwei Jahrzehnten nicht mehr systematisch weiterverfolgt wurde: Es scheint, dass Städte noch immer ein Thema sind, das für die Schweiz als wenig zentral erachtet wird. An Schweizer Universitäten ist Stadtgeschichte kein Schwerpunkt mehr. Insofern wird mit der vorliegenden Studie das Unternehmen von Fritzsche und Walter wieder aufgegriffen: eine Schweizer Stadtgeschichte zu schreiben, die mehr ist als nur eine «urban

41 Walter: *La Suisse urbaine*, 1994, S. 12. Zur Schweizer Stadtgeschichte gibt es mehrere Bibliografien. Sie umfassen sowohl lokale Studien als auch solche, die sich übergreifend mit Städten beschäftigen. Guyer: *Bibliographie der Städtegeschichte der Schweiz*, 1960. Körner: *Bibliographie der Stadtgeschichte der Schweiz*, 1988. Schläppi, Körner: *Bibliographie der Stadtgeschichte der Schweiz von 1986 bis 1997*, 2002.

42 Walter: *La Suisse urbaine*, 1994, S. 5.

43 Fritzsche: *Moderne Stadtgeschichte*, 1991, S. 29.

44 Fritzsche: *Moderne Stadtgeschichte*, 1991. Fritzsche: *Stadt und Land im 19. und 20. Jahrhundert*, 1998. Walter (Hg.): *Vivre et imaginer la ville*, 1989. Walter: *La Suisse urbaine*, 1994. Walter (Hg.): *La Suisse comme ville*, 1999.

biography».⁴⁵ Allerdings unterscheidet sich meine Studie auch von den Vorhaben aus den 1990ern. Zu Recht hat Dieter Schott festgehalten: «Wie für die Geschichtswissenschaft insgesamt gilt auch für die Stadtgeschichte, dass die Fragen der Historiker von der jeweiligen Gegenwart motiviert sind.»⁴⁶ Beeinflusst von den jüngsten historiografischen Entwicklungen weicht die Studie in zweifacher Hinsicht von Fritzsche und Walter ab: Erstens verfolge ich nicht einen strukturorientierten Ansatz, der eine grosse Zahl verschiedene Städte mit einbezieht, sondern vergleiche drei Fallbeispiele. Und zweitens stelle ich explizit kulturhistorische Fragen, während bei Fritzsche und Walter zwar solche Fragen durchaus vorkommen, aber der Fokus doch ein sozial- und wirtschaftsgeschichtlicher ist. Diese beiden Unterschiede werden in den folgenden Kapiteln dargelegt.

3.3 Vorgehen: Vergleichende Betrachtungsweise

Eine vergleichende Herangehensweise in der Stadtgeschichtsforschung kann auf unterschiedliche Weise erfolgen. So hat Jochen Guckes mit seiner Dissertation «Konstruktionen bürgerlicher Identität. Städtische Selbstbilder in Freiburg, Dresden und Dortmund» drei Städte in Bezug auf eine verbindende Fragestellung analysiert. Die Auswahl der drei Städte erfolgte aufgrund ihrer grossen Unterschiedlichkeit. Ziel war es, die Eigenheiten der drei Städte möglichst detailliert herauszuarbeiten, zugleich aber auch Gemeinsamkeiten festzustellen.⁴⁷ Der Hauptteil der Arbeit besteht aus neun Kapiteln, wobei jede Stadt in drei analog konzipierten Kapiteln untersucht wird. Diese tragen die Titel «Stadtporträt», «Selbstbildkern» sowie «Lokale Deutungselite und städtische Selbstbilder im Wandel».⁴⁸ Auch die Unterkapitel stimmen weitgehend überein, zum Beispiel im Kapitel «Selbstbildkern» heissen sie «Elemente», «Leerstellen», «Bürgerliche Prägungen» und «Habitus der Stadt».⁴⁹

Ein anderes Vorgehen findet sich in Peter Halls «Cities in Civilization» von 1998. Er analysiert einzelne grosse Städte, die jeweils exemplarisch für einen Themenbereich stehen und zugleich als typisch für eine bestimmte Phase urbanistischer Entwicklung gesehen werden. Für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts betrachtet er unter anderem Wien unter der Losung «The City as Cultural Crucible», Paris als «Capital of Light» und Berlin als «The Pioneer Technopolis».⁵⁰ Einen ähnlichen Ansatz verfolgt Dieter Schott in «Europäische Urbanisierung (1000–2000). Eine umwelthistorische Einführung»: Zur Entstehung der Industriestadt analysiert er Manchester. Das Kapitel zur Hygieneentwicklung ist nicht

45 Fritzsche: *Moderne Stadtgeschichte*, 1991, S. 29.

46 Schott: *Stadt in der Geschichtswissenschaft*, 2013, S. 120.

47 Guckes: *Konstruktionen bürgerlicher Identität*, 2011, S. 4.

48 Zudem bei Dresden ein Kapitel «Der grosse Bruch».

49 Guckes: *Konstruktionen bürgerlicher Identität*, 2011.

50 Hall: *Cities in civilization*, 2001.

explizit an einer Stadt ausgerichtet, fokussiert sich aber stark auf Hamburg. Darauf folgt ein eigenes Kapitel zu Paris.⁵¹

Ich kombiniere diese beiden Vorgehensweisen. Auf den ersten Blick könnte es scheinen, dass meine Herangehensweise näher bei derjenigen von Guckes liegt: Auch hier werden drei Fallbeispiele einander gegenübergestellt. Das Ziel ist es aber gerade nicht, bei den einzelnen Städten exakt dieselben Aspekte zu analysieren. Stattdessen werde ich die drei Städte auch als exemplarisch für die jeweiligen Stadttypen – Industriestadt, Tourismusstadt, Verwaltungs-/Dienstleistungsstadt – zu lesen versuchen. Die Eigenheiten der jeweiligen Stadt werden systematisch mit einbezogen, weshalb eine identische Struktur der einzelnen Kapitel wenig zielführend wäre. In diesem Sinne folge ich eher den Vorlagen von Hall und Schott, die anhand einzelner Städte thematische Schwerpunkte setzen. Ihre chronologische Vorgehensweise übernehme ich indes nicht. Hall und Schott machen nicht einen Vergleich im engeren Sinne; ihre Herangehensweise, anhand einzelner Städte allgemeine Entwicklungen aufzuzeigen, halte ich aber für fruchtbar.

«Der konstruktivistische Charakter jeder Geschichtswissenschaft macht sich beim Vergleich nur früher und stärker bemerkbar als anderswo», schreibt Thomas Welskopp 2010 in einem Überblicksaufsatz zur Methode des historischen Vergleichs.⁵² Es sei zentral, die Anordnung eines Vergleiches klar darzulegen – allerdings gelte dies ebenso für Einzelstudien, für die der konstruktivistische Charakter zwar weniger offensichtlich, aber genauso vorhanden sei. Welskopp hält auch fest, dass Vergleichskonstellationen durch nichts begrenzt seien. «Die Auswahl hängt nur von der Fragestellung und der theoretischen Ausgangslage ab.»⁵³

Für die hier vorgenommene Art des Vergleiches scheinen mir die folgenden beiden Punkte entscheidend. Erstens: Man kann nicht «alles» vergleichen. In der Formulierung Jürgen Kockas: «Vergleiche [sind] immer nur unter auswählenden Gesichtspunkten möglich [...]. Wenn man zwei und erst recht wenn man noch mehr Untersuchungsgegenstände vergleicht, vergleicht man sie nicht als ganze, sondern in dieser oder jener Hinsicht».⁵⁴ Konkret bedeutet das: in Hinblick auf eine bestimmte Fragestellung. Der umfassende Anspruch, den Stadtgeschichten einer einzelnen Stadt häufig haben, kann somit bei einem Vergleich nicht das Ziel sein. Eine Auswahl soll und muss getroffen werden – es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit.

Zweitens: Jürgen Kocka hält fest, dass Vergleiche zu Konflikten «mit dem Postulat der Kontextualisierung oder Kontextbezogenheit [führen können], dem

51 Schott: Europäische Urbanisierung, 2014.

52 Welskopp, Thomas: Vergleichende Geschichte, 2010, Abschnitt 13. Welskopp erläutert auch ausführlich den Wandel der Methode des Vergleichs in der Geschichtswissenschaft in den letzten Jahrzehnten. Zur Thematik siehe auch Haupt, Kocka: Historischer Vergleich, 1996. Kocka: Historische Komparatistik in Deutschland, 1996. Kaelble: Die Debatte über Vergleich und Transfer und was jetzt?, 2005. Burke: History and social theory, 2005, S. 21 ff.

53 Welskopp: Vergleichende Geschichte, 2010, Abschnitt 12.

54 Kocka: Historische Komparatistik in Deutschland, 1996, S. 1.

sich Historiker besonders verpflichtet fühlen».⁵⁵ Die Konsequenz daraus ist, dass Historiker mit relativ wenig Vergleichsfällen arbeiten, «denn je mehr Fälle man vergleicht, desto entschiedener müssen sie aus ihrem Kontext gelöst werden – was Historiker gern vermeiden. Meistens sind Vergleiche von zwei, höchstens drei Fällen vorgelegt worden.»⁵⁶ Um quellennah arbeiten zu können, ist es unabdingbar, eine kleine Anzahl von Fallbeispielen zu vergleichen.⁵⁷ Auch Welskopp betont dies. Eine Beschränkung der Vergleichsfälle sei nötig, «da sowohl die Sensibilität gegenüber Veränderungen über die Zeit als auch der ungleichzeitige Wandel auf mehreren Ebenen ein weit tieferes Eintauchen in die jeweiligen Kontexte erfordert, als dies Analysen mit grossen Fallzahlen zu leisten vermögen».⁵⁸

Mit Vergleichen werden verschiedene Ziele verfolgt: Es können Unterschiede zwischen den Untersuchungsgegenständen – hier den Städten – gezeigt oder aber Generalisierungen ermöglicht werden.⁵⁹ Die vorliegende Studie möchte beides. So werden beispielsweise die Spezifika des Fallbeispiels Winterthurs durch den Vergleich mit Bern und Luzern klarer. Zugleich sollen aber auch Gemeinsamkeiten zwischen den drei Beispielen (oder zwischen zweien) gezeigt werden und auf diese Weise insgesamt Aussagen zu Identitätskonstruktionen von Städten in der Schweiz gemacht werden.

3.4 *Forschungsumfeld II: Themenfelder von Stadtgeschichtsforschung*

In der schweizerischen Geschichtsforschung ist die Stadt kein zentrales Forschungsthema. International hingegen erfährt sie viel Beachtung. Überblicksdarstellungen bieten differenzierte und aktuelle Einsichten in die Entwicklung (europäischer) Städte.⁶⁰ Es gibt mehrere Institute für Urban History,⁶¹ und die EAUH (European Association for Urban History) führt grosse Konferenzen durch. Die Programme dieser Konferenzen zeigen die Heterogenität des Forschungsfeldes.⁶² Um trotz der Vielfalt der Themen und Herangehensweisen einen Überblick zu erhalten, ist Dieter Schotts Kategorisierung von Arten der Stadtgeschichtsforschung nützlich.⁶³

Schott unterscheidet acht Fragekomplexe, mit denen sich Stadtgeschichte beschäftigen. Erstens die Frage nach den Begrifflichkeiten: Was ist eine Stadt

55 Ebd.

56 Ebd., S. 5.

57 Haupt, Kocka: Historischer Vergleich, 1996, S. 22.

58 Welskopp: Vergleichende Geschichte, 2010, Abschnitt 16.

59 Vgl. Haupt, Kocka: Historischer Vergleich, 1996, S. 11 ff.

60 Vgl. Schott: Stadt in der Geschichtswissenschaft, 2013, S. 127 ff.

61 Zum Beispiel Leicester (siehe www.le.ac.uk/departments/urbanhistory, Stand: 29. 1. 2020), Antwerpen (siehe www.uantwerpen.be/en/rg/centre-urban-history, Stand: 29. 1. 2020) und Stockholm (siehe <http://urbanhistory.historia.su.se/eng>, Stand: 29. 1. 2020).

62 Auf der Internetseite www.eauh.eu (Stand: 29. 1. 2020) kann man nach Titeln aller Vorträge der bisher stattgefundenen Konferenzen suchen.

63 Haupt, Kocka: Historischer Vergleich, 1996, S. 131 ff.

überhaupt? Diese Frage wurde vor allem in Bezug auf die mittelalterliche Stadt diskutiert. Dazu gehört auch die Frage nach Stadttypen im Mittelalter, insbesondere unter Bezugnahme auf Max Webers Typus der «okzidentalen Stadt».⁶⁴ Ein zweiter Fragekomplex geht von der Feststellung aus, dass das Bürgertum ein urbanes Phänomen sei, und untersucht die Stadt als Ort der Herausbildung des Bürgertums. Für die Schweiz gehört die – von Schott nicht erwähnte – Dissertation von Philipp Sarasin in diese Kategorie. Sarasins Studie untersucht das Beispiel Basel als «Stadt der Bürger».⁶⁵ Drittens nennt Schott den Themenbereich Katastrophen und Kriege, bei dem es um die Bedeutung derselben für die Städte geht. Spannende Beispiele sind hier die von Jay Winter und Jean-Louis Robert herausgegebenen Bände «Capital Cities at War», in denen Paris, Berlin und London während des Ersten Weltkriegs untersucht werden.⁶⁶ Vierte Kategorie ist «Demografie – Gesundheit – Krankheit». Dazu gehören Fragen nach Migration, Veränderung von Geburtenraten und Sterberaten, nach Krankheiten sowie der Prävention gegen dieselben. Bekanntes Beispiel zu diesem Themenkomplex ist Richard Evans eindruckliche Studie zur Choleraepidemie in Hamburg.⁶⁷ Die fünfte Kategorie fasst Schott unter dem Titel «Umwelt – Ressourcen», sie beschäftigt sich mit der «Umweltgeschichte der Stadt», insbesondere in Bezug auf Verschmutzung, mit Tieren in der Stadt oder auch mit Wasser. Sechste Kategorie ist «Repräsentationen von Stadt», auf die ich gleich ausführlicher zu sprechen kommen werde. Siebtens ist die «Stadt als Verwaltung» zu nennen, wozu auch die Frage nach den Handlungsspielräumen städtischer Akteure in totalitären Systemen gehört, und achtens «Stadtmaschine – vernetzte Stadt», worunter Schott kommunikative Vernetzung und technologische Systeme fasst, aber auch Vernetzung zwischen Städten.

Die genannten Kategorien sind keineswegs trennscharf voneinander abzugrenzen, helfen aber, die Flut der unter dem Label «Stadt» erschienenen Publikationen einzuordnen und die vorliegende Studie zu positionieren: Sie gehört gemäss Schotts Kategorisierung zum Themenbereich «Repräsentationen von Stadt». Was beinhaltet dieser Ansatz genau?

3.5 *Forschungsumfeld III: Stadtidentitäten*

Die Fragestellung dieser Studie ist eine kulturhistorische. Dieter Schott hält zur Kategorie «Repräsentationen von Stadt» fest, dass diese Art von Studien eine Folge der «kulturgeschichtlichen Wende seit den 1990er Jahren» sei. Diese habe dazu geführt, dass sich Stadthistoriker für «Bilder und Vorstellungen über Städte» und «Strategien zur Identifikation und Identitätsbildung» zu interessieren begonnen

⁶⁴ Weber: Die Stadt, 1921.

⁶⁵ Sarasin: Stadt der Bürger. Bürgerliche Macht und städtische Gesellschaft, 1997.

⁶⁶ Winter, Robert: Capital cities at war, 1996.

⁶⁷ Evans: Tod in Hamburg, 1990.

hätten.⁶⁸ Für die Schweiz kann hier wiederum François Walter genannt werden, der in seiner 1994 erschienenen «Suisse urbaine» zwar vor allem sozial- und wirtschaftsgeschichtlich arbeitet, jedoch auch von der kulturgeschichtlichen Wende beeinflusst ist: Er hält fest, dass eine der zentralen Fragen zur Stadtgeschichte die nach Repräsentationen sei. «Ce terme désigne aussi bien les idées et les images produites par les habitants des villes que les désirs et les émotions qu'ils ont ressentis face au bouleversement de leur espace familial. Comment les différents acteurs sociaux voient-ils la ville?»⁶⁹ Die Repräsentationen von Stadt haben, so Walter, eine zentrale Rolle bei der Konstruktion von sozialen Identitäten.⁷⁰

Jochen Guckes und Sandra Schürmann haben 2005 eine Ausgabe der Zeitschrift «Informationen zur modernen Stadtgeschichte» mit dem Schwerpunkt «Stadtbilder und Stadtrepräsentationen» herausgegeben. Sie sehen drei grosse Themenfelder, die unter diesen Begriffen gefasst werden können: Erstens «Stadtmarketing und Selbstdarstellung, d. h. die institutionalisierte Herstellung von Stadtbildern zum Zweck der positiven Imagebildung und Steigerung der Attraktivität für auswärtige Besucher.» Die zweite Richtung zielt im Gegensatz dazu nach innen: Der «Versuch, lokale oder nationale <Identitäten> zu konstituieren bzw. zu festigen». Das dritte Themenfeld sind die Auswirkungen von mentalen Bildern auf die gebaute Stadt: Es betrifft die «Verräumlichung von Stadtbildern in Form architektonischer Entwürfe und Baumassnahmen», also die Auswirkungen der imaginierten Stadt auf die gebaute Stadt.⁷¹ Diese drei Themenbereiche sind für die vorliegende Studie alle von Bedeutung.

Das erste Themenfeld, Stadtmarketing und Selbstdarstellung der Städte, wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts systematischer angegangen als in früheren Zeiten: Weil die mentalen Bilder von Stadt aufgrund der raschen Urbanisierung nicht (mehr) selbstverständlich waren, bemühten sich viele Stadtverwaltungen, bestimmte Images ihrer Städte zu kreieren. Die Städte standen in Konkurrenz zueinander und wollten sich möglichst gut verkaufen. Von Bedeutung war dabei auch, dass immer mehr gereist wurde, sodass mehr Leute andere Städte kennenlernten. Als Vorbild spielte Paris «eine herausragende, die Vorstellungen von <Stadt> tief und nachhaltig prägende Rolle». Paris war ein Leitbild für die Gestaltung anderer Städte, die ebenfalls modern sein wollten.⁷²

Dass die Städte sich genötigt sahen, Images zu kreieren, bedeutet für heutige Historikerinnen und Historiker, dass es eine Vielzahl von Quellen zur Thematik gibt. Viele der Quellen, die ich untersuchen werde, stammen direkt oder indirekt aus diesem Themenbereich: zum Beispiel Stadtführer oder Postkarten, die von

68 Schott: Stadt in der Geschichtswissenschaft, 2013, S. 138.

69 Walter: La Suisse urbaine, 1994, S. 16. Zum Begriff der Repräsentation siehe Chartier: Die unvollendete Vergangenheit. Geschichte und die Macht der Weltauslegung, 1989. Eine neuere Studie zu Stadtbildern in der Schweiz ist Roeck, Stercken, Walter u. a. (Hg.): Schweizer Städtebilder. Urbane Ikonographien, 2013.

70 Walter: La Suisse urbaine, 1994, S. 16.

71 Guckes, Schürmann: Stadtbilder – städtische Repräsentationen, 2005, S. 6 f.

72 Schott: Die Vernetzung der Stadt, 1999, S. 58.

den Tourismusorganisationen herausgegeben wurden. Auch nicht touristische Städte wie Winterthur wollten eine bestimmte Aussendarstellung kreieren, zum Beispiel im Rahmen von Schützenfesten. Neben gezieltem, gesteuertem Marketing von «offizieller» Seite – Städten, Tourismusorganisationen – kann zu diesem Themenbereich auch das Verhalten privater lokaler Akteure, wie Hotelbesitzer, gezählt werden. Im Fall von Luzern zeigt sich beispielsweise, dass die Hoteliers schnell und entschieden reagierten, als sich in internationalen Zeitungen Gerüchte verbreiteten, die dem Ruf Luzerns zu schaden drohten.

Als zweiten Themenbereich nennen Guckes und Schürmann die nach innen gerichtete Konstruktion von Stadtidentitäten. Im Fokus stehen dabei innerstädtische Diskussionen, die häufig mit politischen Kämpfen – etwa um Bauprojekte – einhergingen. In der Forschungsliteratur wird verschiedentlich versucht, diese ersten beiden Themenbereiche begrifflich systematisch zu trennen. Eine strenge Trennung hat Daniel Kiecol vorgeschlagen: Er verwendet für den ersten Bereich den Begriff «Image», für den zweiten den des «Selbstbildes»: «während es bei der Untersuchung des Selbstbildes [...] darum geht festzustellen, welche Meinungen, Einstellungen und Vorstellungen zur eigenen Stadt bestanden, soll es beim Image der Stadt vor allem um die Aussenwirkung desselben gehen.»⁷³ Guckes hingegen wählt in seiner Dissertation eine andere, breitere Begriffsverwendung. Er betont, dass städtische Selbstbilder «immer zugleich nach innen und nach aussen gerichtet» seien. Den Begriff «Image» hingegen verwendet er ausschliesslich in Bezug auf das nach aussen gerichtete Werbebild der Stadt.⁷⁴

Ich werde mich im Folgenden der Begriffsverwendung von Guckes anschliessen. Einerseits ist es im Sinne von erhöhter Klarheit hilfreich, den Begriff «Image» ausschliesslich in Bezug auf die Aussendarstellung zu verwenden. Andererseits ist auch die breitere Verwendung des Begriffs «Selbstbild» meines Erachtens zielführend, denn ist es tatsächlich kaum möglich, nach innen und nach aussen gerichtete Selbstbilder strikt zu trennen. Die Darstellung in die eine Richtung beeinflusst auch die andere.

Als dritten grossen Themenbereich nennt Guckes die Auswirkungen von mentalen Stadtbildern auf die gebaute Stadt: Wie eine Stadt (um)gebaut wird, wird durch die mentalen Bilder derselben beeinflusst. Dies zeigt sich häufig bei konkreten Bauprojekten und den damit einhergehenden Konflikten. «Häuser, Strassen und Anlagen werden [...] mit Bedeutungen aufgeladen und provozieren durch Abrisse, Zerstörung oder Neubau stetige Neuinterpretationen. Die jeweiligen Bauvorhaben lassen Rückschlüsse auf die ihnen zugrunde liegenden Stadtbilder zu».⁷⁵ Bei Streitigkeiten um den Wandel der gebauten Stadt wird mit mentalen Bildern von Stadt argumentiert.

⁷³ Kiecol: Selbstbild und Image zweier europäischer Metropolen. Paris und Berlin, 2001, S. 19.

⁷⁴ Guckes: Konstruktionen bürgerlicher Identität, 2011, S. 12. Dort finden sich auch weiterführende Literaturangaben zu den Begriffen.

⁷⁵ Guckes, Schürmann: Stadtbilder – städtische Repräsentationen, 2005, S. 7.

Es ist zentral, die konkreten Auswirkungen mentaler Bilder zu reflektieren und zu zeigen, wie diese mentalen Bilder die städtebauliche, gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Entwicklung einer Stadt beeinflussten, und umgekehrt, wie diese Rahmenbedingungen die mentalen Bilder prägten. Die Analyse der Wechselwirkungen von gebauter Stadt und imaginerter Stadt ist ein Kern der vorliegenden Studie.⁷⁶

Stadtidentitäten entstehen im Zusammenspiel von innen und aussen sowie von gebauter und imaginerter Stadt. Sie sind nichts Naturgegebenes, Jahrhunderte Überdauerndes, sondern sie sind dynamisch und wandelbar: Sie werden konstruiert, ausgehandelt und erstritten, sind vielschichtig und teilweise widersprüchlich.⁷⁷ Es gibt nicht «die Stadtidentität». Sollen Stadtidentitäten in ihrer Vielfalt erfasst werden, müssen zwei Bedingungen erfüllt sein: Die Untersuchung muss sich auf konkrete Akteure beziehen und sie muss nahe an den Quellen erfolgen.

Akteure, die Stadtidentitäten konstruieren, bewegen sich innerhalb eines bestimmten sozialen Umfeldes und verfolgen bestimmte Interessen. Ausgangspunkt der Untersuchung der drei Fallbeispiele wird jeweils die Rekonstruktion einer «offiziellen» Imagepolitik der Stadt sein: Wie stellen die jeweiligen städtischen Behörden und/oder Tourismusorganisationen ihre Stadt dar? Mit diesen «offiziellen» Selbstbildern wird aber nur ein Teil der Identitätskonstruktionen erfasst. Es ist notwendig, auch nach Gegenbildern zu fragen, nach Widersprüchen und Widersprechenden. Zu diesem Zweck stellt sich bei jedem der Fallbeispiele auch die Frage, ob und inwiefern die Arbeiterschaft die offiziellen Selbstbilder teilte und wie sie diese Bilder allenfalls beeinflusste. Konflikte um Identitätskonstruktionen sollen in den Blick gerückt werden. Diese können nur dann aufgeschlüsselt werden, wenn man konkrete Fallbeispiele analysiert, auch auf der Mikroebene.

4 Gliederung und Quellen

Neben Einleitungs- und Schlusskapitel besteht die vorliegende Studie aus drei Stadtkapiteln, Winterthur, Luzern, Bern. Dieser Aufbau schafft einen Spannungsbogen und bietet zugleich die Möglichkeit, die einzelnen Stadtkapitel weitgehend losgelöst voneinander zu lesen und zu verstehen. Sie sind nicht identisch aufgebaut, wodurch die Eigenheiten jeder Stadt ausführlich berücksichtigt werden können. Es gibt aber eine Reihe verbindender Elemente zwischen den Kapiteln:

⁷⁶ Zu Zusammenhängen zwischen gebauter und imaginerter Stadt vgl. Escherich: Städtische Selbstbilder und bauliche Repräsentation, 2010. Larsen: Picturing Bornholm: Producing and Consuming a Tourist Place through Picturing Practices, 2006. Donald: Vorstellungswelten moderner Urbanität, 2005. Gunn (Hg.): Identities in space, 2001. Reulecke, Zimmermann: Zwölf Bemerkungen zur Stadt- und Urbanisierungsgeschichte, 2002.

⁷⁷ Vgl. Guckes: Konstruktionen bürgerlicher Identität, 2011, S. 12.

Das Unterkapitel 1 in jedem Stadtkapitel ist ein Stadtporträt mit den wichtigsten Angaben zur politischen, wirtschaftlichen, demografischen und städtebaulichen Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Der Schwerpunkt dieser Stadtporträts liegt jeweils auf dem Charakteristikum, das dazu geführt hat, dass die Stadt Teil meiner Studie ist: bei Winterthur auf der Industrie, bei Luzern auf dem Tourismus, bei Bern auf dessen Funktion als Bundesstadt. Geliefert werden hier die Hintergrundinformationen, die nötig sind, damit die Identitätskonstruktionen analysiert werden können. Diese Unterkapitel gehen von Beschreibungen der Städte in Schweiz-Reiseführern zu unterschiedlichen Zeitpunkten aus, basieren dann aber – als einziger Teil der Studie – vornehmlich auf Sekundärliteratur.

Dann folgen zu jedem Stadtkapitel drei Unterkapitel (Nummer 2–4). Bei allen drei Städten ist dabei die Grundstruktur die gleiche: Die «offizielle» Selbstdarstellung wird mit anderen Sichtweisen konfrontiert. Beim Beispiel Winterthurs werden zunächst eine Festschrift, eine Heimatkunde und der einzige erschienene Stadtführer analysiert. So wird die Selbstdarstellung der Stadt eruiert. Diese Selbstdarstellung wird dann konfrontiert mit der Darstellung der Stadt auf Postkarten: Als massenhaft verbreitetes Medium, das einer ökonomischen Logik folgt, eignet es sich zur Untersuchung der Tragweite dieser «offiziellen» Selbstbilder. In einem dritten Teil untersuche ich die Sichtweise der Arbeiter und ihre Beschreibungen der Stadt anhand von Arbeiterzeitschriften.

Im Falle Luzerns ist der Ausgangspunkt eine grosse Zahl von Stadtführern, die in unterschiedlichen Sprachen vorliegen und anhand derer analysiert wird, wie die Stadt den Touristinnen und Touristen präsentiert wird. Als – scheinbare – Gegenbilder werden im zweiten Teil Konflikte rund um den Tourismus thematisiert, wobei der Fokus auf der Perspektive der im Tourismussektor Beschäftigten liegt. Drittes Thema ist eine konkrete Kontroverse, bei der sich Selbstbilder direkt in städtebaulichen Diskussionen niederschlagen: Gestritten wird über die Frage, ob die Kapellbrücke abgebrochen werden soll.

Beim Fallbeispiel Bern schliesslich wird zunächst die Bedeutung des Status als Bundesstadt für Bern analysiert, unter Bezug auf die offizielle Selbstdarstellung sowie die Bundesarchitektur. Im zweiten Teil werden weitere – der Bedeutung des Status als Bundesstadt teilweise widersprechende – Elemente primär anhand von Selbstdarstellungsschriften untersucht, vor allem anhand von Stadtführern. Im dritten Kapitel stehen Debatten um ein Bauprojekt im Mittelpunkt: den Bau der Kirchenfeldbrücke und die Überbauung des Kirchenfeldes. An dieser Stelle werden Konflikte sowohl zwischen Arbeiterschaft und Bürgertum als auch zwischen der Rolle Berns als Bundesstadt und anderen Selbstbildern diskutiert.

Diese Auflistung zeigt, dass zum Eruierten der «offiziellen» Selbstdarstellung Stadtführer als Ausgangspunkt dienen sowie andere von «offizieller» Seite geförderte Schriften und Darstellungen. Was «offiziell» ist, ist dabei im Einzelfall zu klären. Diese Art von Schriften ziehe ich für alle drei Städte bei, und Verkehrsvereine sind Akteure, die ich bei allen Fallbeispielen untersuche. Allerdings ist zu beachten, dass ein Stadtführer von Luzern und ein Führer von Winterthur

zwar der gleichen Gattung angehören, was aber nicht heisst, dass sie tatsächlich die gleiche Bedeutung für die jeweilige Stadt hatten; insbesondere Zielpublikum und Reichweite solcher Schriften unterscheiden sich in einer Tourismusstadt und in einer Industriestadt.

Diese «offizielle» Selbstdarstellung wird konfrontiert mit unterschiedlichen Arten von Quellen. Zu erwähnen sind insbesondere drei. Erstens interessieren im weitesten Sinne Debatten um Stadtentwicklung und Bauvorhaben, mithin um die gebaute Stadt. Sie zeigen sich häufig in Zeitungsartikeln, können aber auch amtliche Akten unterschiedlicher Provenienz sein. Die Argumente in Diskussionen über Bauvorhaben weisen darauf hin, welche Motive städtischer Selbstdarstellung tatsächlich von Bedeutung waren respektive auf Resonanz stiessen. Zweitens frage ich systematisch nach Gegenbildern vonseiten der Arbeiterschaft. Dazu eignen sich Konflikte, die sich ebenfalls häufig in Zeitungsartikeln ausdrücken. Auch Gerichtsunterlagen können dafür nützlich sein. Drittens schliesslich sind für die Analyse mentaler Bilder auch materielle Bilder von grosser Bedeutung, insbesondere Stadtveduten. Es ist aufschlussreich, Unterschiede zwischen Stadtveduten herauszuarbeiten: Verglichen werden Stadtveduten aus unterschiedlichen Zeiträumen (wie veränderten sie sich im 19. Jahrhundert im Vergleich zur frühen Neuzeit), unterschiedlicher Provenienz (wie unterscheiden sich Stadtveduten je nach Produzent?) und auf unterschiedlichen Medien (wie unterscheiden sich Postkarten von Gemälden?).

Diese Auflistung zeigt eine grosse Vielfalt an Quellen, die je nach Kapitel noch durch weitere ergänzt werden, beispielsweise bei Luzern durch Reiseberichte. Diese Vielfalt macht es notwendig, immer wieder einen Schritt zurückzutreten und konkret nachzufragen: Was bedeutet es für Historikerinnen, Postkarten, Reiseführer oder auch Reiseberichte als Quellen zu verwenden? Welche quellenimmanenten Voraussetzungen müssen bei der Analyse beachtet werden?

Als Abschluss jedes Stadtkapitels folgt ein Vergleich: nach dem Kapitel «Winterthur» ein Vergleich Winterthurs mit anderen Industriestädten, in internationaler Perspektive. Nach «Luzern» ein Vergleich zwischen Luzern und Winterthur, da sie beide von einem bestimmten Wirtschaftszweig geprägt sind. Nach «Bern» folgt der Vergleich zwischen allen drei Städten und zugleich das Gesamtfazit.