



In Verbindung mit Hans Herzfeld†, Rudolf Hillebrecht,
Friedrich Mielke und Alexander Mitscherlich†
herausgegeben von Otto Borst

Carl Haase, Hannover
Die Hafenstädte im Nordseeraum

Luise Schorn-Schütte, Gießen
Stadt und Staat

Karl Delorme, Mainz
Altstadtsanierung: zum Beispiel Mainz

Marc Poulain, Kassel
Historische Bestattungsstätten



Die alte Stadt. Zeitschrift für
Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

In Verbindung mit Hans Herzfeld †,
Rudolf Hillebrecht, Friedrich
Mielke und Alexander Mitscherlich †
herausgegeben von Otto Borst

Band 3 / 1983. Zehnter Jahrgang

Redaktionskollegium: Dr. Otto Borst, Professor für mittlere und neuere Geschichte und ihre Didaktik an der Pädagogischen Hochschule Esslingen, Mozartweg 32, 7300 Esslingen (Schriftleitung) – Dr. Hans Joachim Fliedner, Leiter der Volkshochschule und des Stadtarchivs Offenburg, Ritterhaus-Museum, Ritterstr. 10, 7600 Offenburg – Dr. Henning Grabowski, Wiss. Ass. am Geographischen Seminar der Universität Münster, Königsberger Str. 79, 4400 Münster (Westf.) – Dr. Rainer Jooß, Professor für mittlere und neuere Geschichte und ihre Didaktik an der Pädagogischen Hochschule Esslingen, Föhrenweg 1, 7300 Esslingen – Professor Dr. Hermann Korte, Direktor des Instituts für Arbeitssoziologie und Arbeitspolitik der Ruhr-Universität Bochum, Steinweg 18, 4830 Rheda-Wiedenbrück – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, Nadistr. 20, 8000 München 40 – Redaktionssektorat: Eduard Theiner, Hölderlinweg 10, 7305 Altbach – Redaktionssekretärin: Ursula Bioly, Marktplatz 16, 7300 Esslingen am Neckar.

Die Zeitschrift erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 390 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 104,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 84,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 28,- einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 7000 Stuttgart 80, Heßbrühlstraße 69, Postfach 800430, Tel. 78631. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer GmbH, Graphischer Großbetrieb, Stuttgart. Printed in Germany.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 7300 Esslingen am Neckar, Marktplatz 16, Postfach 269, Tel. (0711) 357670. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, sowie fotomechanische und andere Vervielfältigungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Verlages.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln Mainz

Carl Haase

Die Hafenstädte im deutschen Nordseeraum: Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft Versuch eines vergleichenden Überblicks

Dieser Aufsatz ist als Forschungshilfe für den Hafenstädten und Schifffahrtsfragen fernstehenden Binnenländer gedacht, der sich als Städtehistoriker ein Bild von der Problemlage des ihm fremden Gebietes der Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste (und damit vielleicht der Hafenstädte überhaupt) machen möchte. Daher sei ihm auch eine Übersicht über einige der wichtigsten historischen Zeitschriften innerhalb des Städtewesens dieses Raumes vorangestellt.

A. Allgemeine Zeitschriften

1. *Hansische Geschichtsblätter* (zuletzt 99. Jahrgang 1981): Handels-, wirtschafts- und schiffahrtsgeschichtliche Zeitschrift. Im Mittelpunkt stehen der Raum (von Brügge bis Novgorod) und die Blütezeit (bis etwa 1550) der Hanse. Aber sowohl manche Aufsätze als auch die etwa die Hälfte jedes Bandes umfassende »Hansische Umschau«, bis 81. Jahrgang 1963 auch die Einzelbesprechungen, gehen zeitlich und räumlich (kaum inhaltlich) weit darüber hinaus. Beispiel: Die »Hansische Umschau« behandelt: Vorhansische Zeit, Hansestädte und niederdeutsche Landschaften, Mittel- und Ostdeutschland, Westeuropa, Skandinavien, Osteuropa, auch noch Schifffahrt und Schiffbau sowie bis 89. Jahrgang 1971 hanseatische Wirtschafts- und Überseegeschichte.

2. *Deutsches Schifffahrtsarchiv* (zuletzt: Heft 2 [Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseum, Heft 9] 1978): See- und Flußschifffahrt, Hafen-, Schiffbau-, Nachrichtenwesen, Schiffsmedizin, Fischerei, Schiffstechnikgeschichte, auch Nahrung und Rohstoffe aus dem Wasser, Flaggenkunde von den Anfängen bis zur Gegenwart. Füllt ziemlich genau die Lücke, die die mehr wirtschaftsgeschichtlich ausgerichteten und in den letzten Jahren die Neuzeit ausklammernden Hansischen Geschichtsblätter lassen. Bisher kein Rezensionsteil.

B. Wichtigste ortsgebundene Zeitschriften

3. *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* (zuletzt Band 67, 1981): Hamburgische Stadtgeschichte aller Themen und Sachbereiche.
4. *Bremisches Jahrbuch* (zuletzt Band 59, 1980): Bremische Stadtgeschichte aller Themen und Sachbereiche.

C. Große regionale Zeitschriften

5. *Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte* (zuletzt Band 107, 1982): Im Aufsatzteil vornehmlich Schleswig-Holstein und Dänemark; im sehr guten Rezensionsteil darüber hinaus auch Schweden, Norwegen und Finnland. – Meines Erachtens eine der besten und umfassendsten regionalen Zeitschriften der Bundesrepublik.
6. *Heimat* (zuletzt Band 86, 1979): Schleswig-Holstein. Über den Titel hinausweisende wissenschaftliche Beiträge.

7. Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte (zuletzt Band 53, 1981): Zentrales Organ der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen. Nur Einzelveröffentlichungen werden rezensiert. Neuerdings wird in dreijährigem Abstand auch eine kurz Stellung nehmende Übersicht über die Zeitschriftenaufsätze zu geben versucht.

D. Regionale Zeitschriften für kleinere Räume (von Norden nach Süden fortschreitend)

8. Nordfriesisches Jahrbuch (zuletzt 16, 1980).
9. Steinburger Jahrbuch (zuletzt 25, 1981).
10. Dithmarschen, N. F. (zuletzt Jahrgang 1979).
11. Stader Jahrbuch (zuletzt Jahrgang 1980).
12. Oldenburger Jahrbuch (zuletzt 81, 1981).
13. Emdener Jahrbuch (etwa alle drei Jahre statt dessen: Friesisches Jahrbuch): Zuletzt 61, 1981.
14. Osnabrücker Mitteilungen (zuletzt 87, 1981).

E. Zur Ostsee gewandt

Statt vieler sei nur genannt:

15. Zeitschrift des Vereins für lübeckische Geschichte und Altertumskunde (zuletzt 61, 1981).

Stadtentwicklung, gleichgültig, ob in Vergangenheit, Gegenwart oder Zukunft, war und ist immer abhängig von unendlich vielen verschiedenen Faktoren, von berechenbaren und noch mehr von unberechenbaren, von bewußter Planung und von unbeeinflussbaren äußeren Ereignissen, von der Veränderung staatlicher Grenzen, von der Erschließung oder dem Versiegen von Bodenschätzen, von der Entwicklung von Politik, Wirtschaft und Technik, von Struktur und Entwicklung des städtischen Umlandes etc. Die Reihe der möglichen Einflüsse ist unendlich, und das bewußte Wollen von Menschen darf dabei keinesfalls unterschätzt werden.

Betrachtet man nun die Stadtentwicklung an der deutschen Nordseeküste, an Eider, Unterelbe und Unterweser, an Jade und Ems, von den beiden schon ein Jahrtausend überdauernden Handelsknotenpunkten *Hamburg* und *Bremen* bis zu dem auch bereits ein halbes Jahrtausend umspannenden *Emden* und schließlich zu dem modernen *Wilhelmshaven*, so ist zunächst daran zu erinnern, daß an diesen und an anderen, weniger wichtigen Punkten an der Nordseeküste seit alters her *Seeschiffsverkehr* in die *Beförderung auf Landwege* übergeht – ganz gleich, ob Transport per Pferdewagen, Binnenschiff, Eisenbahn, Lastkraftwagen oder Pipeline.

Mit dieser Aufzählung ist bereits die zeitliche Reihenfolge der Entwicklung angedeutet. Und schon wird dabei sichtbar, daß die einzelnen Phasen bis zur Durchsetzung eines jeweils neuen Binnentransportmittels immer kürzer werden: Das aber hängt eng mit dem Wandel des *Seetransportwesens* zusammen.

Denn das Seetransportwesen ist seit der Mitte des 19. Jahrhunderts radikalen Wandlungen unterworfen. Sie aber haben im Kern alle die gleiche Ursache: Übergang vom

Holzschiffbau zum *Eisenschiffbau*.¹ Indem um die Mitte des 19. Jahrhunderts der Bau von Schiffen mit Eisenrumpf in großem Umfange möglich wird, ist der Schiffsgröße nach oben praktisch keine Grenze mehr gesetzt.

Die gesamten letzten Zweidrittel des 19. und der Beginn des 20. Jahrhunderts kennen neben dem Dampfschiff immer noch das Segelschiff; aber das Segelschiff mit Eisenrumpf macht bald schon Segelschiffsgrößen von etwa 5000 Bruttoregistertonnen (eine BRT = 2,83 m³) möglich.

Entscheidend für den Wandel der Seeschifffahrt ist also zunächst nicht der Übergang von Windkraft zu Dampfkraft, sondern, etwas früher bereits und von England kommend, der durchgängige Übergang der Passagier- und Frachtschiffe vom Holzrumpf zum Eisenrumpf.

Der Handel der Hafenstädte an der Nordsee und somit auch die Entwicklung dieser Städte ist also von vielerlei Einflüssen abhängig. Aber von allergrößter Bedeutung ist doch seit der Mitte des 19. Jahrhunderts das Anwachsen der Schiffsgrößen und damit auch ihres Tiefgangs mit der Durchsetzung des Eisenschiffbaus. Diese technische Entwicklung verschiebt unaufhaltsam die Akzente, die Gewichte der einzelnen Hafenstädte, ändert ihre Wertigkeit.

Schon immer änderten sich die Stromverhältnisse fortwährend bis in den Bereich hinein, wohin der Tidehub, nicht zuletzt Einfluß der Mondphasen, reichte und reicht. Tidehub, Stromversetzungen und immer größere Eisenschiffe seit Mitte des 19. Jahrhunderts zwingen nicht nur zu Baggararbeiten, sondern gegen Ende des Jahrhunderts auch immer stärker zu genau kalkulierten Stromregulierungen, um die Flußmündungen dem Schiffsverkehr offenzuhalten. Und sie zwingen auch zum Bau neuer Hafenplätze, die für die Großschifffahrt noch – oder wenigstens besser – erreichbar sind. So entsteht an der Wesermündung bereits 1827 *Bremerhaven*, aber, da die Elbe sehr viel näher an Hamburg heranführt als die Weser an Bremen, erst zu Anfang des 20. Jahrhunderts *Cuxhaven*.

Die Geschichte der Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste ist ein bewunderungswürdiges Zeichen dafür, wie menschliches Ingenium und menschliche Tatkraft häufig die unüberwindlich scheinenden Hemmnisse überwinden, die Natur, Technik und Politik aufrichten – aber auch ein Zeichen des möglichen Scheiterns aus Ursachen, die diese drei Kräfte als Widerpart immer wieder liefern können.

Ein kurzer Überblick über das Städtewesen im Nordseeraum mag das verdeutlichen.

¹ Paul Heinsius, Der Übergang zum Maschinenantrieb und vom Holz- zum Eisenschiffbau an den deutschen Ost- und Nordseeküsten im 19. Jahrhundert, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 1 (1975), S. 106–122; Gertrud Milkereit, Die Anfänge der Eisen- und Stahlherstellung für die Hochseeschifffahrt durch die Ruhrindustrie zwischen 1844 und 1880, ebda., S. 91–103.

1. Mittelalter bis zur Reformation

Wir beginnen mit dem Mittelalter, das auch die Zeit der *Hanse* im wesentlichen in sich schließt. Seit Beginn der schriftlich überlieferten Geschichte des norddeutschen Raumes sind *Hamburg* und *Bremen* bedeutende Hafenstädte, und sie behalten ihren hohen Rang bis in unsere Zeit. Zwei andere Städte an der Unterelbe, *Stade* und *Buxtehude*, werden bereits im Mittelalter durch die Stromversetzung der Elbe weitgehend aus dem Rennen geworfen.

Stade,² nahe der Elbe, so alt und zeitweise so bedeutend – oder bedeutender – wie Hamburg, von 1236 bis 1618 Hansestadt, noch einmal 1587, als die Merchant Adventurers zeitweise ihren Sitz von Hamburg hierher verlegen, für Hamburg eine echte Konkurrenz, stagniert im 18. Jahrhundert und kann seine Position mit 3500 bis 4500 Einwohnern nur als schwedische Festung, dann als welfische Provinzhauptstadt behaupten.

Bereits in seinen Anfängen, 1137, besitzt Stade zwei Pfarrkirchen, St. Willehadi und St. Pancratii, und im gleichen Jahre kommt St. Georg hinzu. Etwa 1155 erhält es durch Heinrich den Löwen das erste Stadtrecht, das bereits 1209 erneuert wird. Aber schon ist an der Ostsee *Lübeck* gegründet und nimmt in ganz kurzer Zeit einen hervorragenden Aufschwung. Die enge Verbindung Lübecks mit Hamburg zieht Hamburg mit und fördert auch diese Stadt so sehr, daß sehr schnell schon, wohl noch gegen Ende des 12. Jahrhunderts, Hamburg seinen Konkurrenten Stade zu überflügeln beginnt. Stade wird Hamburg nie wieder einholen. Es ist jetzt gegen Hamburg nicht mehr konkurrenzfähig, zumal die Elbe ihr Flußbett von Stade weg verlagert und im Laufe der Zeit immer mehr von der Stadt abbrückt. Im 19. Jahrhundert sind es bereits 5 km, und das Flößchen Schwingen ist nur unvollkommen in der Lage, die Verbindung zur See aufrecht zu halten.

Die Einwohnerzahl Stades, das schwedische Festung wird, schwankt 1650 bis 1850 immer zwischen 4000 und 6000 Einwohnern und erreicht erst um 1900 etwa 10000.

Daß Hamburg die Konkurrentin Stade bereits im 13. Jahrhundert überflügelt, zeigt sich auch darin, daß Stade 1279 das Hamburger Stadtrecht übernimmt. Die zunehmende Erstarrung der Stadt, ihr Stillstand wird heute noch in der breiten erhaltenen Bausubstanz des 17., 18. und 19. Jahrhunderts sichtbar – auch wenn Stades Handel in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts bis nach Westafrika und Westindien geht, wenn sich die Stadt am Walfang beteiligt, und wenn noch 1853 vier Stader Schiffe (Holzschiffe!) die Weltmeere befahren, und wenn bis um 1890 jährlich etwa 50 Seeschiffe in Stade anlegen: Das Eisenschiff hat sich bis dahin ebenso wenig wie die Dampfkraft voll durchgesetzt.

Anfang des 18. Jahrhunderts wird Stade hannoversche Provinzhauptstadt – und das

² Hans Wohltmann, Die Geschichte der Stadt Stade an der Niederelbe, Stade 1956; Jürgen Bohmbach, Vom Kaufmannswik zum Schwerpunktort. Die Entwicklung Stades vom 8. bis zum 20. Jh., Stade 1976; Ders., 700 Jahre Stader Stadtverfassung. Entwicklungsstufen einer Mittelstadt, Stade 1979.

bleibt es auch bis zur Verwaltungsreform im Bundesland Niedersachsen 1978, die selbst diese letzte bedeutendere zentrale Funktion der Stadt beseitigt.

*Hamburg*³ also holt gegenüber Stade auf! Bereits Kaiser Karl der Große hatte seinen Herrschaftsbereich bis über die Elbe hinaus vorschieben können. Wohl in den zwanziger Jahren des 9. Jahrhunderts entsteht die Hammaburg, und vor ihr dürften sich bald Kaufleute, Handwerker und Fischer niedergelassen haben. 845 wird diese Hammaburg zwar von den Wikingern niedergebrannt. Wohl kurz danach erhält Bischof Ansgar das Bistum Bremen zugewiesen: Die Polarität, Rivalität, aber auch Kooperation Hamburgs mit *Bremen* wird erstmals sichtbar! 915 und 983 kommt es zu Überfällen der Slaven auf das werdende Hamburg. Aber 1106 gibt Herzog Lothar von Sachsen die Grafschaften Holstein und Stormarn an Graf Adolf von Schaumburg, und die Schaumburger beginnen mit der Kolonisation Ostholsteins. Das entlastet für Hamburg die Slavengrenze; zugleich aber fällt dies zusammen mit der allgemeinen Entwicklung des Städtewesens im deutschen Raume. 1188 wird Hamburg als neue Stadt gegründet und 1189 von Kaiser Barbarossa privilegiert. Freier Handelsverkehr, Zollfreiheit, Fischereirechte werden gewährt oder bestätigt. Noch vor 1200 entstehen die Kirchspiele St. Petri und St. Nikolai. 1223 wird das Erzbistum Hamburg-Bremen zwar formal nach *Bremen* verlegt. Aber das hindert jetzt nicht mehr das Wachstum der Handelsstadt. Um 1230 wird die Gesamtstadt mit einer Ziegelmauer befestigt. Um 1240 entsteht das Kirchspiel St. Katharinen, um 1250 St. Jacobi: Die vier Hauptpfarrkirchen sind geschaffen.

Die Nordseestadt *Hamburg* und die Ostseestadt *Lübeck* bilden bereits im frühen 13. Jahrhundert eine Gemeinschaft. Aber zunächst und noch lange ist Hamburg nur der Nordseehafen Lübecks, denn der Ostseehandel ist anfänglich weit wichtiger als der Nordseehandel. Die Verbindungsstraße beider Städte wird 1246 vertraglich gesichert: Hamburgs Hansezeit bahnt sich an.

Um 1350 besitzt Hamburg bereits etwa 10 000 Einwohner, gegen Ende des Mittelalters etwa 15 000. Da ist es auch schon längst ein Mittelpunkt der Englandfahrer, also der Kaufleute, die es wagen, sich von der Küste zu entfernen und über das Meer hinauszu-fahren.

Eine Hamburg ähnliche Entwicklung, allerdings in ungleich kleinerem Maßstab, erfährt im Mittelalter *Buxtehude*.⁴ Auch diese Stadt treibt bereits vor 1385 Seehandel. Sie steht

³ Erich von Lehe (und viele andere), Heimatchronik der Freien und Hansestadt Hamburg, Köln o. J. (ca. 1959); Ernst Pitz, Die Zolltarife der Stadt Hamburg, Wiesbaden 1961; Walter Kresse, Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765–1823, Hamburg 1966 (wichtig!); Eckart Klessmann, Geschichte der Stadt Hamburg, Hamburg 1981; Bernhard Meyer-Marwitz, Das Hamburg-Buch. Eine umfassende »Gebrauchsanweisung« für die Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg 1981.

⁴ Erich Keyser, Städtegründungen und Städtebau in Nordwestdeutschland. Der Stadtgrundriß als Geschichtsquelle, 2 Teile (Text u. Karten), Remagen 1958 (Behandelt außer Buxtehude etwa Harburg, Husum, Itzehoe, Wilster. Manche Fehler; hat die Städteforschung aber außerordentlich befruchtet.)

mit Hamburg in Kommerzium und Konnubium in enger Verbindung. Buxtehuder Zuwanderer gelangen im Hamburger Senat in bedeutende Stellungen. Wirtschaftlich gehört Buxtehude zum Hamburger, nicht zum Stader Einflußbereich. Im 16. Jahrhundert lebt es von den Frachtverträgen mit Hamburg, vom Getreidehandel und vom Viehtransport. Andere Handelspartner sind die benachbarten oder stromgegenüber liegenden Landschaften: Wesermarsch und Dithmarschen. Weiter reicht es seit Beginn der Neuzeit nicht mehr. Die kleine Stadt, die 1815 erst knapp 2000 Einwohner hat, bringt es um 1900 nur auf etwa 3700, 1939 (mit der Eingemeindung von Altkloster) auf knapp 7500. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg kann die völlig unzerstörte Kleinstadt nochmals durch den Flüchtlingsstrom ihre Einwohnerzahl verdoppeln.

Zum mittelalterlichen Einzugsbereich der Elbe gehört rechtselbisch auch *Itzehoe*,⁵ an einem Elb-Nebenfluß, der Stör, gelegen. 1238 erhält es lübisches Recht und besitzt von 1260 bis 1846 das Stapelrecht. Es treibt Seehandel mit den Niederlanden und mit Norwegen. Allerdings besitzt die Stadt 1665 erst etwa 2000 Einwohner, 1803 etwa 2400. Erst 1845, kurz vor Aufhebung des Stapelrechts, ist die Einwohnerzahl auf nahezu 7000 gestiegen, 1895 auf fast 14000. Aber das hat mit einem Seehafen Itzehoe bereits längst nicht mehr viel zu tun.

An einem Nebenfluß der Stör wiederum, an der Krempau, entsteht um 1240/50 die Stadt *Krempe*.⁶ Auch sie eine Handelsstadt; um 1600 besitzt sie 19 Schiffe, die bis nach Lissabon und Venedig fahren. Damals hat Krempe wohl 4000 bis 5000 Einwohner. Aber 1616 wird, nur 5 km von Krempe entfernt, *Glückstadt* gegründet, und Krempes Bedeutung sinkt seitdem rapide ab. 1803 hat es knapp über 1000 Einwohner, ein Jahrhundert später, im Jahre 1900, knapp über 1500. Heute ist die Stadt wirtschaftlich bedeutungslos.

Ähnlich wie Krempe ergeht es dem winzigen *Wilster*⁷ an der Wilsterau, ebenfalls ein Nebenfluß der Stör. Zwar erhält Wilster 1283 Stadtrecht; aber um 1450 hat es erst 400 Einwohner, zur Reformationszeit etwa 700, eine Zahl, die erst nach 300 Jahren, 1803, auf knapp 1800 gestiegen ist. Trotzdem führt Wilsters Schifffahrt im 16. Jahrhundert bis nach Schottland, Portugal und Spanien.

An der *Weser*, die sehr viel schmaler ist als die Elbe, und deren Fahrwasser sehr viel

gefährdeter ist als das Elbfahrwasser, hat es eine Konkurrenz für *Bremen*⁸ (wie Stade für Hamburg) von Anfang an nicht gegeben. Die Gefahr für Bremen ist immer wieder die Versandung der Weser. Andererseits gewinnt Bremen auch nie, wie Hamburg, einen engeren Kontakt zur Ostsee. Es geht im Mittelalter sehr viel stärker als Hamburg seinen eigenen Weg. Dieser wird allerdings in der Neuzeit, von 1623 bis 1820, durch den oldenburgischen Weserzoll zu Elsfleth empfindlich gestört, und auch das Mißlingen der Bemühungen um die Reichsunmittelbarkeit im Westfälischen Frieden fördert nicht gerade das Gedeihen der Stadt. Bereits im 11. Jahrhundert erfolgt die erste Ummauerung des erzbischöflichen Bezirks, und um das Jahr 1200 wird die erste Mauer um die Stadt errichtet, die bereits im Jahre 1350 etwa 20000 Einwohner, also doppelt so viel wie Hamburg, zählt. Von da an geht es, mit mehrfachen großen Rückschlägen, im Prinzip doch aufwärts.

An der *Jade* gibt es im Mittelalter keine Entwicklungen, die denen an der Elbe oder Weser vergleichbar wären. Der Einbruch des Jadebusens mit seinen fortwährenden Stromversetzungen läßt mittelalterliche Schifffahrt dort wohl nur wenig zu. Daß in ganz früher Zeit das Jeverland, wie seine reichen Kirchenbauten zu erweisen scheinen, auch einen blühenden Seehandel besessen habe, ist exakt nicht nachzuweisen. Manche wollen in diesem Zusammenhang auch das Gudrunlied im Jeverland angesiedelt wissen.

Anders dagegen im *Dollart* und an der *Ems*: *Emden*⁹ gewinnt bereits im Spätmittelalter große Bedeutung. Daher auch legt Hamburg schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts Hand auf die unter den besonderen ostfriesischen Verhältnissen erst langsam zur Stadt werdende Handelsortschaft. Emdens Stapelrecht wird bereits 1494 von Kaiser Maximilian bestätigt, erst 1749 eingeschränkt und erst 1808 aufgehoben.

2. Von der Reformation bis zum Ende des Dreißigjährigen Krieges (1517–1648)

Natürlich ist Martin Luthers angeblicher Thesenanschlag von 1517 kein unmittelbarer Anstoß für eine veränderte Lage der Hafenstädte an der Nordseeküste. Aber mittelbar bringt das Reformationszeitalter doch beträchtliche Wandlungen im norddeutschen Städtewesen mit sich. Denn dieses Zeitalter mit seinen religiösen Reformen und Unruhen, seien

⁵ Marianne Hofmann, Die Anfänge der Städte Itzehoe, Wilster und Krempe, in: Zeitschr. der Gesellsch. für Schleswig-Holsteinische Gesch. (künftig: ZGesSHG) 83 (1959), S. 15–82; 84 (1960), S. 19–92; Heinz Kaufhold, Das Stapelrecht der Stadt Itzehoe, in: ZGesSHG 88 (1963), S. 11–68; Klaus-J. Lorenzen-Schmidt, Zur Vermögens- und Sozialstruktur der Städte Itzehoe, Krempe und Wilster i. d. 1. H. des 16. Jhs. in: ZGesSHG (102/103) 1977/78, S. 49–84 (wichtig!).

⁶ Hermann Ruhe, Chronik der Stadt Krempe, Glückstadt / Hamburg / New York 1938; R. Hansen, Die Festung Krempe unter Christian III. und Friedrich II. (1533–88), in: Nordelbingen 39 (1970), S. 35–53; Lard Hennings und Klaus-J. Lorenzen-Schmidt, Zur Topographie und Bevölkerungsstatistik Krempes im 15./16. und im 18./19. Jh., in: Steinburger Jb. 21 (1977), S. 189–200 u. 22 (1978), S. 223–234 (Nachweis der Irrtümer des Buches von Ruhe!).

⁷ Wie A 4 u. 5.

⁸ Ludwig Beutin, Bremen und Amerika. Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten, Hamburg 1953; Ders., Gesammelte Schriften, hg. v. Hermann Kellenbenz, Köln/Graz 1963; Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Band 1: Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1810). Band 2: Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg (1810–1918), Bremen 1975, 1976. (Band 3 mit Quellen- und Literaturverzeichnis und allen Belegen fehlt noch); Werner Kloos, Bremer Lexikon. Ein Schlüssel zu Bremen, Bremen 1977; Richard E. Mader / Hans-Christoph Hoffmann, Bremen. Stadt am Strom, Hamburg 1981.

⁹ Deutsches Städtebuch. Handbuch Städt. Gesch., hrsg. v. Erich Keyser. Band III: Nordwest-Deutschland I. Niedersachsen und Bremen (= Niedersächsisches Städtebuch, künftig: Nds. Städtebuch), Stuttgart 1952, hier: S. 123–126.

sie nun mit den Namen Martin Luther, Calvin, Zwingli, Menno Simons oder anderen verbunden, bringt überall im weiteren, erweiterten Nordseebereich, vor allem von den Niederlanden her, größere Menschenmassen in Bewegung. Viele müssen ihres Glaubens, ihrer religiösen Überzeugung wegen ihren alten, angestammten Lebensraum verlassen, müssen ins Exil gehen und ziehen in andere Länder und dort in die jetzt überall entstehenden neuen Städte mit einer neuen, wenigstens bedingten, Glaubensfreiheit. Die immer stärker werdenden Landesfürsten nutzen die Gelegenheit, solche Glaubensflüchtlinge, die zumeist handwerklich besonders tüchtige und aufgeweckte Menschen sind, durch mancherlei Privilegien an sich zu ziehen, um ihrem manchmal noch darniederliegenden Städtewesen aufzuhelfen. Eine Menschenbewegung entsteht, die sich in der folgenden Epoche, nach dem Westfälischen Frieden, noch verstärken wird.

Die Stadt *Husum*¹⁰ an der Husumer Au, vor deren Einmündung in das Wattenmeer, gehört nicht zu diesen »Exulantenstädten«. Sie wird bereits 1465 »bleek«, ist nur leicht befestigt, heißt 1582 »Weichbild« und erhält den Stadtnamen 1603, denn sie ist Ende des 16. Jahrhunderts eine wichtige Station des »Ochsenweges«, der von Dänemark nach dem Süden führt (1590: 2171 Ochsen!). 1582 soll der Ort etwa 6000 Einwohner, 1625 etwa 7000 gehabt haben. Aber die erste große Handelseinbuße erfolgt nach 1621 durch die Gründung des nur 12 km entfernten *Friedrichstadt* an der Eider. Husums Einwohnerzahl wird für 1700 auf nur noch etwa 4000 geschätzt. Diese Zahl dürfte einigermaßen realistisch sein, denn 1803 beträgt die Einwohnerzahl etwa 3650, 1845 knapp 4000 und 1900 erst knapp 7500. Im 18. Jahrhundert sind Walfang und Robbenschlag, auch Ostindienfahrt nachweisbar.

Das am Ufer der *Eider*, nahe der Einmündung in die Nordsee gelegene *Tönning*,¹¹ wird 1590 durch Herzog Adolph von Holstein-Gottorf zur Stadt erhoben und wird 1644, also gegen Ende des Dreißigjährigen Krieges, Hauptfestung der Gottorfer, behält diese Stellung auch bei, hält 1700 sogar einer Belagerung stand, bis 1714 die Dänen die Festungswerke schleifen. Auch etliche Holländer siedeln sich in Tönning an. Als 1785 der Eiderkanal eröffnet wird, gibt das der Stadt sogar einen beträchtlichen Aufschwung. Aber die Einwohnerzahl wächst bis 1795 nur auf etwa 1500 an. Dann bringt die Franzosenzeit Tönning, das damals auch Hauptstützpunkt für den Postverkehr Englands mit dem Norden wird, einen weiteren Aufschwung, der mit der britischen Elbblockade von 1803 bis 1806 im Jahre 1805 die Einwohnerzahl auf nahezu 6000 hochschnellen läßt: Tönning wird zeitweise fast ein »Klein-Hamburg«. Dann sinkt die Stadt wieder ab und erhält erst in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts durch Viehverschiffung nach England für ein

¹⁰ Jürgen Brockstedt, Husums Überseebeziehungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Nordfriesisches Jahrbuch 13 (1977), S. 63–79.

¹¹ Harry Schmidt, Festungen und Befestigungsanlagen Friedrichstadt und Tönning. Nach den Handschriften des Generalmajors Wolf, in: ZGesSHG 80 (1956), S. 229–248.

halbes Jahrhundert nochmals Auftrieb, dann noch einmal um 1900 durch die Eiderwerft, die zeitweise 1000 bis 1200 Arbeiter beschäftigt. Aber alle diese Aufschwünge halten nicht an, und 1933 hat Tönning nur etwas mehr als 3000 Einwohner.

Mit *Friedrichstadt*¹² an der Eider und Glückstadt an der Elbe erreichen in Schleswig-Holstein die Exulantenstädte ihren ersten Höhepunkt. Friedrichstadt wird 1621 von Herzog Friedrich III. von Holstein-Gottorf mit holländischen Remonstranten planmäßig gegründet, von Grachten umgeben und 1623 auch umwallt. Außer den Remonstranten und Lutheraner leben dort im 17. Jahrhundert noch Sozinianer, Quäker, Katholiken, Mennoniten und Juden. Es wirkt auch heute (1980) noch immer wie eine holländische Kleinstadt, mit einem bis in unser Jahrhundert hinein dem Holländischen ähnlichen plattdeutschen Sonderdialekt, obwohl die Zahl der Holländer durch Rückwanderung bald zurückgegangen ist.

Herzog Friedrichs Plan ist auf die Schaffung einer bedeutenden Handelsstadt gerichtet; bereits 1622/23 sendet er deswegen Gesandte nach Frankreich, Algier und der Levante und schließt 1627 einen Handelsvertrag mit Spanien, Portugal und den spanischen Niederlanden. Auch Getreidehandel aus der Ostsee über Kiel und Eckernförde und dann über Friedrichstadt nach Westeuropa ist geplant. Ein Handel auf dem Landwege über Rußland nach Persien wird ins Auge gefaßt und durch entsprechende Missionen 1633 und 1635 unterstützt. Aber alle diese Pläne scheitern; Friedrichstadt bleibt unbedeutend und überschreitet die Zahl von 2500 Einwohnern bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges nicht mehr.

Ein wenig mehr Glück hat König Christian IV. von Dänemark mit der 1617 gegründeten Festungsstadt *Glückstadt*¹³ an der *Elbe*. Die Lage unmittelbar an dem großen Fluß bedeutet bis zur Verlagerung des Flußbettes eine große Aufstiegschance. Glückstadts Hafen wird Handelshafen und zugleich dänischer Kriegshafen. Bereits 1630 wird ein Handelsvertrag mit Spanien geschlossen. Adelige, Offiziere und hohe Beamte werden herangezogen. Eine Freistadt für holländische Remonstranten, Calvinisten, Mennoniten,

¹² Harry Schmidt, Friedrichstadt. Vergangenheit und Gegenwart. Lübeck/Hamburg³ 1957 (Heimatsbuch!); Gerhard Eimer, Die Stadtplanung im schwedischen Ostseereich 1600–1715, Stockholm 1961 (Behandelt auch Friedrichstadt und Glückstadt. Ein wichtiges Buch!); Willi Friederich Schnoor, Die rechtliche Organisation der religiösen Toleranz in Friedrichstadt in der Zeit von 1621 bis 1727, Kiel (jur. Diss.) 1976.

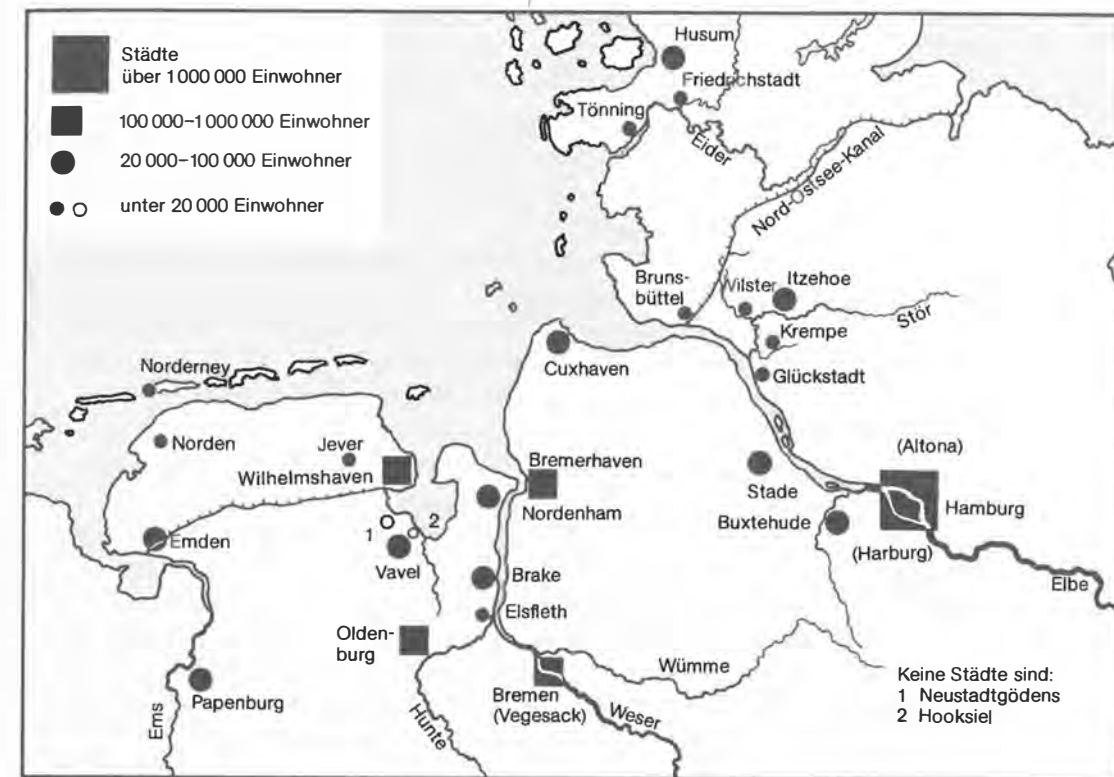
¹³ Glückstadt im Wandel der Zeiten, 3 Bände, Glückstadt 1963–1968; Gerhard Köhn, Die Bevölkerung der Residenz, Festung und Exulantenstadt Glückstadt von der Gründung 1616 bis zum Endausbau 1652. Methoden und Möglichkeiten einer historisch-demographischen Untersuchung mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung. Textband: Neumünster 1974; Reimer-Jens Möller, Über den englischen Seekrieg in den norddeutschen Küstengewässern, insbes. die Belagerung der Festung Glückstadt 1813/1814, in: Steinburger Jb. 21 (1977), S. 87–110 u. 22 (1978), S. 187–208.

für holländische und portugiesische Juden wird errichtet. Island-, Bergen-, Westafrikafahrer siedeln sich an, um die Mitte des 17. Jahrhunderts auch Walfänger und Robbenschläger. Kurz: Glückstadts Aufstieg scheint gut programmiert, und in der Tat besitzt die Stadt 1688 etwa 2800 bis 2900 Einwohner. Um 1800 ist die Zahl 5000 knapp überschritten. Aber den großen Wirtschafts- und Bevölkerungsanstieg der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts macht die Stadt nicht mehr mit; die Verlagerung des Elbeflußbettes, die Sände, hemmen ihren weiteren Aufstieg. 1900 beträgt die Bevölkerungszahl gerade etwas über 6500.

Von den linkselbischen Städten ist *Harburg*,¹⁴ heute Teil Hamburgs, noch bis 1872 von Hamburg völlig abgesetzt und von dort nur schwer über die Elbinseln zu erreichen. Es besitzt zwar bereits im Mittelalter einen Stadtrat, wird aber erst im 16. Jahrhundert befestigt, erhält erst 1586 ein Rathaus und wird erst 1620 »Stadt« genannt. Bis 1642 ist es für ein Jahrhundert welfische Nebenresidenz, was zur Belebung der Stadt wohl wesentlich beiträgt. 1725 besitzt Harburg bereits nahezu 4000 Einwohner, eine Zahl, die es ungefähr bis 1800 behauptet. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wächst die Einwohnerzahl auf mehr als 5000. Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke nach Celle 1847 mag dazu beitragen, denn 1861 sind es mit fast 12000 bereits mehr als doppelt so viel.

1872, schon in preußischer Zeit, wird endlich die Eisenbahn nach Hamburg eröffnet, 1873 auch die nach Bremen. 1881 folgt die Strecke über Stade nach Cuxhaven. 1890 hat die Einwohnerzahl 35000 erreicht, 1900 fast 50000, 1938 schon 80000. Es ist kein Zweifel: Wie Altona profitiert auch Harburg in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vom Gedeihen Hamburgs. Bereits 1848/54 haben die Welfen Harburg zum Freihafen gemacht. Die Preußen weihen 1882 die neue Hafenschleuse ein und errichten 1907 neue Tidehäfen. Harburgs Hafen wird im Zuge der Durchsetzung der Eisenschiffe und ihrer wachsenden Größe dauernd vertieft. 1911 liegt die mittlere Tiefe bereits bei 10,2 m. 1929 entsteht ein vierter Seehafen. Im Zuge dieser Entwicklungen ist es nur folgerichtig, daß Hamburg seine beiden Nachbarstädte, das ehemals schleswig-holsteinische Altona und das ehemals hannoversche Harburg, beide jetzt preußisch, an sich bringen möchte. Aber erst 1937, unter nationalsozialistischer Herrschaft, gelingt es, die lange schon vorhandenen Pläne zu verwirklichen: Harburg verliert, wie Altona (und Wandsbek), durch das Groß-Hamburg-Gesetz seine Selbständigkeit und wird ein Teil von Hamburg.

¹⁴ Nds. Städtebuch, S. 177–180; *Hans Szymanski*, Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen und den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867, Hannover 1958.



An der *Weser* wird der Bau des Vorhafens von Bremen, *Vegesack*,¹⁵ 1619 begonnen und 1623 vollendet. Die Blütezeit des Hafens dauert bis etwa 1820; aber dann versandet er langsam. Bereits 1780 und 1819 hat Kurhannover bzw. das Königreich Hannover bei Vegesack vergebens eine neue Hafengründung versucht. – 1759 wird Vegesack »Flecken« genannt. Erst 1850 erhält es Stadtrecht, wird dann aber 1939 in Bremen eingemeindet. Die Einwohnerzahl beträgt 1812 knapp 1400. Erst um die Jahrhundertmitte wird die Zahl 3500 überschritten und bis 1900, wohl wegen der Versandung, nur 4000 knapp erreicht.

*Oldenburg*¹⁶ an der Hunte, einem linken Nebenfluß der Weser und überdies an der

¹⁵ Nds. Städtebuch, S. 67–70.

¹⁶ *Georg Sello*, Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit. Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins II, 1906; *Karl Hoyer*, Geschichte der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rehderi 1882–1932, Oldenburg/Hamburg 1932; *Hermann Lübbing*, Oldenburgische Landesgeschichte, Oldenburg o. J. (nach 1950); *Heinz-Joachim Schulze*, Oldenburgs Wirtschaft einst und jetzt, Oldenburg 1965.

Grenze zum friesischen Raume gelegen, erhält Stadtrechte erst 1345. Erst seit dem 16. Jahrhundert kann die Stadt sich an der Seeschifffahrt beteiligen. 1574 wird eine Schiffergesellschaft gegründet. Von 1580 bis 1601 ist das Island-Partenreederei-Geschäft nachweisbar. Heringe werden im ausgehenden 16. und im 17. Jahrhundert aus Holland und aus Schonen geholt. Auch nach Portugal und Spanien fahren oldenburgische Schiffe. Aber noch im 17., vor allem jedoch im 18. Jahrhundert geht die Verbindung zur Weser wegen Versandung der Hunte langsam verloren.

Die Einwohnerzahl Oldenburgs, die um 1500 etwa 2300 Köpfe betragen haben mag, wächst gegen Ende des 18. Jahrhunderts, oftmals hin- und herschwankend, auf mehr als 4000. 1807 beträgt sie 4700, 1816 bereits mehr als 6000. 1846 sind die 10 000 überschritten, 1895 die 25 000, 1925 die 50 000, 1939 die 75 000 und 1946 die 100 000. Aber es ist nicht die Hafenstadt Oldenburg, der ein derartiger Aufschwung zu verdanken ist, sondern die Residenz-, dann die Behördenstadt.

In *Elsfleth*¹⁷ an der Unterweser, das erst 1856 Stadt wird, wird schon 1623 der erst Anfang des 19. Jahrhunderts abgeschaffte oldenburgische Weserzoll eingerichtet, der den Bremern das Leben schwer macht. Die Stadt beginnt mit 1855: 2300 Einwohnern, fällt aber auf 2000 im Jahre 1900 zurück. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch ist *Elsfleth* ein bedeutender Segelschiffhafen.

An der *Jade* gibt es, wie in Schleswig-Holstein Friedrichstadt, Glückstadt und in gewissem Sinne auch Altona, ebenfalls eine Exulantenstadt, die allerdings formal nie Stadt geworden ist: *Neustadtgödens*.¹⁸ Der zu Ostfriesland gehörende Ort wird im 16. Jahrhundert als religiöse Freistadt von mennonitischen Schifffern gegründet. So ist es nicht erstaunlich, daß sich dort, außer Lutheranern und Katholiken, auch Mennoniten, Reformierte und Juden ansiedeln, die alle jeweils eigene Gotteshäuser besitzen. (Um 1960 herum waren sie noch zu erkennen.) Aber die aufkommende Blüte des Ortes wird bereits 1597 bis 1615 durch die Grafen von Oldenburg mit dem Bau des »Ellenser Dammes« über das »Schwarze Brack« erstickt: 1362 war durch die »Marcellusflut« das »Schwarze Brack« erst entstanden und hatte den seewärtigen Zugang zum späteren Neustadtgödens geöffnet. Heute trägt der Ellenser Damm die Straße von Oldenburg nach Wilhelmshaven.

Auch der Flecken *Hooksiel*¹⁹ an der Jade erhält niemals Stadtrechte. Er wird 1583 zum Hafen der Stadt Jever. Seine Geschichte als Sielort beginnt 1546 mit der Verlegung der Schleuse von Rüschenstede nach Hook. Von 1575 bis 1578 ist Islandfahrt nachweisbar.

Aber 1588 erschwert ein Siel mit geschlossenem zweiten Sieltor den Schiffsverkehr. Erst 1885 wird ein erstes steinernes Siel errichtet. Eine besondere Schleuse nach Jever lehnen die Hooksier selbst ab. Hooksiel ist heute nur ein kleiner Einfuhrhafen für Holz und Getreide, die beide in den letzten Jahren noch zurückgingen.

Jever,²⁰ ursprünglich am Meer, am Jadebusen gelegen, liegt heute etwa 15 km davon entfernt. Die Stadt wird 1536 von »Fräulein« Maria von Jever neu gegründet und auch befestigt. Sie nennt sich »civitas«, aber auch »Flecken«. 1769 hat der Ort nicht einmal 1600 Einwohner, 1791 knapp 2400. Aber dank seines Hafens Hooksiel wächst der Ort während der Franzosenzeit auf (1816) mehr als 3500 Einwohner an. Allerdings steigt die Einwohnerzahl im 19. Jahrhundert dann nur noch wenig. 1855 beträgt sie etwas mehr als 4000, 1895 sind es 5300 und erst 1938 knapp über 7000. Der mittelalterliche Handel Jevers soll, als es noch unmittelbar am Jadebusen lag, bis nach Frankreich gegangen sein. Nachdem 1583 das Hookstief gegraben und Hooksiel Jevers Hafen wird, geht der Handel auch durch den Sund und zeitweise nach Island.

Das ostfriesische *Norden*,²¹ dem eine Stadtrechtsverleihung, wie nahezu allen ostfriesischen Städten, unbekannt ist, ist seit dem 14. Jahrhundert Hafenplatz. Man schätzt, daß um 1500 sein Seeverkehr bereits etwa die Hälfte des Emders beträgt. Im Fernhandel stehen die Spanien- und die Hamburgfahrt im Vordergrund, bis der Hafen allmählich verschlickt. Aber noch 1817 werden 85 ankommende und 81 auslaufende Schiffe gezählt.

*Emden*²² ist im 16. Jahrhundert die bedeutendste Reedereistadt Europas. Hier gewinnt in der Mitte des 16. Jahrhunderts die Heringsfischerei besonderes Gewicht – und behält es bis in unsere Zeit. 1562 wird die Einwohnerzahl der Stadt auf 8200 geschätzt, sinkt dann aber in den nächsten hundert Jahren wieder etwas ab. 1756 wird sie mit nahezu 7000 angegeben. 1790 ist die Zahl 8000 wieder überschritten. Zehn Jahre später, 1800, sind es etwas über 10 000. Dann aber geht es langsamer: 1852 etwa 12 500 Einwohner, 1900 etwa 16 500, nach einer Eingemeindungswelle dann 1939 etwa 35 000.

3. Vom Ende des Dreißigjährigen Krieges bis zur napoleonischen Zeit (1648– ca. 1803)

Diese anderthalb Jahrhunderte bringen für die deutschen Nordseehäfen eine gegenüber der vorhergehenden Epoche eher gemäßigte Entwicklung. Das gilt für das Städtewesen insgesamt wie für das Wachstum und Gedeihen einzelner Städte. Erst die sechziger Jahre des 18. Jahrhunderts bringen, vielleicht als Vorboten für das kommende Revolutionszeitalter, den Ansatz zu beträchtlichen Wandlungen.

¹⁷ *Nds. Städtebuch*, S. 120–121.

¹⁸ *Lübbing*, wie A 16, S. 105.

¹⁹ Vgl. A 20.

²⁰ *Nds. Städtebuch*, S. 356–359.

²¹ *Ebda.* S. 250–252.

²² *Ernst Siebert / Walter Deeters / Bernard Schröer*, Geschichte der Stadt Emden. 1750 bis zur Gegenwart (= Ostfriesland im Schutze des Deiches VII), Leer 1980.

Altona,²³ im Gegensatz zu Hamburg immer eine offene Stadt, wird als Handwerker- und Fischerstadt, dann auch, neben Hamburg, als Zeitungsstadt, in Hamburgs Wachstum mit hineingezogen. 1664 erhält es endlich das Stadtprivileg. Und wegen der von Dänemark geförderten Glaubens- und relativen Pressefreiheit ziehen, ähnlich wie vorher nach Glückstadt, dessen Stillstand bereits abzusehen ist, neben den Lutheranern auch Andersgläubige in großer Zahl dorthin. Hat Altona um 1650 noch etwa 3000 Einwohner, so sind es 1710 bereits etwa 12000, 1769 schon 18000 und 1803 sogar 23000: für jene Zeit eine gewaltige Zahl, die freilich von Hamburg mit bereits etwa 100000 Einwohnern noch beträchtlich übertroffen wird. Von der Einwohnerzahl Bremens (1807: 36000) ist Altonas Einwohnerzahl nicht allzuweit entfernt. Im Gegensatz zu sämtlichen anderen nordelbingischen nordseewärts gerichteten deutschen Städten zieht Altona in seiner Entwicklung also mächtig voran. Es ist um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert bereits doppelt so groß wie Emden.

Für Bremen bringen die Jahre nach dem Westfälischen Frieden zunächst beträchtliche Rückschläge. Art. XI, § 2 des Friedens von Osnabrück bestätigt den Oldenburgern den Weserzoll in Elsfluth. Die 1646 zunächst gewährte Reichsunmittelbarkeit wird der Stadt verweigert. Die Weser versandet zudem allmählich. Außerdem bauen die Schweden ab 1672 an der Geestmündung die Karlsburg, auch eine (allerdings scheiternde) Bedrohung des Bremer Handels. Insgesamt, mit Fortschritten und Rückschritten, ist jedoch der grundsätzliche Aufschwung Bremens zu einer der führenden Seestädte des Reiches nicht mehr aufzuhalten. 1767 wird von mehreren Handelshäusern auf Aktienbasis die »Assekuranz-Sozietät« gegründet. 1778 fahren 119 Seeschiffe unter Bremer Flagge. 1780 wird die Verbindung mit Boston in den USA hergestellt. Seitdem nimmt der Handel mit den USA zu. Dann kommen die Französische Revolution und die napoleonische Zeit: Die Stadt gerät zwischen die Interessen der Weltmächte Frankreich und England. Erst im 19. Jahrhundert geht es weiter aufwärts.

Die Wurzel der Stadt Brake²⁴ an der Weser unterhalb Bremens hängt eng mit der Weserversandung zusammen. Der Hafenort wächst aus verschiedenen oldenburgischen Landgemeinden zur Landgemeinde Harrien zusammen. 1764 wird eine Lotsengesellschaft für Weserlotsen gegründet. 1787 werden Dükdalben, also pfählerne Halteplätze für Seeschiffe, erwähnt. Aber erst zu Anfang des 19. Jahrhunderts, die Weser versandet mehr und mehr, ist in Brake das Laden und Löschen Bremer Schiffe zu erkennen, und erst 1835 erhält die Landgemeinde einen Freihafen. 1846 wird der optische Telegraf errichtet, heute noch Brakes Wahrzeichen. Nach der Revolution von 1848 wird Brake Liegeplatz der kurzlebigen neuen Reichsflotte. Aber immer noch ist es nicht Stadt; das wird es erst 1856.

²³ Hans Berlage, Altona. Ein Stadtschicksal. Von den Anfängen bis zur Vereinigung mit Hamburg, Hamburg 1937; Heinrich Kloth, Altona in Vergangenheit und Gegenwart, Hamburg 1951; Günter Marwedel, Die Privilegien der Juden in Altona, Hamburg 1976.

²⁴ Albrecht Eckhardt / Wolfgang Günther / Friedrich-Wilhelm Schaer / Heinrich Schmidt / Friedrich-Helmut Winter, Brake. Geschichte der Seehafenstadt an der Unterweser, Oldenburg 1981.

Die Stadt Varel²⁵ an der Nordwestecke des Jadebusens geht aus der dänischen Gründung Christiansburg von 1681 hervor, die bereits 1694 wegen Verschlammung des Hafens wieder aufgegeben wird. 1683 hat die Stadt etwa 2000 Einwohner, hundert Jahre später, 1793, noch ungefähr die gleiche Zahl. Während der napoleonischen Kontinentalsperre gibt es eine kurze Blütezeit, als unter der Flagge der Herrschaft Knyphausen der Schmuggel mit England gedeiht. Erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts beginnt ein gleichmäßiges schwaches Wachstum der Stadt. 1846 wird eine Schleuse, 1852 der Vareler Hafen angelegt, und so erhält der Ort 1856 endlich auch Stadtrecht. 1860 und 1900 wird die Zahl von 5000 Einwohnern knapp überschritten. 1939 sind es 8000. Aber erst der Flüchtlingsstrom nach dem Zweiten Weltkrieg, verbunden mit Zuzüglern aus der Nachbarschaft des völlig zerstörten, aber seit etwa 1960 infolge des Ölbooms eine neue Lebensgrundlage als Zivil-Tiefwasserhafen gewinnenden Wilhelmshavens fördert auch die weitere, allerdings bescheiden bleibende Entwicklung Varels.

In Emden²⁶ beginnt die Fahrwasserverschlammung bereits etwa 1680, nachdem die Ems seit dem 16. Jahrhundert ihr altes Bett verlassen hat. Das Stapelrecht der Stadt wird zudem 1749 eingeschränkt und 1808 bzw. 1825 ganz aufgehoben. Trotzdem kann ab Mitte des 18. Jahrhunderts die Spanienfahrt aufgenommen werden, und die Heringsfahrt, also die Fischerei, geht weiter. 1775 besitzen Emdens Reeder 75 eigene Schiffe, aber bereits wenig später, 1782, 406! Allerdings beträgt die Zahl 1792 nur noch 129. Eine neue Epoche beginnt aber erst für den gesamten Raum des Emslandes mit der endgültigen Aufhebung des Emszolls 1825. Es ist das Jahr einer gewaltigen Sturmflut, der – bisher – letzten großen Gefahr für die Stadt von der See her.

Eine eigentümliche Entwicklung nimmt in dieser Zeit das langgestreckte Papenburg.²⁷ 1631 als Moorkolonie entstanden, hat der Ort bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts nur Torfschiffahrt. 1744 gibt es knapp 1300 Einwohner. Davon sind aber bereits 48 Schiffer, zwölf Zimmerleute, meist Schiffszimmerer, und sechs meist im Schiffbau tätige Schmiede. Die Küstenschiffahrt nimmt seit etwa 1771 ständig zu, und wenige Jahre später, um 1780, geht sie bereits bis Bordeaux, Danzig, Riga und zu englischen Häfen. 1784 hat der Ort etwa 2100, dann 1795 etwa 2500 Einwohner. Aber der große Aufschwung kommt doch erst im 19. Jahrhundert und ist nur kurz. Er dauert bis etwa 1860/70. Es ist ein Aufschwung, der einerseits auf der Werftindustrie, Bau von seegängigen Holzschiffen, andererseits auf der Schifffahrt selbst beruht und so bereits alle Zeichen einer Monokultur aufweist.

²⁵ Ado Jürgens, Wirtschafts- und Verwaltungsgesch. der Stadt Varel, Oldenburg 1908; Werner Brune, Wilhelmshavener Heimatlexikon, 2 Bde., Wilhelmshaven 1972.

²⁶ Wie A 22.

²⁷ Hedwig Schlieps, Der Schiffbau und die Reederei Papenburgs von 1783 bis 1913, in: Osnabrücker Mitt. 52 (1930), S. 69–156; Jürgen Meyer, Vom Moor zum Meer. Papenburgs Schifffahrt in drei Jahrhunderten, Norderstedt 1976.

Die Insel *Norderney*,²⁸ die hier stellvertretend für andere, gleichartige Inseln an der norddeutschen Küste genannt sei, beschäftigt sich im 17. und 18. Jahrhundert, nicht verwunderlich, mit der Fischerei. Aber es gibt auch Walfang. Die Einwohnerzahl ist klein: 1800 besitzt Norderney erst knapp 600 Einwohner, 1850 etwa 900. Erst danach kommt der große, dem Fremdenverkehr zu verdankende Aufschwung: 1880 bereits über 2000 Einwohner, 1900 über 4000 und 1939 nahezu 6400. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts besitzen die Einwohner 30 bis 40 inseleigene Frachtschiffe. Stadt wird Norderney erst 1948.

4. Das 19. Jahrhundert

a. Die erste Hälfte (ca. 1800 bis ca. 1850)

Ganz allgemein revolutioniert das 19. Jahrhundert das Verkehrswesen, so auch den Seeverkehr. Es bringt, von England kommend, den Bau von *Eisenschiffen* und den Einsatz von *Dampfkraft* als Antriebsmittel. Robert Fulton experimentiert bereits 1803 erstmals mit einem Dampfschiff auf der Seine, 1807 auch auf dem Hudson. Ein wenig später, 1814, bewegt Stephenson in England die erste funktionsfähige Dampflokomotive. 1818 endlich überquert das erste Dampfschiff, die »Savannah«, noch mit hölzernem Rumpf und seitlichen Schaufelrädern, auch hilfsweise mit Segeln ausgerüstet, in 26 Tagen den Atlantik. Und 1820 endlich wird in England das erste Dampfschiff mit Eisentrumpf gebaut.

Dampfkraft als Antriebskraft auch für Schiffe und der Bau von Schiffen mit eisernem Rumpf liegen also zeitlich sehr nahe beieinander. Das Dampfschiff geht dem Eisenschiff eineinhalb Jahrzehnte voran; aber während das Eisenschiff den Schiffbau und damit den Welthandel revolutioniert, während es jetzt Handelsschiffe von vorher nicht geahnten Größenordnungen möglich macht, lebt der Segler als riesiges Eisenschiff noch lange weiter und beherrscht als Handelsschiff noch zu Ende des 19. Jahrhunderts weitgehend das Bild der Häfen. Als Erstes steigt der Passagier- und Postdampfer im Liniendienst auf Dampfkraft um.

Die wichtigsten Innovationen erfolgen durch den Kriegsschiffbau. Hier finden Eisentrumpf und Dampfkraft ihre erste selbstverständliche Anwendung. Und der entscheidende Durchbruch erfolgt im Mutterland der Industriellen Revolution, in England. Beide entscheidenden Entwicklungen, Eisentrumpf und Dampfkraft, ziehen fast zwangsläufig – so will es im Nachhinein scheinen – eine Fülle von anderen technischen Innovationen nach sich: Schiffsschraube, Quadrant, Seekabel usw.

Was aber bedeutet das alles für die Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste?

Um das abschätzen zu können, muß man sich zunächst klarmachen, daß Deutschland gegenüber Großbritannien, aber auch gegenüber Frankreich, mindestens in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch ein Entwicklungsland ist. Im deutschen Raume gibt es

²⁸ Nds. Städtebuch, S. 254–255.

zunächst wenig technische Innovationen. Man importiert britische Technik und britische Techniker und Ingenieure. Erst die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts bringt binnen weniger Jahrzehnte auch in Deutschland den großen technischen Durchbruch zur Moderne. (Die Geschwindigkeit, mit der dieser Durchbruch in Deutschland erfolgt, ist zu bedenken, wenn man sich darüber wundert, daß in unserer Zeit manche Entwicklungsländer innerhalb weniger Jahrzehnte den Sprung vom Entwicklungsland zum »Schwellenland« und dann zum Land mit dem technischen Standard der westeuropäisch-amerikanischen Industrie geschafft haben.)

Diese Entwicklung bedingt aber auch, zusammen mit der allgemeinen Bevölkerungszunahme, eine gewaltige Gewichtsverschiebung der Hafenstädte untereinander, eine Gewichtsverschiebung hin zu den Häfen mit tiefem Wasser. Städte, die den Übergang zum Tiefwasserhafen nicht schaffen, müssen auch als Städte notwendigerweise zurückbleiben.

Wir gehen wieder von Norden nach Süden und beginnen mit *Tönning*²⁹ an der *Eider*. Die Stadt hat noch 1785 mit der Eröffnung des Eiderkanals einen Aufschwung erlebt. Der nächste Aufschwung kommt durch die von 1803 bis 1806 dauernde britische Elbblockade, wo die für Hamburg bestimmten britischen Schiffe dorthin umgeleitet werden. Aber dann fällt die Stadt zurück. 1933 hat sie knapp 3200 Einwohner.

*Glückstadt*³⁰ an der *Elbe* beherbergt um 1800 knapp 5200 Einwohner, und 1900 sind es erst 6500. – Friedrichstadt, Tönning, Glückstadt: Das sind alles hoffnungsvolle, mit beträchtlicher staatlicher Förderung begonnene Städte; aber sie wollen niemals recht gedeihen und vollziehen den großen Aufschwung des Städtewesens seit 1800 nicht mehr mit. Die Stromverhältnisse lassen es nicht zu.

*Altona*³¹ aber, die Nachbarstadt Hamburgs, wird in dessen Sog auch im 19. Jahrhundert mit hineingerissen. Es bleibt nicht stecken, sondern hat 1803 bereits 23 000 Einwohner, 1845 sind es 32 000 und 1871 mehr als das Doppelte, nämlich 74 000, 1885 bereits 105 000 und 1900 schon 161 000.

Linksbilisch besitzt *Harburg*,³² die welfische Stadt, die erst 1872 durch eine Eisenbahn mit Hamburg verbunden wird, 1811 immer noch die ein Jahrhundert alte Zahl von knapp 4000 Einwohnern, die sich 1851 auf knapp 5400 Einwohner vermehrt. Aber in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nimmt auch Harburg an dem großen Aufschwung des Städtewesens teil und verzehnfacht bis 1900 seine Einwohnerzahl.

*Cuxhaven*³³ bleibt demgegenüber noch weit zurück. Im Gegensatz zu dem Städtekon-

²⁹ Deutsches Städtebuch. Handbuch städt. Gesch., Band I: Nordostdeutschland, Stuttgart/Berlin 1939. (Künftig: Städtebuch 1939.) Hier: S. 450–451.

³⁰ Wie A 13.

³¹ Wie A 23.

³² Wie A 14.

³³ G. Lüssow, Cuxhaven als Vorhafen von Hamburg, Diss. Rostock 1936; Erich von Lehe, Die Nordseeinsel Neuwerk. Einst und jetzt, in: Neues Archiv für Landes- und Volkskunde von Niedersachsen, Heft 6, 1948.

glomerat, das an der Weser zu Bremerhaven zusammenwächst, hat es, trotz ein wenig Schiffbau, Gastwirtschaften, Badehaus, Fischerei und Lotsendienst, um die Mitte des 19. Jahrhunderts mit den Landgemeinden Ritzebüttel und Döse wenig mehr als 3000 Einwohner. 1900 sind es immerhin bereits knapp 9000: 1899 ist die erste Fischhalle eröffnet worden. Im Gegensatz zu Bremen ist Hamburg noch lange für Seeschiffe aller Größen gut erreichbar. Dadurch entfällt in Cuxhaven zunächst die Zwangslage der Bremer, die an der Wesermündung zur Gründung Bremerhavens führte.

An der Weser ist und bleibt das wichtigste Zentrum *Bremen*.³⁴ 1807 hat es etwa 36000 Einwohner, 1842 sind es 50000, 1855 bereits 66000. Dann beginnt der rasante Aufschwung, der die Einwohnerzahl 1900 auf 161000 ansteigen läßt. Unterhalb Bremens wird *Vegesack*³⁵ als bremische Stadt bestätigt, erhält 1851 bremische Stadtverfassung. Seine Einwohnerzahl von damals etwa 3500 steigert sich aber bis 1900 nur auf knapp 4000. Das links der Weser gelegene *Elsfleth*,³⁶ die Weserzollstelle der Oldenburger seit 1623, kann mit dem Wachstum Bremens in keiner Weise Schritt halten. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, noch zur Blütezeit des Holzschiffbaus, ist die Stadt ein bedeutender Segelschiffhafen. Aber dann geht Elsfleths Bedeutung zurück, da die Stadt die Umstellung auf den Bau von Eisenschiffen versäumt hat! Zudem schadet ihr gegen Ende des 19. Jahrhunderts die 1885 beginnende große Weserkorrektur, die Bremen das Überleben in einer Epoche zunehmender Schiffsgrößen ermöglicht.

Etwas weiter abwärts, ebenfalls links der Weser, wächst *Brake*.³⁷ Etwa ab 1820 landen und löschen hier infolge zunehmender Versandung der Weser immer mehr Schiffe, die eigentlich nach Bremen wollen. Aber erst 1855 wird das oldenburgische Brake zur Stadt. Damals hat es etwa 3400 Einwohner, ist also zahlenmäßig unbedeutend gegenüber Bremen – und vergleichsweise bleibt es das auch: 1885 erst gut 4000 Einwohner. Aber 1899 werden Getreideheber und Getreidesilo gebaut! Brake entwickelt sich zum Getreideimporthafen.

Die wichtigste Alternative für Bremen und seine allmählich versandende Weser aber wird rechts des Flusses, an seiner Mündung, *Bremerhaven*.³⁸ Aus den Orten Lehe und Geestemünde (1924 bis 1947 zur Stadt *Wesermünde* vereinigt) sowie Bremerhaven zusammengefaßt, wurde der Stadtkern (bzw. der Hafen) durch den bedeutenden Bremer Bürgermeister Johann Smidt in Abwehr gegen das Großherzogtum Oldenburg und im

Ringen mit dem Königreich Hannover als Flußmündungsstadt 1827 gegründet. Smidt und seine Helfer hatten etwa 1820 die Versandung der Weser als lebensbedrohend für Bremen erkannt.

1851 wird die von Bremen verliehene Stadtverfassung eingeführt. Das ursprüngliche Bremerhaven hat damals etwa 3600 Einwohner. Ein wenig kleiner ist Lehe. Aber 50 Jahre später, 1900, besitzt Bremerhaven bereits knapp 20000 Einwohner, Lehe, obwohl noch ohne Stadtrecht, knapp 25000.

Die Zugehörigkeit des städtischen Raumes zu verschiedenen Staatshoheiten bleibt eine Belastung; das städtische Gebilde kann lange nicht zu einer einheitlichen Stadt zusammenwachsen.

In *Nordenham*,³⁹ ebenfalls einem Ausweichhafen für Bremen, aber im Oldenburgischen, links der Flußmündung, gibt es nur eine einzige Landeshoheit. Die oldenburgische Landgemeinde Atens wird erst 1908 zur Stadt Nordenham erhoben, obwohl bereits 1891 am Atenser Pier 99 Schnelldampfer anlegen. 1897 sind es immerhin noch 59. Durch die Weserkorrektur von 1885 bis 1888 verliert Nordenham seinen Rang als Getreideumschlagplatz an das verkehrsgünstiger gelegene Brake, und durch die Eröffnung des »Kaiserhafens« in Bremerhaven 1897 erleidet Nordenhams Schnelldampferverkehr einen empfindlichen Rückschlag, der nie wieder aufgeholt wird.

An der *Jade* wird von Preußen 1856 der Plan zum Bau eines Kriegshafens ins Auge gefaßt und dazu vom Großherzog von Oldenburg ein Stück Land erworben. Der preußische Kriegshafen *Wilhelmshaven*⁴⁰ und die Stadt werden 1869 durch König Wilhelm gegründet bzw. eingeweiht. Es wird und bleibt auch ein Hafen mit tiefem Wasser, geeignet für sehr große eiserne Kriegsschiffe. 1873 erhält die Stadt Stadtverfassung. Der jetzt zu Preußen gehörende städtische Raum reicht sehr bald nicht mehr aus. Die anliegenden oldenburgischen Landgemeinden Neuende und Heppens wachsen als städtische Nebenerkerne an die neue Stadt heran. 1880 besitzt der teils preußische, teils oldenburgische Raum bereits nahezu 22000 Einwohner. 1900 hat die Zahl sich mehr als verdoppelt: 45000 Einwohner. Aber Wilhelmshaven bleibt Kriegshafen. Von Handelsschifffahrt ist bis zur zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts keine Rede.

An der *Ems* kann *Emden*,⁴¹ da Ostfriesland nach der napoleonischen Zeit zum Königreich Hannover kommt, dem Zollverein nicht beitreten, sondern nur 1834 dem Steuerverein. Erst 1853 erfolgt der Anschluß an den Zollverein.

³⁴ Wie A 8.

³⁵ Wie A 15.

³⁶ Wie A 17.

³⁷ Wie A 24.

³⁸ *Burchard Scheper* (Hrsg.), Bibliogr. z. Gesch. der Stadt Bremerhaven, Bremerhaven 1973; *August Dierks*, Aus der Geschichte der Bremerhavener Wirtschaft, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 1 (1975), S. 47–66; *Burchard Scheper*, Die jüngere Geschichte der Stadt Bremerhaven, Bremerhaven 1977; *Herbert und Inge Schwangwälder*, Bremerhaven und seine Vorgängergemeinden. Ansichten. Pläne. Landkarten. 1575 bis 1890, Bremerhaven 1977.

³⁹ *Eduard Krüger*, Der Ochsen- und Schafhandel der oldenburgischen Wesermarsch mit England 1845–1885, in: Oldenburger Jb. 46/47 (1942/43); *Klaus Wiborg*, Nordenham. Die junge Stadt an der Wesermündung, ihre wirtschaftl. und soziale Entwicklung, Nordenham 1955; *Rudolf Nelle*, Zur technischen Entwicklung der Seekabel, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 1 (1975), S. 145–150.

⁴⁰ *Josef Siemer*, Was wird aus dieser Stadt? (Wilhelmshaven, die neue Industriestadt?) Eine wirtschaftspolitische Betrachtung, Bonn 1950; *Werner Brune*, Wilhelmshavener Heimatlexikon, 2 Bände, Wilhelmshaven 1972.

⁴¹ Wie A 22.

Die Stadt wächst von 1800 (über 10000 Einwohner) bis 1852 auf knapp 12500. Aber von da geht es, gerade in den Jahrzehnten des großen deutschen Städtewachstums, beträchtlich langsamer. Emden macht dieses Wachstum in der zweiten Jahrhunderthälfte bereits kaum noch mit. 1900 besitzt es 16500 Einwohner.

Nicht viel anders geht es dem kleinen *Papenburg*⁴² rechts der Ems. Die lang sich hinstreckende Zweistraßenstadt wird erst 1861 zur Stadt erhoben, in dem Augenblick, wo die größte Blüte gerade vorüber ist, denn Papenburg schafft nicht den Übergang von Holzschiffbau zum Eisenschiffbau. Gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts hatte dort die Schifffahrt ständig zugenommen. 1797 hatte es 19 Schiffswerften mit je 12 bis 15 Schiffszimmerern gegeben. Das 19. Jahrhundert ist zunächst eine große Zeit für den Papenburger Schiffbau, mit dem Höhepunkt von etwa 1824 bis etwa 1860. 1840 hat der Ort 18 Werften. 292 Schiffe, größtenteils Seeschiffe, werden zwischen 1824 und 1840 gebaut. Aber die Verbindung zur See ist nur durch ein Siel möglich; es wird mehrfach erweitert und vergrößert. Jedoch 1865 wird es als Emsschleuse ausgebaut, und jetzt ist kein Bau von Großschiffen mehr möglich! Papenburg verliert seinen kurzlebigen Rang als Werftstadt für Seeschiffe: Folge einer Kombination von Eisenschiffbau und Schleusenbau. 1869 allerdings sind immerhin noch 190 Papenburger Seeschiffe auf großer Fahrt – bis nach Südamerika hin. Aber dann geht es nur noch abwärts. Papenburg, das 1792 nur gut 2500 Einwohner hat, bringt es 1842, also vor der großen städtischen Explosion, auf mehr als das Doppelte, nämlich auf 5200! Und 1900 hat die Stadt immerhin 7000 Einwohner. Aber die große Zeit der Papenburger Schifffahrt und seines Schiffbaus ist endgültig vorbei.

b. Die zweite Hälfte (ca. 1850 bis ca. 1900)

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts bringt den großen Durchbruch, nicht nur im Eisenschiffbau, sondern auch in der Durchsetzung der Dampfkraft. Erst der Eisenschiffbau ermöglicht den Schiffsverkehr mit Massengütern. Und da zugleich die Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste binnen weniger Jahrzehnte an das neuentstehende *Eisenbahnnetz*⁴³ angeschlossen werden, ist auch die Bewegung der Massengüter ins Hinterland und aus dem Hinterland möglich. In den USA beginnt das Eisenbahnnetz 1828, in Großbritannien mit der Strecke Liverpool – Manchester 1830. 1835 folgt in Deutschland die Strecke Nürnberg – Fürth, der bereits 1838 in Braunschweig die erste staatliche Eisenbahn folgt. 1833 wird von Gauss und Weber, 1837 in New York nochmals von Morse, der Telegraph erfunden. 1838 beginnt der reguläre Dampfschiffsverkehr zwischen England und den USA.

Und an der deutschen Nordseeküste? Hier setzt, nicht zuletzt bedingt durch die

Kleinstaaterei, eine entsprechende Entwicklung erst einige Jahre später ein. 1842 wird die Eisenbahnstrecke von Hamburg nach Bergedorf eröffnet, die schon einige Jahre später bis Berlin verlängert wird. Vom preußischen Altona nach Kiel wird die Bahn 1844 vollendet. Damit aber ist für die erste Hälfte des Jahrhunderts mit dem nordelbischen Eisenbahnbau auch schon Schluß! Die Welfen fördern zwar Harburg, aber an einer Strecke Harburg – Hamburg sind sie nicht interessiert. 1847 wird statt dessen die Strecke Harburg – Celle erbaut. In der zweiten Jahrhunderthälfte entstehen 1856 die Strecke von Rheine nach Emden, und in Schleswig-Holstein 1857 die Strecke Altona – Glückstadt – Itzehoe. 1867 wird von Bremen aus über Oldenburg und Varel der neue Kriegsmarinestützpunkt Wilhelmshaven an das werdende Eisenbahnnetz angeschlossen. Aber immer noch gibt es keine Nord-Süd-Eisenbahn über die Elbe; sie wird erst nach der preußischen Annexion des Königreichs Hannover in Angriff genommen: Erst 1872 entsteht mit den Elbbrücken die Bahnverbindung zwischen Hamburg und Harburg, der nun, bereits 1873, die Verbindung Hamburgs mit Bremen folgt. 1873 wird mit einer Abzweigung der Bahn Bremen – Oldenburg – Wilhelmshaven von Hude aus auch Brake an das deutsche Verkehrsnetz angebunden, und 1876 wird die Strecke von Brake aus bis nach Nordenham verlängert. 1881 kann man auch von Hamburg aus via Harburg über Stade nach Cuxhaven fahren.

Innerhalb von nur 30 Jahren sind alle Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste durch die Eisenbahn an das europäische Verkehrsnetz angeschlossen.

Ungefähr parallel zur Ausdehnung des Eisenbahnnetzes geht auch der Ausbau des *Telegraphenwesens*.⁴⁴ Aber bereits 1858 wird das erste Seekabel von Emden nach England verlegt, und 1882 wird die erste deutsche Telegrafverbindung zwischen Deutschland und den USA hergestellt. Es beginnt jetzt auch eine weitaus intensivere Befeuerung der Nordseeküste und der Strommündungen durch *Leucht- und Richtfeuer* und eine viel bessere Sicherung der Hafeneinfahrten durch Feuerschiffe, Tonnen, Baken und Bojen. Das *Lotsewesen* wird ausgebaut. Bereits 1814 wird auf Scharhörn vor der Elbmündung die »Kugelbake« errichtet, die vor den gefährlichen Mahlsänden schützen und warnen soll. Weser- und Jademündung werden 1883 durch den im Caissonbau errichteten Rote-Sand-Leuchtturm gesichert.

Die ersten größeren *Kanalbauten* gehen in Europa in das 18. Jahrhundert und noch weiter zurück. Aber erst die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts ist auch hier eng gekoppelt mit dem Bau des Eisenschiffes und der Eisenbahn. Mit der *Hochseeschifffahrt* wächst durch ein riesiges Kanalsystem auch die *Binnenschifffahrt*. In Norddeutschland wird von 1880 bis 1888 der 72 km lange Kanal gebaut, der Emden mit dem Jadebusen und mit Wilhelmshaven verbindet und Schiffe bis zu 300 t aufnehmen kann. Seine Bedeutung geht allerdings mit der Motorisierung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sehr zurück. Anders aber der Dortmund-Ems-Kanal, der 1899 fertig ist, und der hilft, Emden an das große deutsche Binnenwasserstraßennetz anzuschließen. Mehrfach auch war versucht worden, Nordsee

⁴² Wie A 27.

⁴³ Hildegard Ditt / Peter Schöller, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland, in: Westf. Forschungen 8 (1955), S. 150–180.

⁴⁴ Für diesen und den folgenden Absatz verzichte ich aus Platzmangel auf Literaturangaben.

und Ostsee miteinander zu verbinden, zunächst durch einen Alster-Trave-Kanal, dann durch den 1784 vollendeten Schleswig-Holstein-Kanal, der von der Eider zur Levensau führt und bis 1830 der meistbefahrene Kanal Europas ist;⁴⁵ es folgt der heute streckenweise an der Grenze zur DDR entlangführende Elb-Trave-Kanal von Lauenburg nach Lübeck. Aber das alles sind Binnenwasserstraßen. Jedoch 1895 wird auch der *Nordostseekanal* zwischen Brunsbüttel an der Elbe und Kiel an der Ostsee als »Kaiser-Wilhelm-Kanal« eröffnet, vornehmlich um ein schnelles Verlegen von Kriegsmarineeinheiten aus der Ostsee in die Nordsee und umgekehrt zu ermöglichen. Von 1908 bis 1915 wird er noch einmal erweitert und vertieft.⁴⁶

Mit dem Ende des 19. Jahrhunderts ist die Zeit der großen technischen Innovationen im Bereich der Seeschifffahrt berührenden Fragen im wesentlichen für ein halbes Jahrhundert vorbei. Die nächsten 50 Jahre dienen zur Verfeinerung der erarbeiteten Techniken, beispielsweise des Schiffbaus oder der Baggertechnik auf Energiebasis. Daß die Umstellung großer Teile der Energieversorgung auf Erdöl kommen wird, das wird früh erkannt. Bereits 1876, nur ein Jahrzehnt nach dem Höhepunkt der Segelschifffahrt (1866), wird in Hamburg der erste Petroleumhafen eröffnet.

5. Die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts

In dieser Zeit wird die Segelschifffahrt sehr schnell fast völlig in den Hintergrund gedrängt. Sie überlebt nicht einmal als Trampschifffahrt, die eine Bedarfschifffahrt ist. Planmäßige Liniendienste für Passagiere und Fracht erobern die Welt. An der deutschen Nordseeküste wird zum stärksten Zweig der Passagierschifffahrt die Fahrt nach den USA, und deren bedeutendste Großreedereien werden in *Hamburg* die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft (HAPAG) und in *Bremen* der Norddeutsche Lloyd. Sie beide erbauen riesige Schiffe, die Passagiere und Fracht aufnehmen können.

Die HAPAG war 1847, der Norddeutsche Lloyd 1857 gegründet worden. Daneben gibt es eine Fülle anderer, meist auf bestimmte Routen spezialisierter Reedereien: Hamburg-Süd, Deutsche Levantelinie und Deutsche Afrikanien in Hamburg, Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa (vor allem für den Persischen Golf) in Bremen, und zahllose andere. Die Weltschifffahrt, soweit sich das Deutsche Reich daran beteiligt, wird praktisch von Hamburg und Bremen aus gesteuert. *Emden* fällt demgegenüber mehr und mehr zurück, und alle anderen Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste rücken in einen noch sehr viel niedrigeren Rang.

Die ganz große Zeit der Passagierschifffahrt an der deutschen Nordseeküste beginnt nach

⁴⁵ Geschichte Schleswig-Holsteins, 6. Band 1960, S. 199–204.

⁴⁶ Otto Becker, Bismarcks Kampf für den Nord-Ostsee-Kanal, in: Hist. Zeitschr. 167 (1942), S. 83–97; Paul Adolf Toaspen, Die Einwirkungen des Nord-Ostsee-Kanals auf die Siedlungen und Gemarkungen seines Zerschneidungsbereichs, Kiel 1950; Waldemar Jensen, Der Nord-Ostseekanal. Eine Dokumentation zur 75jährigen Wiederkehr der Eröffnung, Neumünster 1970.

dem Ersten Weltkrieg und endet bereits mit dem Ausbruch des Zweiten: gut zwei Jahrzehnte nur! Jetzt werden die großen Passagierdampfer der HAPAG für den New-York-Verkehr gebaut, die zwar ab Hamburg fahren, bei denen die Passagiere aber aus Zeitersparnisgründen oft erst in *Cuxhaven* zusteigen. Für den Norddeutschen Lloyd werden die beiden etwa 50000 BRT umfassenden Schnelldampfer »Bremen« und »Europa« geschaffen und erringen das »Blaue Band des Ozeans«. Ihren Heimathafen können sie gar nicht mehr erreichen. Für derartige Schiffe wird von 1924 bis 1928 in Bremerhaven die »Columbuskaje« erbaut. Mit Mühe gelangen diese beiden Schiffe nach Hamburg, wenn sie dort in die großen Trockendocks zur Überholung oder zur Reparatur müssen. Im Nachhinein zeichnet sich hier bereits der Verfall der Seegeltung *Bremens* ab, der nur aufgefangen wird durch die geniale Stadtgründung von Bürgermeister Johann Smidt 1827 in *Bremerhaven*.

Es wird deutlich: Die wachsenden Schiffsgrößen verschieben, trotz aller Baggararbeiten und Stromregulierungen, die Gewichte der großen Seestädte an der Nordseeküste. Ähnlich geht es mit der Entwicklung der *Werften*. Für *Hamburg*, *Bremen* und *Emden* sind die Jahre zwischen 1900 und 1939 die Epoche wachsender Bedeutung der deutschen Großwerften. Dann kommt mit dem Zweiten Weltkrieg der Zusammenbruch der deutschen Schifffahrt, der Verlust der gesamten deutschen Handelsflotte durch seinen Ausgang und, ab 1945, der mühsame, durch alliierte Restriktionen lange Zeit gebremste Neuanfang. Aber inzwischen haben neue Schifffahrts- und Schiffbauländer aufgeholt: Japan, die UdSSR, Südkorea; und selbst Großbritannien und die USA können sich diesen Billigkonkurrenten gegenüber nur mühsam behaupten.

6. Von 1950 bis 1980

Der Neuanfang seit 1945/50 fällt zusammen mit einer durch die deutsche Teilung bedingten Umorientierung des deutschen Binnenhandels von der Hauptrichtung Ost-West auf einen Handel der Bundesrepublik mit der Hauptrichtung Nord-Süd. Er fällt ferner zusammen mit der Durchsetzung ganz neuer Technologien überall auf der Welt.

Die Hauptmerkmale, als Massenphänomene großenteils erst seit etwa 1960, sind:

1. Ausbreitung der *Individualmotorisierung*.
2. Teilweise Verdrängung der Eisenbahn durch den *Lastkraftwagen* im Güterverkehr.
3. *Technisierung* der Häfen.
4. Zunehmende *Spezialisierung* der Häfen.

Das sind nur einige von vielen Zügen der modernen Entwicklung. Alle kommen zusammen, um eine gewaltige Zunahme des Rohölimports erforderlich zu machen. Das aber bedingt immer größere Tankerkapazitäten. Die Tanker werden immer größer, und infolgedessen wächst auch ihr Tiefgang. So kommt es zum plötzlichen Aufblühen *Wilhelmshavens*⁴⁷ als Tiefwasserhafen. Mit einer Pipeline wird Wilhelmshaven mit den

⁴⁷ Wie A 40.

Großraffinerien an Rhein und Ruhr verbunden. 1980 wird etwa die Hälfte des für die Häfen der Bundesrepublik vorgesehenen Rohöls in Wilhelmshaven gelöscht, die andere Hälfte in Hamburg, das, wie die Rheinlinie, eine riesige Raffineriekapazität aufgebaut hat. In Wilhelmshaven selbst ist die Raffineriekapazität minimal, so daß die Stadt selbst aus dem Ölimport nur geringen Nutzen ziehen kann.

Aber die Verlagerung der Haupthandelsströme von Ost-West auf Nord-Süd, vor allem auf den Rhein, unter Zurückdrängung der durch die deutsche Teilung geschwächten Elbelinie, fördert auch zugleich den rapiden Aufstieg einer nichtdeutschen Hafenstadt: *Rotterdam*. Nur 30 km vom Meere entfernt, an der »Nieuwe Maas«, einem der Rheinmündungsarme gelegen, wird diese Stadt mehr und mehr zur großen Konkurrenz für die Häfen der Bundesrepublik, selbst für einen Tiefwasserhafen wie Wilhelmshaven. 1872 war der »Nieuwe Waterweg« durch einen englischen Dampfer eingeweiht worden. 1966 wird beschlossen, ihn bis 1984 für Großschiffe, für Tanker, Erz- und Kohleschiffe bis zu 340 000 bzw. 350 000 Tonnen Wasserverdrängung (tdw) auszubauen.

In *Wilhelmshaven* selbst entsteht seit etwa 1950 der führende Öleinfuhrhafen der Bundesrepublik. 1952 wird durch Baggerarbeiten eine mittlere Wassertiefe von 12 m erreicht, die Voraussetzung für den Bau der Pipeline, der Rohöl-Leitung von der Jade bis in das Ruhrgebiet. 1958 wird die Tankerlöschbrücke eröffnet. 1959 ist eine durchschnittliche Wassertiefe von 13 m erreicht. 1965 landet versuchsweise der erste Tanker mit 90 000 t Ladung. 1966 ist die Jade-Vertiefung auf 13 m abgeschlossen. Zwischen 1967 und 1969 wird sie auf 15 m vertieft, Ende 1971 auf 17 m. Das bedeutet, daß jetzt Tanker von etwa 200 000 t in Wilhelmshaven löschen können. Vorgesehen ist eine mittlere Wassertiefe von 18,5 m. Das bedeutet: Dann können Tanker von bis zu 250 000 tdw anlanden. Inzwischen ist eine neue Lösch- und Ladebrücke für Trockenfrachter bis zu 250 000 tdw durch die »Alusuisse« im Bau. Das mag helfen, die »Monokultur« des Nur-Ölhafens etwas abzubauen.

Rotterdam, *Wilhelmshaven* und *Hamburg*, das sind bisher noch die drei großen Ölimporthäfen an der Nordseeküste. Rotterdam ist überdies auf dem Wege, sich, wie Hamburg und Bremerhaven, zum Universalhafen zu entwickeln. Mit dem Nord-Ostseekanal blüht aber auch eine neue Stadt an seinem elbwärts gelegenen Eingang auf: *Brunsbüttel*.⁴⁸ Der Elbehafen von Brunsbüttel basiert einerseits auf Erdöl, das auf einer kurzen Pipeline zur Raffinerie nach Hemmingstedt und – raffiniert – wieder zurück nach Brunsbüttel zum Weitertransport geleitet wird, und andererseits auf Chemikalien von Bayer und der VEBa. 1949 erhält die Stadt das Stadtrecht. Ihr Hafenumschlag entspricht mengenmäßig etwa dem der Hafenstädte Brake und Nordenham.

⁴⁸ *Hinderikus Alberts*, Eine Stadt im strukturellen Wandel, in: Brunsbüttel. Eine Stadt im Wandel, Heide 1975, S. 9–15; *Johannes Willers*, Brunsbüttel – eine Bestandsaufnahme der Industrialisierung, in: Dithmarschen, N. F. Jahrgang 1977, S. 102–112. (Fröhl. Nachweise vom Landesarchiv Schleswig-Holstein, Dr. R. Witt, 10. S. 1982.)

Bei den immer größer werdenden Tankern wird es für Hamburg immer schwerer, noch mitzuhalten. Sein Nachteil ist, daß es niemals so große Schiffe aufnehmen können wie Wilhelmshaven oder Rotterdam. Im Ölgeschäft sind seine Vorteile aber bisher die große Raffineriekapazität und die ein Jahrhundert alte Tradition als Ölhafen. Die zunehmende Technisierung der Häfen, des Löschens und des Ladens führt auf die Länge zum menschenleeren Hafen. Der alte Schauermann und der noch bis in die sechziger Jahre, je nach Größe und Zahl der ankommenden Schiffe, am frühen Morgen über Rundfunk angeforderte »unständige« Hafenarbeiter müssen weitgehend der Technisierung, der Motorisierung, der Computersteuerung aller Vorgänge beim Löschen und Laden weichen. Angestrebt wird eine Optimierung der Techniken, denn sie ist bei hinreichender Kapitalausstattung eines Betriebes einfach billiger als die ständig anwachsenden Lohnkosten.

Die zunehmende Hafen-Technisierung führt zum Bedürfnis nach zunehmender Spezialisierung. Wenn ein Hafen Universalhafen bleiben will, dann muß jetzt wenigstens die Mehrzahl der Arbeitsvorgänge im Hafen räumlich, je nach den zu befördernden Gütern, auseinandergelegt werden. *Hamburg*, *Bremen* und Bremens wichtigem Außenposten *Bremerhaven* gelingt es, Universalhafen zu bleiben, unter gewaltigen finanziellen Anstrengungen. Die bereits seit einem Jahrhundert sich anbahnende Diversifizierung innerhalb des Hafens ist dabei unvermeidlich. Jede Art von Gütern bekommt einen besonderen Umschlagplatz: *Flüssiggüter* (Erdöl, pflanzliche und tierische Fette, andere Öle, flüssige Chemikalien etc.); *Sauggüter* (Getreide, Ölsaaten, Futtermittel etc.); *Förderbänder- und Greifbrückengüter* (Kali, Erze, Kohle, Baustoffe etc.), *Stückgut*. Das sehr unterschiedlich geformte Stückgut ist das seit alters, seit der Holzschiffzeit, vorherrschende Gut. Und auch hier macht die Technik nicht halt: Binnen weniger Jahre wird der Stückgutverkehr auf Container, transportable Riesenbehälter im einheitlichen Weltmaßstab, umgestellt. Das erleichtert das Laden und Löschen beträchtlich und spart unzählige Arbeitsplätze ein. Aber es erfordert auch den Bau von Spezialschiffen, Containerschiffen, und von Containerhäfen, wenigstens von besonderen Containerterminals in den Universalhäfen. Die großen Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste haben die Umstellung auf Container geschafft.

Emdens Hafen ist nicht in gleicher Weise universal. Es besitzt Förderbandanlagen für Erze und Kohle, die Vierfüntel seines Umschlages ausmachen. Vor allem aber gewinnt es seit 1965 eine ständig wachsende Bedeutung in der Produktion und Verschiffung von Kraftfahrzeugen des Volkswagenwerks, vor allem in die USA. 1965 werden bereits 92 000 Wagen verschifft, 1971 ist die absolute Spitze mit 496 000 Wagen erreicht, 1975 fällt die Zahl auf 313 000 ab. Seitdem ist die Volkswagenverschiffung im Niedergang begriffen. Aber das gilt auch für den Emder Hafenumschlag im ganzen. Von 1945 bis 1960 steigt er ständig. Von 1965 bis 1975 liegt er immer zwischen 10 000 000 t und 15 000 000 t. Dann geht es abwärts. Der Umschlag sinkt weiter. Wie weit noch?

Im *Schiffbau*, der bei allen nahezu völlig zerstörten deutschen Nordsee-Hafenstädten ziemlich intakt den Zweiten Weltkrieg überstanden hat und nach dem allmählichen

Wegfall der alliierten Restriktionen zunächst mächtig wieder aufgeblüht ist, drückt die ausländische Konkurrenz die Produktion der bundesdeutschen Werften allmählich aus dem Rennen. Vor allem der Großschiffbau geht zurück. Eine Kette von Werftfusionen versucht diese Entwicklung aufzufangen; diese Fusionen gehen am Ende, soweit noch etwas zu retten ist, zugunsten der großen Zentren Hamburg, Bremen und Bremerhaven aus, während selbst Emden aus dem Rennen zu fallen droht.

Im *Reedereiwesen* ist auch die Fusion der beiden Traditionsreedereien HAPAG in Hamburg und Lloyd in Bremen ein Signal dafür, daß die Konzentration in Schiffbau und Schifffahrt weitergeht. Die traditionsreiche *Passagierschifffahrt* ist infolge der Durchsetzung des Luftverkehrs in den letzten 20 Jahren verschwunden. Nur einige Touristikdampfer, »Musikdampfer«, überleben. Im *Binnenschiffsverkehr* versucht Hamburg durch die Erbauung des Elbe-Seitenkanals, nicht weit von der Grenze zur DDR, bis hin nach Salzgitter seine durch die Teilung Deutschlands entstandenen Standortnachteile mit hohen Kosten wieder aufzufangen. Im *Binnenverkehr zu Lande* ist der Bundesbahn durch die rapide Zunahme des Lastkraftwagens, auch der Container-Anhänger, eine weitere Konkurrenz erwachsen.

Also: Die ständige Vergrößerung der Seeschiffe, Spezialisierung und Technisierung von Schiffen und Häfen, zusammen mit dem Verschwinden der Passagierschifffahrt, auch der zunehmende Energiebedarf, der immer noch größtenteils auf Erdölbasis gestillt wird, erfordern seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges, vor allem seit etwa 1960 eine ständige Umstrukturierung der Hafenstädte. Ergänzt werden diese Vorgänge durch die sich sprunghaft wandelnde, auf Ersparung von Arbeitskraft zielende Veränderung der Häfen und durch die Verschiebung ihres Ranges untereinander mittels immer neuer Hafentechniken. Sie alle haben nur ein Ziel: kostensparende Rationalisierung – ein Ziel, das immer schon, zunehmend seit dem Bau von Eisenschiffen, den Erfindungsgeist des Menschen und sein Konkurrenzdenken beflügelt hat. Für die Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste kommen die Folgen der deutschen Teilung und der Verlust des östlichen Deutschland mit Stettin, Danzig und Königsberg hinzu: Auch die DDR und Polen haben sich an der Ostsee eine beachtliche Hafen- und Werftkapazität geschaffen.

So haben die nahezu vier Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg das Gesicht und das Gewicht der Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste grundlegend verändert und verschoben. Die Folgen dieser Veränderungen und Verschiebungen sind noch gar nicht abzusehen. Wiederum muß hier *Rotterdam* genannt werden. Durch die Richtungsveränderung des deutschen Raumes mit der deutschen Teilung und durch die Entstehung der Bundesrepublik gewinnt der Rhein als deren Hauptstrom eine vorher nie erreichte Bedeutung. Dadurch wächst auch die Bedeutung Rotterdams an der Rheinmündung. Es wird für alle deutschen Nordsee-Hafenstädte zu einer dauernden Konkurrenz, die in deren Kalkulationen ständig mit einbezogen werden muß.

7. Versuch eines Blickes in die Zukunft

Wie steht es um die Zukunft der Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste? Die großen Rangverschiebungen zwischen ihnen werden weitergehen. Es wird ein Kampf sein, der in der Spitzengruppe zwischen der Elbestadt *Hamburg*, den Weserstädten *Bremen* und *Bremerhaven* (die man als Einheit sehen muß), der Jadestadt *Wilhelmshaven* und der Ems- bzw. Dollartstadt *Emden*, sowie, für alle diese Städte, der großen Konkurrenz *Rotterdam* ausgefochten werden wird.

Zunächst ist dieser Kampf ein Ringen zwischen den großen Tiefwasserhäfen. Und da sind, trotz aller flußvertiefenden Bagger- und Stromregulierungsarbeiten, die in diesem Ringen alle Städte (oder die sie tragenden Staaten) durchführen, *Rotterdam* und *Wilhelmshaven* nicht so leicht zu schlagen. Dann müssen aber auch einige unkalkulierbare Fragen mit ins Spiel gebracht werden. Die große Politik lassen wir heraus. Aber als *positive* Punkte sind zunächst das Wollen und das Ingenium des Menschen zu nennen; sie haben beispielsweise bereits 1827 das für Bremen heute unentbehrliche Bremerhaven geschaffen. Sie haben die Schiffstechnik, die Stromregulierungstechnik, die Lösch- und Ladetechnik immer wieder verbessert und werden es auch weiterhin tun.

Als *negativ* dagegen muß die Lage der Weltwirtschaft angesehen werden. Mindestens seit dem Ölschock von 1974 weiß auch der letzte mitdenkende Mensch dieser Erde, daß unsere Ressourcen nicht unbegrenzt sind. Andererseits sind Kosten- und Konkurrenzdenken dem Menschen offenbar eingeboren. Wie soll sich diese Schere jemals schließen? Für die deutsche Nordseeküste können wir die Nordsee-Hafenstädte *Schleswig-Holsteins*, außer Brunsbüttel, ganz aus dem Spiele lassen. Sie sind für das Ganze relativ unbedeutend, fast bedeutungslos. Anders die Hafenstädte der deutschen Bundesländer *Hamburg*, *Bremen* und *Niedersachsen*. Daß der bereits von dem ersten niedersächsischen Ministerpräsidenten, Hinrich Wilhelm Kopf, ins Auge gefaßte Elbmündungshafen bei *Neuwerk* (vor Cuxhaven) als Gemeinschaftsaufgabe der Bundesländer Hamburg und Niedersachsen jemals gebaut werden wird, ist höchst unwahrscheinlich.

Anders beim *Dollarthafen* vor Emden. Hier ist die Planung weit fortgeschritten. Erste Voraussetzung für dieses Riesenunternehmen wäre eine Einigung zwischen der Bundesrepublik (vertreten durch das Land Niedersachsen) und den Niederlanden. Beide sind interessiert; aber natürlich ist *Rotterdam* davon nicht begeistert. Zu fürchten ist, daß »die Grenzen des Wachstums« auch dieses Projekt erledigen. Nach den Tankerunfällen, zuletzt 1981 auf der Unterelbe, wird die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit von Ökonomie und Ökologie – auch im Interesse der Ökonomie – immer dringender: Das (aber nicht allein das) führt dazu, daß, statt neue Raffineriekapazitäten in Wilhelmshaven aufzubauen, eine *Pipeline* von *Wilhelmshaven* nach *Hamburg* zu den dortigen Raffinerien im Bau ist und wohl noch 1982 fertig wird.

Ein weiteres, wertneutrales, Moment kommt bei der weiteren Hafenentwicklung an der Nordseeküste hinzu: Werden die Schiffsgrößen auch in Zukunft immer weiter steigen und

immer neue Hafenvertiefungen nötig machen, wie etwa die Niederländer es erwarten? Das ist für Bremen bereits eine Überlebensfrage. Die Antwort muß vielleicht negativ – für Bremen positiv! – ausfallen, angesichts des knapper und teurer werdenden Erdöls: Schon wird über Frachtsegler mit Hilfsmotor für unverderbliche Massengüter spekuliert und damit experimentiert; das werden natürlich keine Segelschiffe der im 19. Jahrhundert herrschenden Typen sein, sondern völlig neue Entwicklungen. Aber auch die Ölstaaten überlegen, ob und wie sie eine eigene Raffineriekapazität aufbauen sollen: Dann würde das Öl bereits raffiniert in die Verbraucherländer gelangen können, und man benötigte andere, kleinere Schiffe.

Dazu: Bohrinseln und Pipelines, Öl und Erdgas, auch aus der Nordsee. Das alles verändert laufend Charakter, Gesicht und Gewicht der Hafenstädte. Es zwingt zu neuen industriellen Formen, zur Nutzung neuer industrieller Möglichkeiten. *Politik* und *Wirtschaft*, beide untrennbar verflochten auch mit der *Technik*, machen die Gesamtlage der Zukunft so unübersichtlich, daß immer stärker die Extrapolation künftiger Möglichkeiten aus den bisher gewonnenen Daten nötig ist – und doch ein Glücksspiel bleibt. Daß die Grenzen des Wachstums, beispielsweise nicht nur der Erdöl-, sondern auch der Erdgasressourcen erreicht sind, daß überhaupt viele Rohstoffressourcen unserer Welt, in Jahrmillionen gewachsen, in wenigen Jahrhunderten oder Jahrzehnten von uns verbraucht werden, ist bekannt. Über die Folgen dieser Entwicklung für die Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste etwas zu sagen, ist letztlich nur hypothetisch möglich.

8. Bevölkerungsstatistische Zusammenfassung

Es werden im statistischen Überblick *drei Perioden* verglichen, nämlich die Jahre 1800: Verlässliche Zahlen bzw. Größenordnungen sind jetzt vorhanden. Die große Bevölkerungsexplosion des 19. Jahrhunderts hat noch nicht eingesetzt.

1900: Die Bevölkerungsexplosion und ihre Folgen wirken sich im Wachstum der Städte voll aus. Aber noch hat die große Welle der Eingemeindungen nicht begonnen.

1939: Das letzte Jahr vor dem großen Strukturwandel der Handelsstädte an der Nordseeküste. Flüchtlingsstrom aus dem Osten, Zerbombung aller größeren Städte, die deutsche Teilung gibt es noch nicht.

Das Städtewesen an der deutschen Nordseeküste wird von uns nach der Rangordnung der Städte in *zehn Gruppen* geschieden:

Gruppe	1800	1900	1939
1. Bis zu 2000 Einwohner	Buxtehude Elsfleth Jever Krempe Norderney Tönning Vegesack Wilster	Krempe Tönning	Krempe
2. 2000 bis 3000 Einwohner	Friedrichstadt Itzehoe Papenburg Varel	Elsfleth Friedrichstadt	Elsfleth Friedrichstadt
3. 3000 bis 5000 Einwohner	Harburg Husum Oldenburg Stade	Brake Buxtehude Nordenham Norderney Vegesack	Tönning Vegesack Wilster
4. 5000 bis 10 000 Einwohner	Glückstadt	Cuxhaven Glückstadt Husum Jever Papenburg Varel Wilster	Buxtehude Glückstadt Husum Jever Norderney Varel
5. 10 000 bis 20 000 Einwohner	Emden	Bremerhaven Emden Itzehoe Stade	Brake Nordenham Papenburg Stade

6.	Altona		
20 000 bis	Bremen		
50 000 Einwohner		Cuxhaven	
		Emden	
		Harburg	
		Oldenburg	Itzehoe
		Wilhelmshaven	
7.			Bremerhaven
50 000 bis			Harburg
100 000 Einwohner			Oldenburg
			Wilhelmshaven
8.		Altona	
100 000 bis		Bremen	
200 000 Einwohner	Hamburg		
9.			Altona
200 000 bis			Bremen
500 000 Einwohner			
10.		Hamburg	Hamburg
Mehr als			
500 000 Einwohner			

Natürlich vermag dieser Kurzüberblick nicht die konjunkturellen Schwankungen zu erfassen, die jähen und kurzfristigen Blütezeiten, die oft zu Lasten anderer Städte gehen. Auch die teilweise langen Zeiten der Stagnation werden durch eine Kurzübersicht nur unvollkommen dokumentiert. Aber es wird doch wenigstens deutlich, daß und wie die meisten Städte an der deutschen Nordseeküste im 19. Jahrhundert wuchsen, die einen schneller, die anderen langsamer. Nur die Bevölkerungszahl einer einzigen Stadt, Wilster, sinkt; aber andere bleiben stehen, vergrößern sich kaum noch. Krempe geht schon längst vor 1800, mit der Erbauung des benachbarten Glückstadt, zurück. Aber auch Glückstadt selbst, wie Friedrichstadt und Tönning, bleibt im 19. Jahrhundert stecken. Es handelt sich bei allen diesen Städten um Orte Schleswig-Holsteins: Die Gottorper wie die Dänen haben mit den Städtegründungen im Zeitalter des Absolutismus kein Glück. Im Jahre 1800 liegt die Einwohnerzahl der meisten Städte im deutschen Nordseebereich, ob es nun *Buxtehude*, *Elsfleth*, *Friedrichstadt*, *Harburg*, *Husum*, *Itzehoe*, *Jever*, *Krempe*, *Oldenburg*, *Papenburg*, *Stade*, *Tönning*, *Varel*, *Vegesack* oder *Wilster* ist, unter 5000. Zwischen 5000 und 10 000 Einwohnern beträgt nur die Einwohnerzahl von *Glückstadt*; zwischen 10 000 und 20 000 nur *Emden*. *Altona* und *Bremen* gehören bereits in die Kategorie der Städte mit 20 000 bis 50 000 Einwohnern. Die Kategorie der Städte mit 50 000 bis 100 000 Einwohnern ist unter den Nordseestädten im Jahre 1800 überhaupt nicht vertreten. Aber

Hamburg hat bereits zwischen 100 000 und 200 000 Einwohner, ist also schon eine Riesenstadt!

Hundert Jahre später, im Jahre 1900, hat sich einiges gründlich geändert. Zu den Städten unter 5000 Einwohnern sind die aufstrebenden Weserstädte *Brake* und *Nordenham* hinzugekommen, die hundert Jahre vorher noch gar nicht existierten. Die Zahl der Städte, die 5000 bis 10 000 Einwohner besitzen, hat sich um *Cuxhaven*, *Husum*, *Jever*, *Papenburg*, *Varel* und *Wilster* vermehrt – die freilich größtenteils keine rechten Hafenstädte sind oder nur noch nebenbei einen Hafen unterhalten. *Emden* gehört nach wie vor zu der Kategorie der Städte mit 10 000 bis 20 000 Einwohnern, ist also bereits relativ zurückgefallen. Hinzugetreten zu dieser Kategorie ist *Bremerhaven*. Auch *Itzehoe* und *Stade* gehören jetzt hierher, sind aber keine Seestädte mehr. In die Kategorie der Städte mit 20 000 bis 50 000 Einwohnern gehören jetzt *Harburg* und *Wilhelmshaven*. *Oldenburg* ist nur noch am Rande Hafenstadt.

Noch einmal verschiebt sich das Bild im Jahre 1939. Die Zahl der Städte bis zu 5000 Einwohnern hat sich beträchtlich verkleinert, und die meisten von ihnen sind ein wenig gewachsen. *Buxtehude*, *Glückstadt*, *Husum*, *Jever*, *Norderney* und *Varel* haben die Grenze von 5000 hinter sich gelassen. *Brake*, *Nordenham* und *Papenburg* haben jetzt 10 000 bis 20 000 Einwohner erreicht; auch, aber bereits nicht mehr Hafenstadt, *Stade*. Das schnell gewachsene *Cuxhaven*, auch *Emden*, gehören jetzt zur Kategorie der Städte mit Einwohnerzahlen zwischen 20 000 und 50 000. Dazu muß aber auch das schon nicht mehr seewärts orientierte *Itzehoe* gerechnet werden. Die Größenordnung von 50 000 bis 100 000 Einwohnern, die im Jahre 1800 und immer noch 1900 ganz gefehlt hatte, haben jetzt *Bremerhaven* und *Wilhelmshaven*, die beiden Neugründungen des 19. Jahrhunderts erreicht: Der Zug zum Nordseerand, zu den Flußmündungen, wird noch deutlicher als im Jahre 1900 sichtbar. (Allerdings müßte auch *Harburg* in diese Kategorie eingereiht werden; aber *Harburg* ist 1937 in *Hamburg* eingemeindet worden; *Oldenburgs* Wachstum geht vom Residenzcharakter aus.) Aber jetzt, 1939, fehlt bei den Hafenstädten die Kategorie der Städte von 100 000 bis 200 000 Einwohnern. Die Kategorie der Städte mit 200 000 bis 500 000 Einwohnern ist nur noch mit einer einzigen Stadt, mit *Bremen*, vertreten. (*Altonas* Eigenständigkeit ist dem Groß-Hamburg-Gesetz von 1937 zum Opfer gefallen.) Mehr als 500 000 Einwohner, ja, längst mehr als eine Million, hat bereits 1939: *Hamburg*.

Das 20. Jahrhundert, besonders seine zweite Hälfte, bringt im Anschluß an die Entwicklung von 1800 bis 1939 gewaltige weitere Verschiebungen unter den Nordseestädten. *Hamburg* besitzt jetzt nach Bevölkerungszahl und auch nach Industrievolumen, trotz der Teilung Deutschlands, eine einsame Spitzenstellung, mit Abstand gefolgt von *Bremen*/*Bremerhaven*. *Altona* und *Harburg* sind durch Eingemeindung verschwunden. *Emden* ist zur Mittelstadt herabgesunken, was *Cuxhaven* schon immer war. Aber auch *Wilhelmshaven* ist nur eine größere Mittelstadt. Als Stadt haben ihm der Ölboom und der Tiefwasserhafen keinen entscheidenden Aufschwung zu geben vermocht. Sie alle aber überragt an Bedeutung als Hafenstadt *Rotterdam*.

Luise Schorn-Schütte

Stadt und Staat. Zum Zusammenhang von Gegenwartsverständnis und historischer Erkenntnis in der Stadtgeschichtsschreibung der Jahrhundertwende¹

»So soll auch die Wissenschaft der Geschichte nicht bloß Erkenntnis schaffen, sondern auch durch die Verbreitung der Erkenntnis bestimmend auf das geschichtliche Handeln einwirken.«

(Otto von Gierke 1887)²

I.

Im Zusammenhang der Diskussion um seinen Aufsatz »Zur Entstehung der deutschen Stadtverfassung«,³ in dem er sich in bekannt scharfsinniger wie scharfzüngiger Weise mit den zeitgenössisch geltenden Stadtentstehungstheorien auseinandergesetzt hatte, schrieb Georg v. Below am 5. Dezember 1887 an den Referenten für das Unterrichtswesen im Preußischen Kultusministerium Friedrich Althoff: »Von vornherein bin ich mir darüber klar gewesen, daß mein Aufsatz bei den Berliner Herren Dozenten Widerspruch finden würde. In Berlin sind gegenwärtig die Anhänger von Nitzsch und Schmoller, gegen deren Ansichten ich mich hauptsächlich gewandt habe, besonders zahlreich. Von vornherein war meine Hoffnung nur dahin gerichtet, daß es mir gelingen möchte, die Zustimmung der anderen Kreise zu gewinnen. Dies aber ist mir zu meiner Freude doch in recht weitem Maße geglückt.«⁴

Jedem mit der Forschung zur städtischen Geschichte des Mittelalters einigermaßen Vertrauten sind die in diesem Zitat angesprochenen Kontroversen hinlänglich bekannt.^{4a} Ein Blick in die historischen Fachzeitschriften seit den ausgehenden achtziger Jahren des

¹ Die folgenden Ausführungen erheben nicht den Anspruch, die gesamte stadtgeschichtliche Literatur der Jahrhundertwende auch nur annähernd vollständig zu berücksichtigen. Vielmehr geht es um die Skizze einiger als signifikant anzusehender Erscheinungen. Der heutige Forschungsstand ist per definitionem nicht Gegenstand der Arbeit. Anregungen zur Bearbeitung der Wissenschaftsgeschichte der Städteforschung verdanke ich auch meiner Tätigkeit im Institut für vergleichende Städtegeschichte, Münster.

² Rezension K. Lamprecht, Dt. Wirtschaftsleben im Mittelalter, in: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. N.F. 14 (1887), S. 534.

³ G. v. Below, Zur Entstehung der dt. Stadtverfassung, in: HZ 52 (1887), S. 193–244 und HZ 59 (1888), S. 193–247.

⁴ Zentrales Staatsarchiv Dienststelle Merseburg, Nachlaß F. Althoff Briefwechsel mit G. v. Below; Rep. 92/Althoff B Nr. 9, Bd. 2.

^{4a} Eine Auswahl als Überblick über den Gang der Forschung im 19. und 20. Jh. bei H. Stooß, (Hg.), Altständisches Bürgertum Bd. 1 u. 2, Darmstadt 1980.

19. Jahrhunderts verdeutlicht anschaulich, welch zentralen Konfliktstoff die Diskussion um den Ursprung der deutschen Stadtverfassung für einen großen Teil der Historikerschaft darstellte. Hinzu kam, daß diese Kontroverse zahlreiche weitere nach sich zog, die im logisch-inhaltlichen Zusammenhang mit derjenigen um den Charakter des Verfassungsurspungs standen, wie etwa die Debatte um die Stellung der Zünfte und Gilden im Mittelalter, die sich zur Diskussion um den Charakter von städtischem Handwerk und Handel seit dem 14. Jahrhundert ausweitete und damit die grundlegende Diskussion um die Anfänge des modernen Kapitalismus begleitete; weiter die Diskussion um den Charakter städtischer Sozialordnung im 15. und 16. Jahrhundert, der eine Periodisierungsdiskussion um den Begriff der Stadtwirtschaft parallel lief.

Auch wenn die Forschungen zum Ursprung der städtischen Verfassungsordnung mit den Arbeiten u. a. Karl v. Savignys und Friedrich Eichhorns bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu lebhaften Diskussionen geführt hatten,⁵ so ist die Intensivierung der Kontroversen seit den 1890er Jahren, ihre Ausweitung auf fast alle Bereiche städtischen Lebens, insbesondere aber die Verlagerung von rechtsgeschichtlichen auf verfassungs-, sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Aspekte bemerkenswert. Gerade wenn die durch Georg v. Belows bekannt streitbares Engagement schnell persönlich gefärbte Verschärfung der wissenschaftlichen Diskussionen in Rechnung gestellt wird,⁶ bleibt die Frage nach dem sachlichen Grund dieser bis in die ersten Jahrzehnte des neuen Jahrhunderts andauernden Auseinandersetzungen um das Wesen der mittelalterlichen Stadt bestehen.

P. Hauck hat in seiner Jenaer Dissertation von 1956 erstmals den Versuch einer zusammenhängenden Darstellung und inhaltlichen Würdigung jener Kontroversen um die Stadtentstehungstheorien unternommen;⁷ die angedeuteten Diskussionen um die mittelalterliche städtische Sozial- und Wirtschaftsordnung waren allerdings nicht Gegenstand seiner Untersuchung. Darüber hinaus bleibt seine Arbeit ergänzungsbedürftig gerade dort, wo es um die Klärung der von Ernst Wolfgang Böckenförde an anderer Stelle so bezeichneten »zeitgebundenen Fragestellungen und Leitbilder«⁸ historischer Forschung um die Jahrhundertwende geht. Nach der grundlegenden Arbeit von Böckenförde, die die

⁵ Vgl. dazu u. a. P. Hauck, Darstellung und Kritik der Theorien über die Entstehung des dt. Städtewesens (von W. Arnold bis H. Planitz), Diss. phil. masch. Jena 1956.

⁶ Zur Charakterisierung dieser Eigenart sei verwiesen auf die handschriftlichen Notizen G. v. Schmollers, zitiert bei R. vom Bruch, Wissenschaft, Politik und öffentliche Meinung, Gelehrtenpolitik im Wilhelminischen Deutschland (1890–1914), Husum 1981, S. 368, A 23; ebenso K. Bücher, Rezension G. v. Below, Probleme der Wirtschaftsgeschichte, Tübingen 1921, in: Zs. f. d. gesamte Staatswissenschaft 76 (1921), S. 535–542, hier S. 535: »Die Stärke des Verfassers liegt im Verneinen... Seit einem Menschenalter ist in Deutschland kaum ein größerer Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte erschienen, dem nicht G. v. Below in einem Aufsätze widersprochen hätte... Die Kritik war hier zu einer Art Jagdsport geworden, der das Wild zur Strecke brachte, wo es sich zeigte, um dann Halali zu blasen.«

⁷ S. A 5

⁸ E. W. Böckenförde, Die deutsche verfassungsgeschichtliche Forschung im 19. Jh., Berlin 1961.

Stadtgeschichtsschreibung allerdings nur streifen konnte, sind erst in den letzten Jahren wieder zwei kleinere Arbeiten unserem Thema gewidmet worden.⁹ Klaus Schreiner geht in seiner Untersuchung dem skizzierten Problem für die Stadtgeschichtsschreibung der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach und beschreibt den dafür zu charakterisierenden Zusammenhang vom Gegenwartsverständnis und historischer Erkenntnis als Interesse an einer »geschichtsgerechten Lösung der Verfassungsfrage«, das sich »auf die Bauprinzipien mittelalterlicher Gemeinschaftsbildungen«¹⁰ konzentriert habe.

Gegenüber dem Anfang des Jahrhunderts ist es aber in dem hier zu diskutierenden Zeitraum der beiden Jahrzehnte zwischen 1890 und 1914 nun nicht mehr die seit 1871 gelöste Verfassungsfrage, die (auch) historische Erkenntnis leitete, gemäß dem historistischen Selbstverständnis deutscher Geschichtswissenschaft, wie es am treffendsten noch immer vom Altmeister Ranke selbst formuliert wurde: »Die Kenntnis der Vergangenheit ist unvollkommen ohne Bekanntschaft mit der Gegenwart; ein Verständniß giebt es nicht ohne Kenntniß der früheren Zeiten.«¹¹ Statt dessen bewegte viele der nun jüngeren Historikergeneration die Erfahrung der sozialen Desintegration des politisch geeinten Reiches;¹² nicht mehr die nationale Frage, sondern vielmehr die soziale Frage stand im Zentrum der historisch-politischen Diskussionen. Diese aber formulierte sich scharf in der Frage nach den Beteiligungsmöglichkeiten des »Vierten Standes« im Verfassungssystem des Deutschen Reiches, sie wurde damit zur Frage nach der Möglichkeit einer »Parlamentarisierung« dieses Staates im Interesse einer Integration der neuen sozialen Schichten in die bestehende politische Ordnung.¹³ Wo aber laufen, wenn überhaupt, die Verbindungslinien von diesem, die Gegenwart des Kaiserreiches spätestens seit 1890 dominierenden

⁹ Dies sind: K. Schreiner, »Kommunebewegung« und »Zunftrevolution«. Zur Gegenwart der mittelalterlichen Stadt im historisch-politischen Denken des 19. Jhs., in: Stadtverfassung, Verfassungsstaat. Presse-Politik. FS f. E. Naujoks, Sigmaringen 1980, S. 139–168 sowie J. Fröchling, Georg v. Below. Stadtgeschichte zwischen Wissenschaft und Ideologie, in: ZfSSD 1 (1979), S. 54–80.

¹⁰ K. Schreiner (s. A 9), S. 142.

¹¹ L. v. Ranke, Sämtliche Werke Bd. 24, 1872, S. 289.

¹² Vgl. hierzu v. a. D. Lindenlaub, Richtungskämpfe im Verein für Sozialpolitik. Wissenschaft und Sozialpolitik im Kaiserreich, vornehmlich vom Beginn des »Neuen Kurses« bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges (1890–1914), Wiesbaden 1967, S. 272ff.; hier S. 273.

¹³ Die umfangreiche zu diesem Thema in den letzten Jahren erschienene Literatur kann in diesem Rahmen nicht aufgeführt werden; zu verweisen ist vor allem auf G. Schmidt, Parlamentarisierung oder »Präventive Konterrevolution«? Die dt. Innenpolitik im Spannungsfeld konservativer Sammlungsbewegung und latenter Reformbestrebungen 1907–1914, in: G. A. Ritter (Hg.), Gesellschaft, Parlament, Regierung, Düsseldorf 1974, S. 249–278; M. Stürmer (Hg.), Das kaiserliche Deutschland. Politik und Gesellschaft 1870–1918, Kronenberg 1977; zuletzt den Stand der Diskussion zusammenfassend R. Schütz, Monarchischer Konstitutionalismus und parlamentarisches System. Zum Problem der Parlamentarisierungsbestrebungen in der Endphase des Deutschen Kaiserreiches, in: H. Bodensieck (Hg.), Preußen, Deutschland und der Westen. Auseinandersetzungen und Beziehungen seit 1789. Zum 70. Geb. von O. Hauser, Göttingen 1980, S. 103–132.

Problem zur intensivierten Forschung um das Wesen der mittelalterlichen Stadt im gleichen Zeitraum? Der Versuch einer Antwort darauf ist Gegenstand dieser Arbeit.¹⁴

II.

Der Blick für die zu skizzierenden Zusammenhänge war bei den Zeitgenossen selbst scharf. In seiner umstrittenen Habilitationsschrift¹⁵ schrieb Paul Sander 1906: »Wo hinaus wollen denn eigentlich all die mühevollen Untersuchungen über die Entstehung von Stadtverfassung und Zünften, über Hofrecht und Grundherrschaft, über den Ursprung der Landeshoheit oder wie die verfassungsgeschichtlichen Einzelfragen sonst lauten mögen...?« Seine Antwort war, daß es Aufgabe der deutschen Verfassungsgeschichte sei, »die staatlichen Einrichtungen der Vergangenheit zu erforschen, um das Werden unserer staatlichen Einrichtungen überhaupt zu begreifen... Die Erforschung der mittelalterlichen Verfassung setzt also stets und überall den Vergleich mit der Gegenwart voraus.«¹⁶

Ähnliche Formulierungen finden sich gleichfalls bei Georg von Below, Gustav von Schmoller, Otto von Gierke oder Karl Lamprecht, also Vertretern der unterschiedlichsten Richtungen der zeitgenössischen Stadtgeschichtsforschung. In der Absicht einer Verbindung von Gegenwartsinteresse und historischer Forschung war man sich lange Zeit einig,¹⁷ maß man doch der Geschichtswissenschaft durchaus eine Bildungs- und Orientierungsfunktion in der zunehmend als krisenhaft empfundenen Zeit nach 1890 zu.¹⁸ Auch

¹⁴ Keineswegs geht es dabei um jüngst als »retrospektive Politik« charakterisierte Geschichtsschreibung: K.-G. Faber, Geschichtswissenschaft als retrospektive Politik?, in: GuG 6 (1980), S. 574–585. Wissenschaftsgeschichtliche Forschung ist nicht wie Faber zu Recht gegen Wehler (S. 679) betonte, die Gleichsetzung der Politik mit der Geschichte. Sie hat ihren Erkenntniswert vielmehr, soll sie nicht lediglich esoterische Übung weniger Spezialisten sein, in der Erhellung des Zusammenhangs von inner- und außerwissenschaftlichen Faktoren des Erkenntnisprozesses. Ein in den letzten Jahren viel bemühtes, ob seiner dankenswerten Vorsicht aber weiterhin akzeptables methodisches Konzept für solches Arbeiten, scheint uns der Theorieentwurf von Th. S. Kuhn zu sein. Vgl. dazu: Th. S. Kuhn, Die Entstehung des Neuen. Studien zur Struktur der Wissenschaftsgeschichte, hg. v. L. Krüger, 1. A. Frankfurt/M. 1978, bes. S. 194–236.

¹⁵ P. Sander, Feudalstaat und bürgerliche Verfassung, Berlin 1906. Sander (1866–1919) hatte sich bei O. Hintze (1906/1907) in Berlin mit dieser Arbeit habilitieren wollen; er stieß jedoch auf den erbitterten Widerstand einiger Historiker (insbesondere D. Schäfers). Vgl. zum Vorgang G. Oestreich, Einleitung, in: Ders. (Hg.), O. Hintze. Gesammelte Abhandlungen Bd. 2, 2. A. Göttingen 1964, S. 39. Oestreich bezeichnete das Ergebnis als Neuauflage des Methodenstreits. Sander war zuletzt a. o. Professor für Wirtschaftsgeschichte an der Universität Prag.

¹⁶ P. Sander (s. A 15), S. 1 f.

¹⁷ Erst der in der deutschen Nationalökonomie zu Beginn des 20. Jhs. geführte Werturteilsstreit führte zu teilweise veränderten Auffassungen schließlich auch in der Geschichtswissenschaft. Vgl. dazu ausführlich jetzt R. vom Bruch (s. A 6), S. 294–320.

¹⁸ R. vom Bruch (s. A 6), S. 138 ff., u. ö. sowie speziell auf K. Lamprecht bezogen L. Schorn-Schütte, Karl Lamprecht. Kulturgeschichtsschreibung zwischen Wissenschaft und Politik, Diss. phil. masch. Münster 1981, S. 271 ff. (erscheint unter gleichem Titel Göttingen 1983).

den Gegenstand der Forschung beschrieb Sander zutreffend als die »staatlichen Einrichtungen des Mittelalters«. An der Bewertung der mit diesem bewußt offen gehaltenen Begriff bezeichneten historischen Erscheinungen aber schieden sich die Geister. Während es G. v. Below, R. Sohm und anderen um den Nachweis des ursprünglich staatlichen (= öffentlich-rechtlichen Charakters) des deutschen Mittelalters und damit der mittelalterlichen Stadt ging, legten O. v. Gierke, Lamprecht, G. v. Schmoller, Nitzsch und andere ihre ganze Kraft in den Nachweis des »privatrechtlichen«, »nichtöffentlichen« Charakters des Ursprungs des Staates, damit auch der mittelalterlichen Stadt. Stadtgeschichtsforschung erhielt vor dem Hintergrund der Suche nach dem Wesen des Ursprungs öffentlicher Gewalt einen offensichtlich zentralen Stellenwert.

Mit jener Kontroverse um den »staatlichen oder nicht staatlichen Charakter des Mittelalters«¹⁹ aber stoßen wir auf ein Grundthema deutscher Verfassungsgeschichtsschreibung,²⁰ das seit den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts erneute Bedeutung gewann: Der Frage nach dem vorherrschend genossenschaftlichen oder herrschaftlichen Zug in der deutschen Geschichte.²¹ Vor dem Hintergrund der zeitgenössischen Verfassungsreformdiskussion nahm sie neue Konturen an.

In den verschiedenen politischen Lagern des Kaiserreichs, von den Nationalliberalen über den Freisinn bis zur Sozialdemokratie, wurde die Intensivierung der kommunalen Selbstverwaltung als erheblicher Beitrag zur Verfassungsreform betrachtet, wenn auch die konkrete Ausgestaltung dieses Konzepts heftig umstritten war.²² Selbstverwaltung in den Gemeinden galt zahlreichen Zeitgenossen als eigentlich deutsche Tradition, die dieses Konzept für die Verfassungsreformdiskussion auch deshalb besonders tragfähig erscheinen ließ, weil jeder Verdacht einer Reform in Richtung auf westeuropäische Vorbilder

gegenstandslos wurde.²³ Die Erforschung dieser nationalen Tradition konnte deshalb zum Anliegen zahlreicher Historiker werden, die sich in ihrer aktuell-politischen Haltung durchaus voneinander unterschieden.²⁴ Darüber hinaus aber traten in der Diskussion um Umfang und Art der kommunalen Selbstverwaltung zwei einander entgegengesetzte Staatsbegriffe zutage, die sich sowohl auf die tagespolitische als auch auf die historische Argumentation auswirkten und in denen die oben benannte verfassungsgeschichtliche Kontroverse um den dominierenden Zug deutscher Geschichte wiederzufinden ist: Der Gegensatz von organischer und herrschaftlicher Staatsanschauung. Während etwa Otto v. Gierke, ihm teilweise folgend u. a. Karl Lamprecht und Hugo Preuß eine ursprüngliche Wesensgleichheit von Staat und Gemeinde aufgrund ihres Charakters als organische soziale Einheiten annahmen,²⁵ ging die Staatsauffassung der herrschenden positivistischen Rechtswissenschaft um Gerber, Laband und Jellinek im Einklang mit einer großen Mehrheit der Historiker und historisch arbeitenden Nationalökonomien von einer ursprünglichen Überordnung des Staates als der Verkörperung des Herrschaftsprinzips gegenüber dem genossenschaftlich charakterisierten Gemeindeprinzip aus.²⁶

Die historische Städteforschung fügte sich in diese politisch-juristische Diskussion um die Begriffe Staat und Gemeinde, Herrschaft und Genossenschaft als Suche nach deren Traditionen nahtlos ein. Diese Linie des Zusammenhanges von Wissenschaft und Politik hat eine zweite, bislang noch kaum beachtete Seite. Neben der kommunalen Selbstverwaltung fand die in den Jahren 1901/1902 zwischen Adolf Wagner und L. Brentano geführte Auseinandersetzung über Agrar- oder Industriestaat,²⁷ sowie die vom Verein für Socialpo-

¹⁹ Im Nachruf auf G. v. Below schrieb H. Bächthold am 25. 10. 1927 in den Basler Nachrichten: »Das Interesse für den Staat bildete das Zentrum seiner Forschung. Wie er im praktischen politischen Leben auf der Abwehr stand gegen Erscheinungen und Kräfte, die er für staatsfeindlich und zersetzend hielt, so kämpfte er auch in der historischen Erforschung von Institutionen und Erscheinungen des Mittelalters gegen deren privatrechtliche Deutung.« Vgl. dazu auch E. W. Böckenförde (s. A 8), S. 203–204.

²⁰ Verfassungsgeschichtsschreibung umgreift im vorliegenden Zusammenhang zunehmend mehr auch sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Institutionen, worauf H.-U. Wehler, *Krisenherde des Kaiserreichs*, Göttingen 1970, S. 293 insofern kritisch hingewiesen hat als sich damit die Institutionengeschichtsschreibung im Kern nicht veränderte.

²¹ Auf die Bedeutung dieser Tradition auch für die heutige Forschung hat in anderem Zusammenhang zuletzt hingewiesen K.-G. Faber, *Ein verschütteter 3. Weg*, in: *DIE ZEIT* Nr. 13 v. 26. 3. 1982, S. 15.

²² Vgl. dazu ausführlich: P. Gilg, *Die Erneuerung des demokratischen Denkens im Wilhelminischen Deutschland*, Wiesbaden 1965; den größeren Zusammenhang der allgemeinen Verfassungsdiskussion stellt her D. Grosser, *Vom monarchischen Konstitutionalismus zur parlamentarischen Demokratie*, Den Haag 1970.

²³ Vgl. zum Aspekt des Gegenbildes einer »deutschen Demokratie« v. a. D. Grosser (s. A 22), S. 72 ff. und 135 ff.

²⁴ Vgl. dazu R. vom Bruch (s. A 6) zu G. Schmoller, L. Brentano, H. Delbrück u. a.

²⁵ Zur organischen Staatsauffassung bei O. v. Gierke vgl. zuletzt G. Dilcher, *Genossenschaftstheorie und Sozialrecht. Ein »Juristensozialismus« O. v. Gierkes?* In: *Quaderni Fiorentini* Bd. 3/4, ed. Paolo Grossi, Milano 1974/75, Teil 1, S. 319–365. Zu Werk und Person Gierkes informativ H. Boldt, O. v. Gierke, in: H.-U. Wehler (Hg.), *Deutsche Historiker* Bd. VIII, Göttingen 1982, S. 7–23. Zum Staatsverständnis bei H. Preuß immer noch excellent: C. Schmitt, H. Preuß, *Sein Staatsbegriff und seine Stellung in der deutschen Staatslehre*, Tübingen 1930. Zu Werk und Person Preuß zuletzt G. Schmidt, H. Preuß, in: H.-U. Wehler (Hg.), *Dt. Historiker* Bd. VII, Göttingen 1980, S. 55–68.

²⁶ Eine erste Einführung in die staatstheoretische Auseinandersetzung innerhalb der Rechtswissenschaft des Deutschen Kaiserreichs gibt G. Dilcher, *Das Gesellschaftsbild der Rechtswissenschaft*, in: R. Vondung (Hg.), *Das wilhelminische Bürgertum. Zur Sozialgeschichte seiner Ideen*, Göttingen 1976, S. 53–105; darüber hinaus grundlegend: F. Wieacker, *Privatrechtsgeschichte der Neuzeit*, Göttingen 1967, S. 458 ff.

²⁷ Vgl. dazu ausführlich K. D. Barkin, *The Controversy over German Industrialization 1890–1933*, Diss. Stanford Univ. 1975. Die Hauptargumente der Kontrahenten finden sich bei A. Wagner, *Agrar- und Industriestaat*, Jena 1901, sowie L. Brentano, *Die Schrecken des überwiegenen Industriestaates*, Berlin 1901.

litik angeregte Diskussion über die Lage des Handwerks seit 1894 ff.²⁸ in der historischen Städteforschung lebhaft Resonanz. Beide Ereignisse können als beispielhaft für die breite Diskussion um eine moderne Sozial- und Wirtschaftsverfassung des Kaiserreichs vor dem Hintergrund raschen ökonomischen Wandels bezeichnet werden.

Die zwischen Wagner und Brentano strittige Frage um das wirtschaftspolitisch zukunftssträchtigere Konzept von Schutzzoll oder Freihandel berührte das politische Grundlagenproblem des Kaiserreichs. Die Rolle des Staates gegenüber bzw. in der Gesellschaft. Nach deren je unterschiedlicher Bestimmung mußten sich auch die Inhalte der Sozial- und Wirtschaftspolitik verschieden darstellen. Die Förderung des häufig mit Enthusiasmus begrüßten modernen Kapitalismus als vielleicht letzter Stufe der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung stand gegen behutsame Bewahrung der bestehenden, noch vorwiegend agrarischen Strukturen des deutschen Reiches, um die sozialen Schäden der industriellen Entwicklung möglichst gering zu halten. Der Begriff des »Kapitalismus« wurde in dieser Diskussion vor dem Hintergrund wirtschaftlichen Wachstums einerseits, scharfer Depression um die Jahrhundertwende andererseits zum kämpferisch eingesetzten Schlagwort. Er erzeugte Haßgefühle ebenso wie enthusiastische Begeisterung bei den meinungsbildenden Gruppen einerseits, den Agrariern, Industriellen und Handwerkern schließlich den Arbeitern andererseits.²⁹

Was lag näher, als auf der Basis dieser aktuellen Fragestellung dem Ursprung des »Kapitalismus« nachzugehen, die Rolle des »Staates« in der Wirtschaft seit dem Mittelalter zu verfolgen, den sozialen Veränderungen als der Vorgeschichte der sozialen Umwälzungen des ausgehenden 19. Jahrhunderts nachzuspüren, zumal die Frage nach der Rolle des Staates lediglich eine Variation derjenigen nach seinem Wesen in Absetzung von anderen historischen Ordnungs- als Gemeinschaftsformen war und ist? Karl Bücher benannte 1876 verschiedene Gründe, u. a. die Veränderungen auf dem Gebiete des Gewerbewesens, die Entwicklung moderner Genossenschaften und die zunehmende Bedeutung der Arbeiterbewegung.³⁰ Mit dem Verweis auf diese innergesellschaftlichen Wandlungen machte er implizit aufmerksam auf die sich offensichtlich wandelnde Rolle des Staates, der sich nicht nur Rechtswissenschaft und Nationalökonomie sondern ebenso sehr die Geschichtswissenschaft zuzuwenden hätte. Die Diskussion der historischen Dimensionen der zeitgenössischen Handwerkerfrage verwies die Forschung erneut auf die Stadtgeschichte, vornehmlich die des hohen und späten Mittelalters aber auch die der

²⁸ Vgl. dazu: Untersuchungen über die Lage des Handwerks in Deutschland mit besonderer Rücksicht auf seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Großindustrie (= Schriften des Vfs Bd. 62–70), Leipzig 1894–97.

²⁹ Vgl. hierzu allgemein informierend I. Bog, Kapitalismus, in: HdWW 11./12. Lieferung, Stuttgart/New York u. a. 1978, S. 418–432, hier S. 420.

³⁰ K. Bücher, Die Arbeiterfrage im Mittelalter, in: Die Waage 1876, Nr. 50 + 51, wiederabgedruckt in: Ders., Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte, Tübingen 1922, S. 245–258, hier S. 245; zum Aspekt der zeitgenössischen Motivation der Erforschung der Gesellenverbände zuletzt W. Reininghaus, Die Entstehung der Gesellengilden im Spätmittelalter, Wiesbaden 1981, S. 2–23.

frühen Neuzeit und der neuesten Geschichte als unmittelbarer Vorgeschichte der Gegenwart.³¹

Sind damit die wissenschaftsexternen Faktoren der bemerkenswerten Bewegungen innerhalb der historischen Städteforschung an der Jahrhundertwende benannt, so tritt als wissenschaftsinterner Faktor hinzu die wachsende Bedeutung der historischen Schule der Nationalökonomie, die weitreichende anregende Wirkungen auf die allgemeine Geschichtswissenschaft gewann.³² Das wissenschaftliche Konzept des führenden Kopfes der jüngeren Schule der historischen Nationalökonomie, Gustav v. Schmoller, beruhte auf der Annahme, daß mit Hilfe detaillierter wirtschafts- und sozialgeschichtlicher Studien die Bedeutung umfassender wirtschaftlicher Veränderungen überprüft werden könne, worin Schmoller den Ausgangspunkt einer soliden Beurteilung der zeitgenössischen wirtschaftlich-sozialen Veränderungen sah.³³ Es liegt auf der Hand, daß so verstandene Wirtschafts- und Sozialgeschichtsschreibung sich auch der Geschichte der Städte zuwandte.

Beispielhaft für diese Richtung genannt seien die Arbeiten von Karl Bücher³⁴ über die »Bevölkerung der Stadt Frankfurt am Main im 14. und 15. Jahrhundert«³⁵ und Gustav Schmoller über die Tucher- und Weberzunft Straßburgs.³⁶ In seiner Rezension der Bücherschen Arbeit hob Karl Lamprecht 1888 deren Neuartigkeit hervor: »Dem Systematiker tritt hier zum ersten Male ein umfangreiches Material deutscher Herkunft aus ganz

³¹ Das wissenschaftliche Interesse an den sozial folgenreichen Prozessen der Verstädterung und Binnenwanderung in der 2. H. des 19. Jhs. verzeichnen u. a. E. Pfeil, Großstadtforschung, Hannover 1972, S. 38–57 und A. Lee, Critics of Urban Society in Germany 1854–1914, in: Journal of the History of Ideas XL (1979), S. 61–83. Ein herausragendes zeitgenössisches Dokument dieser Bewegung ist die 1903 in Dresden durchgeführte Städteausstellung. Vgl. dazu die sehr aufschlußreiche Publikation: Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung, Dresden 1903 mit Beiträgen von K. Bücher, F. Ratzel, G. v. Mayr, H. Waentig, G. Simmel, Th. Petermann, D. Schäfer, hg. im Auftrage der Gehe-Stiftung. – In einem äußerst instruktiven Beitrag skizzierte jüngst H. Teuteberg die Forschungen zum Urbanisierungsproblem und deren Bedeutung für die Städteforschung im 19./20. Jh.: Historische Aspekte der Urbanisierung Forschungsstand und Probleme, in: Ders. (Hg.), Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte, Köln/Wien 1982 S. 2–34. Verstädterung und Großstadtfeindschaft sind zwei Schlagworte, die in der zeitgenössischen Diskussion von großer Bedeutung waren; auf diesen Zusammenhang kann hier jedoch nur hingewiesen werden.

³² Zur Bedeutung der historischen Schule der Nationalökonomie sei verwiesen u. a. auf D. Lindenlaub (s. A 12), A. Müsiggang, Die soziale Frage in der historischen Schule der deutschen Nationalökonomie, Tübingen 1966; U. G. Schäfer, Historische Nationalökonomie und Sozialstatistik als Gesellschaftswissenschaft, Köln/Wien 1971.

³³ Eine erste Einführung in Leben und Werk G. v. Schmollers gibt die allerdings bereits 1942 verfaßte Skizze von P. R. Anderson, G. v. Schmoller, in: H.-U. Wehler (Hg.), Dt. Historiker Bd. II, Göttingen 1971, S. 39–65.

³⁴ Zu Werk und Person vgl. in knapper Skizze D. Lindenlaub (s. A 12), S. 129–132, sowie R. vom Bruch (s. A 6), S. 33 u. ö. mit weiterer Literatur. Eine biographische Würdigung fehlt.

³⁵ Leipzig 1886.

³⁶ G. Schmoller, Die Straßburger Tucher- und Weberzunft, Straßburg 1879.

anderen Kulturverhältnissen als den heutigen entgegen; es fordert ihn zu fortwährender Vergleichung der mittelalterlichen städtischen Zustände mit den analogen Verhältnissen der Gegenwart auf... Dem Historiker bietet das Buch die erste umfassende soziale Anatomie und Physiologie eines städtischen Gemeinwesens im Mittelalter und damit die Möglichkeit einer sichern Abschätzung der bürgerlichen Gesellschaftselemente auch in ihrer politischen Bedeutung innerhalb des städtischen Verfassungskörpers«. ³⁷

III.

Es ist in diesem Rahmen nur ausschnittsweise möglich, die dargestellten Wechselwirkungen von Wissenschaft und Politik im Bereich der Städteforschung an der Jahrhundertwende im Gang durch die Fülle der zeitgenössischen Einzeluntersuchungen zu belegen. Für den Beobachter der Stadtgeschichtsforschung zentrieren sich diese jedoch recht deutlich um einige als symptomatisch zu bezeichnende Kontroversen, denen im folgenden nachzugehen sein wird.

Es waren dies:

- a) Die Diskussion um die Entstehung des modernen Kapitalismus, ausgelöst durch die 1902 in erster Auflage erschienene Arbeit von Werner Sombart »Der moderne Kapitalismus«; ³⁸
- b) die Diskussion um den Charakter der Stadtwirtschaft gegenüber der Territorialwirtschaft, die eröffnet wurde mit Gustav Schmollers 1884 veröffentlichtem Aufsatz »Das Merkantilsystem in seiner historischen Bedeutung«; ³⁹
- c) die mit kontroversen Ergebnissen betriebene Erforschung des städtischen Handwerks, eingeleitet durch Karl Büchers 1892 erstmals vorgetragene Anschauung über »Die gewerblichen Betriebssysteme in ihrer geschichtlichen Entwicklung«; ⁴⁰
- d) die Bemühungen zur Klärung der Entstehung der Städte im Mittelalter im Anschluß an die eingangs erwähnte Aufsatzfolge von Georg v. Below aus den Jahren 1887 und 1888; ⁴¹
- e) die Kontroverse um den Charakter der städtischen Unruhen des 15. und 16. Jahrhunderts, ausgelöst durch Karl Lamprechts 1893 erschienenen Aufsatz »Zum Verständnis

³⁷ K. Lamprecht, Zur Sozialstatistik der dt. Stadt im Mittelalter, in: Archiv f. soziale Gesetzgebung und Statistik 1 (1888), S. 485–532, hier S. 485.

³⁸ W. Sombart, Der moderne Kapitalismus, 1. Aufl. Bd. 1 + 2, Leipzig 1902.

³⁹ Zuerst veröffentlicht in: Jbb f. Gesetzg. Verwaltung und Volkswirtschaft VIII/1884, S. 15ff., wiederabgedruckt in: G. Schmoller, Umriss und Untersuchungen zur Verfassungs-, Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte, besonders des preuß. Staates im 17. und 18. Jh., Leipzig 1898, S. 1–59.

⁴⁰ Veröffentlicht zuerst in: K. Bücher, Die Entstehung der Volkswirtschaft, 1. Aufl. Tübingen 1893, S. 81–118.

⁴¹ G. v. Below (s. A 3).

der wirtschaftlichen und sozialen Wandlungen vom 14. zum 16. Jahrhundert«, einem Vorabdruck aus dem 1896 erschienenen fünften Band seiner Deutschen Geschichte. ⁴²

IV.

1. Im Jahre 1902 veröffentlichte der damalige a. o. Professor für Nationalökonomie an der Universität Breslau, Werner Sombart, ⁴³ seine zweibändige Arbeit über den modernen Kapitalismus. In seiner Rezension des Buches anerkannte Hans Delbrück: »... daß es vom Standpunkt unseres öffentlichen Lebens kaum ein anziehenderes Thema geben kann, liegt auf der Hand«; im folgenden Satz aber fuhr er fort: »... das Werk ist eine schwere Enttäuschung ... wissenschaftlich kann man nicht anders, als es scharf zurückweisen.« ⁴⁴ Mit diesem Satz ist die fast einhellige Ablehnung der Sombartschen Untersuchung durch die Fachhistoriker prägnant umschrieben. Dennoch erschien diesen der Gegenstand so entscheidend, daß sich Georg v. Below bereiterklärte, auf dem 7. Deutschen Historikertag 1903 in Heidelberg ein Referat zum Thema »Die Entstehung des modernen Kapitalismus« zu halten, das eine scharfsinnige Auseinandersetzung mit Sombarts Arbeit bot. ⁴⁵

Im ersten Band seiner Untersuchung war Sombart den historischen Grundlagen des modernen Kapitalismus nachgegangen, indem er versuchte, den Wirtschaftscharakter einer vorkapitalistischen Zeit von demjenigen des beginnenden Kapitalismus zu unterscheiden. Mit der Charakterisierung dieser vorkapitalistischen als handwerksmäßiger Wirtschaft rückte notwendigerweise die Wirtschafts- und Sozialgeschichte der mittelalterlichen Stadt ins Zentrum der Untersuchungen. Verbindendes Element zwischen beiden Wirtschaftsformen war das Merkmal der Verkehrswirtschaft, das sich in vorkapitalistischer Zeit in der mittelalterlichen Stadt realisierte: »Die verkehrswirtschaftliche Organisation ... hat den Kapitalismus mit dem [mittelalterlichen] Handwerk gemein.« ⁴⁶ Was beide aber unterschied seien die jeweils vorherrschenden Wirtschaftsprinzipien – in diesem: Erwerbsprinzip und ökonomischer Rationalismus, in jenem: Bedarfsdeckung und Traditionalismus. ⁴⁷ Die Erzielung von Gewinn sei der objektive Zweck der kapitalistischen Wirtschaft, mit dem die subjektive Zwecksetzung der Wirtschaftssubjekte nicht zusammenfallen müsse. Eine solche Verselbständigung objektiver Zwecke kenne die mittelalterliche vorkapitalistische Wirtschaftsform nicht. Die Existenz

⁴² Veröffentlicht in: Zeitschrift für Social- und Wirtschaftsgeschichte (1893), S. 400.

⁴³ Zu Person und Werk Werner Sombarts siehe zuletzt B. vom Brocke, W. Sombart, in: H.-U. Wehler (Hg.), Dt. Historiker Bd. V, Göttingen 1972, S. 130–148; eine knappe, informative Darstellung auch bei D. Lindenlaub (s. A 12), S. 314ff.

⁴⁴ H. Delbrück, Rezension W. Sombart, Der moderne Kapitalismus, in: Preuß. Jbb. 113 (1903), S. 333–350, hier S. 334.

⁴⁵ Vgl. den Bericht über die 7. Versammlung dt. Historiker in Heidelberg, Leipzig 1903, S. 11–15. Zur Information über die fachlichen Diskussionen im Vorfeld des Historikertages P. E. Schumann, Die dt. Historikertage von 1893–1937. Die Geschichte einer fachhistorischen Institution im Spiegel der Presse, Marburg 1974, S. 206–209.

⁴⁶ W. Sombart (s. A 38), Bd. 1, Leipzig 1915, S. 319. Die gleiche Argumentation findet sich in der 1. Aufl. Bd. 1, S. 53ff. in der Zurückweisung der Bücherschen These vom Charakter der Stadtwirtschaft als Kundenproduktion.

⁴⁷ ebda., S. 320; entsprechende Formulierungen in der 1. Aufl., S. 391ff.

berufsmäßigen Handels auch im vorkapitalistischen Zeitalter könne keine Rechtfertigung dafür sein, die Wirtschaftsform des mittelalterlichen Europa bereits als kapitalistische zu charakterisieren.

Dessen Träger seien »handwerksmäßige Existenzen«,⁴⁸ »ihr ganzes Denken und Fühlen, ihre soziale Stellung, die Art ihrer Tätigkeit, alles läßt sie den kleinen und mittleren Gewerbetreibenden ihrer Zeit verwandt erscheinen.«⁴⁹ Vorkapitalistischer Handel sei Handwerk. Der Händler handwerksmäßigen Wesens strebe nicht Gewinn im Sinne modernen Unternehmertums an, sondern es gehe ihm allein um die Sicherung des standesgemäßen Unterhaltes, auch die Tätigkeit des Händlers werde bestimmt von der »Idee der Nahrung«.⁵⁰ Deshalb »gibt [es] in der Tat nichts Törichtereres, als das Mittelalter mit kapitalistisch empfindenden und ökonomisch geschulten Kaufleuten zu bevölkern«.⁵¹

Woher aber stammt dann das unzweifelhaft in einigen Großstädten des Mittelalters, insbesondere in Italien angesammelte Kapital am Ende des 16. Jahrhunderts, das überhaupt erst – so auch Sombart – die Voraussetzung für die Entwicklung moderner kapitalistischer Unternehmungen gebildet habe, wenn der Handel als Verursacher ausfällt? Sombart beruft sich zur Beantwortung dieser Frage auf die soziale Herkunft der reicheren Kaufleute in vorkapitalistischer Zeit, die er einheitlich den Geschlechterfamilien der Städte zuordnet. Diese aber hätten zu den grundbesitzenden Altbürgern der Städte gehört, sie haben demnach als Grundbesitzer Geldvermögen aus akkumulierter Grundrente ansammeln können und dieses im Prozeß ihrer Entwicklung zu Kaufleuten als Handelskapital einbringen können.⁵² »Was ich behaupte, ist vielmehr nur dies: Daß jene reichen Handelsherren schon vermögende Leute waren, als sie Handel zu treiben begannen.«⁵³ Erst der kapitalistische Geist als neues Moment könne demnach das vorhandene Wirtschaftssystem aus einem vorkapitalistischen in ein kapitalistisches verwandeln, nicht jedoch allein eine kontinuierliche Steigerung des Geldvermögens durch Handel.

Mit seiner These vom handwerksmäßigen vorkapitalistischen Charakter des Handels bis ins 16. Jahrhundert und der damit verbundenen Theorie der Bildung von Vermögen aus Grundrenten stieß Sombart auf Resonanz und deutliche Kritik vorwiegend bei der Fachhistorie, die Nationalökonomie dagegen nahm nur geringe Notiz.⁵⁴

Aufschlußreich für unsere Fragestellung ist die vergleichsweise verständnisvoll argumentierende Rezension Gustav Schmollers, die dieser 1903 in den von ihm herausgegebenen Jahrbüchern veröffentlichte.⁵⁵ Er wies sowohl Sombarts These vom handwerksmäßigen Charakter des mittelalterlichen Handels als auch die Theorie der Grundrentenakkumulation zurück bei gleichzeitiger Betonung der durchaus vorhandenen Geschäftstalente einzelner Händler bereits im Mittelalter. Schmoller vermutete die Gründe für Sombarts, wie er meint, einseitiges Urteil in dessen Zugehörigkeit zu sozialistisch freihändlerisch gestimmten Kreisen der Nationalökonomie. Dieses tagespolitisch bestimmte Erkenntnisin-

teresse habe ihm den Blick für die Bedeutung des Handels und der großen Händlerindividuen auch im Mittelalter verstellt. »Es ist seit langem ein Lieblingsthema der zugleich sozialistisch, freihändlerisch und händlerfreundlich gesinnten Nationalökonomien, die große Ungleichheit der Einkommens- und Vermögensverteilung auf die Grundrente zu schieben. ... Die Unterschätzung der großen Geschäftstalente in ihrer Folge für die Vermögensbildung entsprach außerdem dem marxistischen Gedanken.«⁵⁶ Die Spitze des Sozialismusverdachts entschärfte Schmoller allerdings wenig später, wenn er betont, daß Sombart endlich hervorgehoben habe, »wovon Marx keine Ahnung« gehabt habe, »daß psychische Ursachen allein alles volkswirtschaftliche Geschehen erklären.«⁵⁷ Sein richtiger Hinweis auf die zeitgebundenen erkenntnisleitenden Interessen auch Werner Sombarts, der wenige Jahre später im gemeinsamen Kampf mit Max Weber für eine werturteilsfreie Wissenschaft eintreten sollte,⁵⁸ verdient Beachtung.

Zwei Grundmuster politisch-wissenschaftlicher Argumentation scheinen der Sombartschen Argumentation zugrundezuliegen, die von der zeitgenössischen Kritik wohl nicht ganz zu Unrecht mit sozialistischem Denken in Verbindung gebracht werden. Zum einen ging es Sombart um den Nachweis der Dominanz agrarischer Besitzverhältnisse in vorkapitalistischer Zeit auch und gerade in den Bereichen politisch-sozialer Organisation, die nicht agrarisch geprägt scheinen, nämlich den Städten. Zum anderen unterstrich er mit seiner These von der geringen Bedeutung des vorkapitalistischen Handels die fehlende Bedeutung der großen Individuen auch in der vorkapitalistischen Geschichte gegenüber den eigentlich wirksamen anonymen, geschichtsimmanenten Kräften.

Beide Argumentationsstränge verweisen auf zeitgenössische Probleme in Politik und Wissenschaft. Sombarts positive Kennzeichnung des modernen Kapitalismus als vorwärtstreibende geschichtliche Kraft, die als solche seit dem 18. Jahrhundert erkennbar sei und deren endgültige Freisetzung die vordringliche Aufgabe der Gegenwart zu sein habe, läßt erkennen, wie sich ihm die oben skizzierte Diskussion um Agrar- oder Industriestaat historisch einordnete. Die Dominanz agrarischer Wirtschaftskräfte innerhalb der politischen und sozialen Ordnung des Kaiserreiches ist für ihn ein überlebtes Relikt vorkapitalistischer Traditionen; deren damalige wie gegenwärtige Auswirkungen charakterisierte er als Schaffung sozialer Unterschiede.⁵⁹

Diese positive Sicht des modernen Kapitalismus teilte Sombart mit nur wenigen Histori-

⁴⁸ ebda., S. 291: entsprechend in der 1. Aufl., S. 174.

⁴⁹ ebda. wörtlich auch in der 1. Aufl., S. 174.

⁵⁰ ebda., S. 292, wörtlich auch in der 1. Aufl., S. 174.

⁵¹ ebda., S. 291, wörtlich auch in der 1. Aufl., S. 174.

⁵² W. Sombart (s. A 38), S. 292 ff.

⁵³ ebda., S. 227/228.

⁵⁴ Vgl. dazu D. Lindenlaub (s. A 12), S. 326 f.

⁵⁵ G. Schmoller, Rezension W. Sombart, Der moderne Kapitalismus, 2 Bde. Leipzig 1902, in: Jb. für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im dt. Reich NF 27 (1903), S. 291–300.

⁵⁶ ebda., S. 295.

⁵⁷ ebda., S. 297.

⁵⁸ Vgl. hierzu ausführlich R. vom Bruch (s. A 6), S. 294 ff.

⁵⁹ Franz Oppenheimer, Privatdozent der Staatswissenschaft an der Universität Berlin, stimmte Sombart 1903 nachdrücklich in dieser Beweisführung zu: privater Grundbesitz sei in Geschichte und Gegenwart die Ursache sozialer Differenzierung gewesen; es sei Sombarts Verdienst, diese Erkenntnis endlich für die Universitätsökonomie einsichtig gemacht zu haben. F. Oppenheimer, in: Die Kultur März 1903, S. 1073.

kern;⁶⁰ sie hatte aber weitreichende Konsequenzen auch für seine Auffassung von der Zwecksetzung des modernen Staates.

Wie er selbst betonte, entsprach die Entgegensetzung von handwerksmäßiger und kapitalistischer Wirtschaftsform der Unterscheidung von Gemeinschaft und Gesellschaft bei Ferdinand Tönnies. »... es [das heißt der von Paul Sander betonte Gegensatz von Mittelalter und Neuzeit S.-S.] ist im Grunde der von Tönnies gezeigte von Gemeinschaft und Gesellschaft, organischem und mechanischem Verbundensein, traditionalistisch-empirischer und rationaler Gestaltung, der auch meinen Ausführungen überall zugrunde liegt.«⁶¹

Sombart anerkannte damit eine der geltenden zeitgenössischen Auffassungen einer wesensmäßigen Unterscheidung von Stadt und Staat mit der Konsequenz einer mechanischen Zwecksetzung des Staates innerhalb bzw. für die moderne kapitalistische Gesellschaft.⁶² Während die Vereinigungen der Menschen im Zeitalter der kapitalistischen Wirtschaftsform (also auch der Staat) mechanischer, nicht organischer Natur, gemachte, nicht gewachsene seien, gelte für diejenigen der vorkapitalistischen Zeit (also auch die mittelalterliche Stadt) die Kennzeichnung traditionalistisch und organisch.

Der Gegensatz zur Position Georg v. Belows ist offensichtlich, gleichzeitig aber auch der zum organischen Staats- und Gesellschaftsdenken im Gefolge Otto v. Gierkes. Die mittelalterliche Stadt war für Sombart auch in verfassungspolitischen Hinsicht allemal nur überlebte Tradition, gegen die es sich abzugrenzen galt, nicht, wenn auch je unterschiedlich begriffene, lebendige Vergangenheit, an die gegenwärtige Politik anzuknüpfen hätte, wie dies für Georg v. Below, Gustav Schmoller und Otto v. Gierke zutraf. Sombarts Ablehnung schließlich der Bedeutung händlerischer Individuen in vorkapitalistischer Zeit verweist auf jene um die Jahrhundertwende besonders in der Geschichtswissenschaft geführte Diskussion um die Bedeutung großer Individuen gegenüber den »viel zu vielen« für den Gang der Geschichte. Nicht nur diese für geschichtstheoretische Fragestellungen brisante Aussage Sombarts wurde von den Kritikern aufgenommen, sondern ebenso sehr deren für sozial- und wirtschaftspolitische Probleme vorhandene Relevanz: Gibt es eine Kontinuität in der Geschichte der Unternehmung, des Unternehmers vom Mittelalter bis in die Gegenwart oder muß auch dieser als wesensmäßige Erscheinung erst des Kapitalismus betrachtet werden, wie Sombart behauptete?

Mit der ersten, über den Charakter von Rezensionen hinausgehenden Resonanz auf Sombarts Arbeit von seiten der Fachhistorie, dem eingangs erwähnten Vortrag v. Belows

auf dem Heidelberger Historikertag⁶³ konzentrierte sich die bis dahin allgemein gehaltene Kritik an Sombarts Arbeit auf die Diskussion des Wesens der mittelalterlichen Wirtschafts- und Sozialordnung. Auch v. Below anerkannte ausdrücklich, wie bereits Delbrück, die Wichtigkeit der Sombartschen Thematik: »Das Thema ist das lockendste, das sich heute finden läßt.«⁶⁴ Im Unterschied zu seinem sonstigen, persönliche Schärfen nicht vermeidenden Argumentationsstil, blieb v. Below in der Auseinandersetzung mit Sombart erstaunlich sachlich; seine Anerkennung für dessen Leistung und Fähigkeit logisch-begrifflicher Klarheit ist nicht zu verkennen.⁶⁵

In einer Rückschau aus dem Jahre 1925 ordnete v. Below die Diskussion in zweifacher Weise ein: zum einen sei es ihm um die erneute Betonung der Bedeutung des mittelalterlichen Handels gegangen und damit um einen Beitrag zur Klärung der wahren Gründe für die Entstehung des Kapitals und der geschichtlichen Bedeutung wirtschaftsaktiver Individuen; zum anderen aber habe er mit seinem Vortrag auch Stellung nehmen können gegen den Anspruch einer konstruierenden Wirtschaftstheorie, deren Gültigkeit ebensowenig wie diejenige von Positivismus und Naturalismus für die Geschichtswissenschaft anerkannt werden könne.⁶⁶

Wie schon die Eingangsbemerkungen v. Belows in seinem Aufsatz deutlich erkennen lassen, nahm er in der Auseinandersetzung mit Sombart die methodischen Grundpositionen wieder auf, die er im Lamprechtstreit bezogen hatte, der um 1903 recht eigentlich abgeklungen war: Die Ablehnung der Geltung »gesetzmäßiger Regelmäßigkeiten« oder von »Stufen« für den Geschichtsverlauf, statt dessen die Betonung von »Entwicklungsreihen«.⁶⁷

Die Tatsache erneuter methodischer Ausführungen im Zusammenhang der Diskussion um die Bedeutung der mittelalterlichen Stadtwirtschaft für den modernen Kapitalismus veranschaulicht den engen Zusammenhang von methodischen und inhaltlichen Kontroversen jener Zeit. Mit der Ablehnung von Wirtschaftsstufen wies v. Below nämlich gleichzeitig die Sombartsche Trennung in vorkapitalistische und kapitalistische Wirtschaftsformen zurück, betonte statt dessen die Kontinuität historischer Entwicklung und also die Einordnung auch zeitgenössischer politischer Entscheidungen in jene Kontinuität. In diesem Zusammenhang lag für v. Below die erzieherische, bildende Funktion von

⁶³ Die erweiterte Fassung erschien bereits wenig später in der HZ 91 (1903), S. 432–485.

⁶⁴ ebda., S. 432. Einige Jahre später wurde dieser, in den historischen Diskussionen um Sombarts Kapitalismusbuch immer wieder auftauchende Topos durch F. Naumann erneut formuliert: »Ungefähr so wie der Franzose sein Thema hat: was ist die große Revolution, so haben wir durch unser Nationalschicksal für lange Zeit unser Thema bekommen: was ist der Kapitalismus?« F. Naumann, Das Suchen nach dem Wesen des Kapitalismus, in: Die Hilfe 17, Nr. 37 v. 14. 9. 1911, S. 578f.

⁶⁵ Vgl. z. B. HZ 91 (1903), S. 434, S. 436, S. 438.

⁶⁶ G. v. Below, in: S. Steinberg (Hg.), Die Geschichtswissenschaft der Gegenwart in Selbstdarstellungen, Leipzig 1925, S. 34f.

⁶⁷ G. v. Below (s. A 63), S. 434f.

⁶⁰ Eine ausführliche Diskussion dieses Aspektes kann hier nicht erfolgen, auf Verbindungslinien zwischen Sombart und Lamprecht ist aber zu verweisen; ausführlich demnächst dazu L. Schorn-Schütte (s. A 18).

⁶¹ W. Sombart (s. A 46), 2. Aufl. Bd. 1, S. 181, Anm. 2. Zum Stellenwert der Unterscheidung bei Tönnies vgl. M. Riedel, Gesellschaft, in: Geschichtliche Grundbegriffe. Historisches Lexikon der polit.-sozialen Sprache in Deutschland, hg. v. W. Conze u. a., Bd. 2, Stuttgart 1975.

⁶² Vgl. zur Staatsauffassung Sombarts auch die Hinweise bei B. vom Brocke (s. A 43), S. 138.

Geschichtswissenschaft, die in einer – wie oben angedeutet – als krisenhaft empfundenen Zeit ganz besonders gefordert sei.⁶⁸

Von dieser Annahme ausgehend mußte von Below zum einen in der Auseinandersetzung um den staatlichen Charakter des Mittelalters jeden Versuch vermeindlicher Absorption des Staates durch soziale Gemeinschaften (wie Gemeinde, Genossenschaft) von seiten Sombarts sowie anderer Historiker zurückweisen. In der direkten Auseinandersetzung mit Sombart mußte er zum anderen die Existenz von Kapital und Kapitalismus bereits in der von diesem als vorkapitalistisch apostrophierten Zeit annehmen. Für beide Kämpfe wurde die Charakterisierung des Wesens der mittelalterlichen Stadt, ihrer Wirtschaft- und Verfassungs- bzw. Sozialordnung zum Kernpunkt.

V. Below faßte seine Kritik an Sombart in dem Satz zusammen: »Nicht bloß auf ein zur Verfügung stehendes Kapital, sondern auch auf die individuellen Neigungen und Befähigungen der Personen kommt es an. Sombarts Kapitalbegriff ist zu unpersönlich.«⁶⁹ Während Sombart Kapitalismus nämlich erst dort entstehen sah, wo, wie skizziert, objektive und subjektive Zwecksetzung der Wirtschaftssubjekte auseinandertreten, was für die Händler der mittelalterlichen Stadtwirtschaft nicht festzustellen sei, setzte von Below dem die These entgegen, daß Handel immer schon Verwertung eines Gütervorrates mit der Zwecksetzung Erwerb, mithin dem Wesen nach »kapitalistisch« gewesen sei: »tatsächlich verhält es sich doch so, daß der Handel seinem ganzen Wesen nach Verwertung eines Gütervorrates zum Erwerb – also von Anfang an »kapitalistisch« – ist und von Anfang an Erzielung eines möglichst großen Gewinns erstrebt.«⁷⁰ Obwohl Sombart im Unterschied zu Nitzsch, Keutgen u. a. die Existenz von Großkaufleuten in der mittelalterlichen Stadt nicht anerkannte,⁷¹ ist dies nach v. Belows Meinung kein Beweis für die Unfähigkeit des mittelalterlichen Handels kapitalbildend zu wirken. Vielmehr handele es sich bei der Tätigkeit mittelalterlicher Kaufleute lediglich um eine, die von derjenigen des modernen kapitalistischen Kaufmanns graduell, nicht wesensmäßig zu unterscheiden sei.

Der Verweis v. Belows auf die schon vor Sombarts Kapitalismusbuch innerhalb der Fachhistorie geführten Auseinandersetzungen um Art und Umfang des mittelalterlichen Handels veranschaulicht, daß Sombarts Arbeiten unter theoretisch-nationalökonomischer Fragestellung Forschungsprobleme wieder aufgriff, die für die Städtehistoriker schon vorher Bedeutung gewonnen hatten.⁷²

2. Die an der Karlsruher TH 1890 gehaltene Antrittsvorlesung des Nationalökonomen Karl Bücher⁷³ war eine solche Herausforderung für die Historiker gewesen, sich mit den

von diesem als signifikant für die Epoche der Stadtwirtschaft beschriebenen Wirtschaftsphänomenen der mittelalterlichen Stadt zu befassen. Bücher charakterisierte mit jenem schon von Schönberg 1864⁷⁴ benutzten Begriff die das Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert umgreifende Stufe wirtschaftlicher Entwicklung, die die geschlossene Hauswirtschaft abgelöst habe und der die Volkswirtschaft gefolgt sei. Entscheidend seien folgende Merkmale gewesen: Ausbildung des Marktwesens zur Abwicklung eines regelmäßig werdenden gegenseitigen Austausches von Überschußprodukten; Kundencharakter des städtischen Handwerks mit der Konsequenz, daß der einzelne Handwerker als Lohnhandwerker zu bezeichnen sei; Existenz von städtischem Kleinhandel, geringe Bedeutung des Großhandels für die Mehrzahl der mittelalterlichen Städte, da ein Güterumlauf überwiegend nicht existiert habe. Der Handwerker als Lohnhandwerker könne nicht als Unternehmer bezeichnet werden; von Unternehmerkapital könne deshalb ebenfalls nicht die Rede sein, lediglich von Handelskapital. Die Sphäre des Privatrechts habe sich ins Ungemessene ausgedehnt, der öffentliche Haushalt privatwirtschaftlichen Charakter angenommen, die mittelalterliche Stadt sei auch unter nur ökonomischen Gesichtspunkten nicht öffentlich-rechtlicher Natur.⁷⁵

In rascher Folge setzte sich Georg von Below nach der Veröffentlichung der Bücherschen Vorlesung 1893⁷⁶ mit jenen Wesensmerkmalen städtischer Wirtschaft auseinander, die er anders bewertete. 1897 erschien seine Arbeit zum Charakter des mittelalterlichen Handwerks;⁷⁷ 1900 wies er – hier in Übereinstimmung mit Bücher – die vorherrschende Annahme einer Existenz von bereits den modernen Unternehmern ähnlichen Großkaufleuten zurück und betonte das Vorherrschen vieler kleiner Kaufleute in der mittelalterlichen Stadt;⁷⁸ 1901 schließlich veröffentlichte er seine Abhandlung über Theorien der wirtschaftlichen Entwicklung, die sich ausführlich mit dem Begriff der Stadtwirtschaft zur Kennzeichnung einer Wirtschaftsstufe befaßte.⁷⁹ Gegen Bücher betonte v. Below hier, daß die städtische Produktion für den Markt bereits seit dem 12. Jahrhundert festzustellen sei,⁸⁰ daß das System des direkten Austausches das ganze Mittelalter beherrscht habe. Die Konsequenz, die er daraus zog, war, daß die Stadtwirtschaft des Mittelalters sich nur quantitativ, nicht aber qualitativ vom entsprechenden Wirtschaftshandeln der Neuzeit unterschied.⁸¹

Bereits in der Auseinandersetzung mit Bücher also hatte v. Below den Kern der Diskussion in der Differenz über die Frage einer geschichtlichen Kontinuität gesehen. Indem v. Below

⁶⁸ G. v. Below (s. A 66), S. 44f.

⁶⁹ G. v. Below (s. A 63), S. 479.

⁷⁰ ebda., S. 454.

⁷¹ ebda., S. 454 + 455.

⁷² G. v. Below, Großhändler und Kleinhändler im dt. Mittelalter, in: Jbb. f. Nat. ökon. und Statistik 74 (1900), S. 1ff., wiederabgedruckt in: Ders., Probleme der Wirtschaftsgeschichte, Tübingen 1920, S. 302–398.

⁷³ Sie erschien gedruckt unter dem Titel »Die Entstehung der Volkswirtschaft, in: K. Buchner, Die Entstehung der Volkswirtschaft, 1. Aufl., Leipzig 1893, S. 3–78.

⁷⁴ G. Schönberg, Zur wirtschaftlichen Bedeutung des dt. Zunftwesens im Mittelalter, Berlin 1868.

⁷⁵ K. Bücher (s. A 73), S. 44–65.

⁷⁶ vgl. A 73.

⁷⁷ G. v. Below, Die historische Stellung des Lohnwerks, wiederveröffentlicht in: Ders., Territorium und Stadt, München/Leipzig 1900, S. 321–342, s. dazu ausführlich unten VII.

⁷⁸ G. v. Below, Großhändler und Kleinhändler im dt. Mittelalter, in: Jbb. f. Nationalökonomie und Statistik 75/1900, wiederabgedruckt in: Ders., Probleme der Wirtschaftsgeschichte, Tübingen 1920, S. 302–398.

⁷⁹ G. v. Below, Über Theorien der wirtschaftlichen Entwicklung, in: HZ 1901, wiederabgedruckt in: Ders. (s. A 78), S. 143–257.

⁸⁰ ebda., S. 209.

⁸¹ ebda., S. 220.

Bücher wie Sombart gegenüber eine solche bejahte, konnte er sowohl den staatlichen Charakter des Mittelalters behaupten als auch die Existenz wirtschaftlicher Phänomene wie Unternehmer, Markt, Kapital u.a.m. für das Mittelalter. Bücher wie Sombart aber ging es gerade beim Nachweis von Wirtschaftsstufen darum, die stetige Höherentwicklung menschlicher Gemeinschaftsformen zu erfassen.⁸²

Die Anregungen für die Forschung zur Stadtgeschichte, die von Büchers und von v. Belows Arbeiten schon vor der Jahrhundertwende ausgingen, waren sehr konkreter Natur. Aus beider Ablehnung der Existenz von Großkaufleuten z. B. entwickelte sich die bekannte Diskussion mit Fritz Keutgen,⁸³ die ihrerseits im letzten Jahrzehnt des Kaiserreichs eine Fülle von Untersuchungen zur europäischen Handelsgeschichte des Mittelalters anregte,⁸⁴ ebenso wie Arbeiten zur Sozialgeschichte der Träger des mittelalterlichen Handels, an deren Charakterisierung als Krämer, Kaufleute oder gar Unternehmer sich weitere Kontroversen entzündeten.⁸⁵ Die Historisierung nationalökonomischer Theorien⁸⁶

⁸² Die Diskussion um den Charakter der mittelalterlichen Stadt gehört mithin in die große zeitgenössische Auseinandersetzung um Entwicklungsstufen und Entwicklungsgesetze, die die Geographen, Juristen, Philosophen ebenso erfaßt hatte wie Nationalökonomien und Historiker. Damit wird verwiesen auf die unter sozial-darwinistischem Einfluß stehende philosophisch-weltanschauliche Diskussion um eine gemeinsame Kulturentwicklung der Völker. Auf die Bedeutung dieser Gedanken für die Geographie vor 1914 hat in seinem letzten Aufsatz noch einmal nachdrücklich hingewiesen K.-G. Faber, Zur Vorgeschichte der Geopolitik. Staat, Nation und Lebensraum im Denken deutscher Geographen vor 1914, in: Weltpolitik. Europagedanke. Religionismus. FS für H. Gollwitzer, hg. v. H. Dollinger u. a., Münster 1982, S. 389–406. Die Stufendiskussion hat wenig später auch ihre Wirkung innerhalb der methodischen Diskussionen in Geschichtswissenschaft und Sozialwissenschaft gezeigt. So illustrierte z. B. Max Weber am Begriff der »Stadtwirtschaft« 1904 seinen Terminus des »Idealtypus« M. Weber, Soziologie. Weltgeschichtliche Analysen. Politik, Stuttgart 1968, S. 235.

⁸³ F. Keutgen, Der Großhandel im Mittelalter, in: Hans. Gesch. bl. 29 (1901), S. 65–126.

⁸⁴ Siehe u. a. H. Sieveking, Die mittelalterliche Stadt, in: VSWG 2 (1904), S. 177–218; ders., Aus venetianischen Handelsbüchern. Ein Beitrag zur Geschichte des Großhandels im 15. Jh., in: Jbb. f. Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Dt. Reich 25 (1901) und 26 (1902); J. Kulischer, Warenhändler und Geldausleiher im Mittelalter, in: Zs. f. Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung 17 (1908), S. 29–71; A. Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, Bd. 1; Leipzig 1900; ders., Zur Handels- und Verkehrsgeschichte Südwestdeutschlands im Mittelalter, in: Jbb. f. Gesetzg. Verwaltg. und Volkswirtschaft im dt. Reich 27 (1903). Einen zusammenfassenden Literaturüberblick gibt F. Eulenberg, Ideen und Probleme in der dt. Handelsgeschichtsforschung, in: Die Entwicklung der dt. Volkswirtschaftslehre im 19. Jh. Gustav Schmoller zur 70. Wiederkehr seines Geburtstages, Bd. 2, Leipzig 1908, S. XXVI, 1–49.

⁸⁵ Siehe u. a. L. Brentano, Der Unternehmer, in: Volkswirtschaftliche Zeitfragen XXIX (1908), S. 1–30; A. Tille, Zur Geschichte der Unternehmung, in: Studium Lipsiense, Berlin 1909, S. 387–

zentraler zeitgenössischer Wirtschaftsbegriffe, wie sie als methodischer Ansatz der jüngeren historischen Schule der Nationalökonomie bekannt ist, unterstützte interne Entwicklungen der Fachhistorie zu stärkerer Beachtung der Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Ging es aber um Kaufleute, Handel- und Wirtschaftsformen so rückte stets die mittelalterliche Stadt ins Blickfeld.^{86a}

Sombarts Grundrententheorie forderte v. Below in dem erwähnten Aufsatz von 1903 erneut dazu heraus, sich der Sozialgeschichte des städtischen Handelsstandes zuzuwenden. Aufgrund seiner Grundrententheorie betrachtete Sombart die Vermögensübertragung durch »Grundherren«, in Gestalt der Verpfändung von »öffentlichen Gefällen« an Waren- und Geldhändler als entscheidende Voraussetzung der Kapitalakkumulation in den Städten. »Es ist die bedeutsame historische Mission der Geldleihe, oder geradezu gesprochen, des Wuchers gewesen, das moderne kapitalistische Wirtschaftswesen dadurch vorzubereiten, daß durch seine Vermittlung in großem Umfange feudaler Reichtum in bürgerlichen transformiert worden ist.«⁸⁷ Durch das Zusammenwachsen von in den Städten angesiedeltem Landadel und städtischem Patriziat zu einer neuen Klasse der Geldaristokratie⁸⁸ seit etwa dem 14. Jahrhundert sei der feudale Reichtum (der identisch ist mit Großgrundbesitz) des Landes mit demjenigen der Städte zusammengewachsen; auch das städtische Patriziat gilt Sombart als Grundherr. Mit Hilfe des Wuchers habe sich feudaler Reichtum zu bürgerlichem entwickelt und stelle so die Voraussetzung für die Entfaltung einer kapitalistischen Wirtschaftsform dar.

Über diese, in seiner Ansicht unrichtige, Gleichsetzung von feudalem Reichtum und Reichtum aus »öffentlichen Rechten« hinaus,⁸⁹ kritisierte v. Below vornehmlich Sombarts Annahme, es habe eine ungebrochene soziale Kontinuität zwischen städtischem Patriziat und Ministerialität gegeben, so daß jenes zur Gruppe der Grundherren zu rechnen sei.⁹⁰ Diese auch von Gustav Schmoller immer

409; G. Schmoller, Die geschichtliche Entwicklung der Unternehmung XII. Die Handelsgesellschaften des Mittelalters und der Renaissance, in: Jb. f. Gesetzg., Verwaltg. Volkswirtschaft im dt. Reich 17 (1893), S. 1–34. Eine Darstellung zum Begriff der Unternehmung und des Unternehmens in der dt. Geschichtsschreibung fehlt; vgl. allerdings zur Entwicklung der Lehre vom Unternehmer I. Bog, Die Lehre vom Unternehmer und die Produktions- und Kapitaltheorien der Historischen Schule der Nationalökonomie, in: Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. FS für H. Hassinger, Innsbruck 1977, S. 67–83.

⁸⁶ Dieser Begriff bei I. Bog (s. A 85), S. 78.

^{86a} Im Bericht über den 5. Internationalen Historikertag 1913 in London schreibt der amerikanische Historiker J. F. Jameson, daß auch H. Pirenne zum Problem der Stadtwirtschaft referiert habe: »An allied topic was later treated by him in a paper read before one of the sections of the congress on the relations of grand commerce to medieval urban economy«, J. F. Jameson, The International Congress of Historical Studies held at London, in: AAR XVIII (1913), S. 679–691, hier: S. 685.

⁸⁷ W. Sombart (s. A 38), S. 246.

⁸⁸ ebda.

⁸⁹ G. v. Below, (s. A 63), S. 460 ff. v. Belows Kritik verweist auf einen wesentlichen Aspekt des »staatlichen Charakters« des Mittelalters, indem er den Charakter der Bede als wirkliche Steuer im öffentlich-rechtlichen Sinne nachzuweisen suchte und damit die Einnahmen der Landesherren von den rein privatrechtlichen Einnahmequellen der Grundherren unterschieden wissen wollte.

⁹⁰ G. v. Below, (s. A 63), S. 465.

wiederholte These nehme lediglich die durch verschiedene Forschungen endgültig widerlegte Hofrechtstheorie auf.⁹¹ Demgegenüber sei sowohl auf die Existenz von städtischem Grundbesitz in den Händen einiger Handwerker zu verweisen als auch auf die Tatsache, daß erst der bereits wohlhabende städtische Kaufmann Grundbesitz (auf dem Lande) erworben habe und nicht umgekehrt. Die Grundbesitzer in den Städten seien also vornehmlich städtischen nicht ländlichen Ursprungs.⁹² Das in den Städten sich ansammelnde Kapital habe vornehmlich andere Quellen als den Grundbesitz, nämlich den Handel. Dieser sei nicht erst von der neuen Geldaristokratie seit etwa dem 14. Jahrhundert aufgrund eines neuen »Erwerbsgeistes« intensiviert worden, sondern sei von den wohl situierten Patriziern betrieben worden, in späteren Jahrhunderten neben diesen auch von »unten« aufsteigenden nicht patrizischen Familien.⁹³

Die Annahme eines vollständig Neues schaffenden kapitalistischen Geistes durch Sombart sei mithin bloße Konstruktion. »Mit der Feststellung, daß die nouveaux riches ein Phantasiegebilde Sombarts sind, daß die Träger des Kapitals zumindest nicht so unvermittelt auftreten, wie er es schildert, daß ihre Erscheinung vielmehr historisch vermittelt ist, haben wir schon teilweise das Problem erledigt, das er mit besonderem Eifer diskutiert, die Frage der Genesis des kapitalistischen Geistes. Auch dieser ist nichts absolut Neues, sondern bildet nur Älteres fort.«⁹⁴

Wie schon Schmollers Kritik gipfelt auch diejenige v. Belows in der Feststellung, Sombart vernachlässige die individuellen Leistungen für die Bildung von Kapital im besonderen, für die historische Entwicklung im allgemeinen.⁹⁵ Aber gegen Schmoller und Sombart gemeinsam lehnte von Below die Existenz eines besonderen »kapitalistischen Geistes« als Konstruktion, die den historischen Fakten aufgezwungen werde, ab.

Sombart verwahrte sich bereits in der, dem Vortrag v. Belows auf dem Historikertag folgenden Diskussion, nachdrücklich gegen diesen Vorwurf und betonte, daß es ihm nicht um Wirtschaftsgeschichte, sondern um Wirtschaftstheorie zu tun sei, der es selbstverständlich um Generalisierungen und Ableitung allgemeiner Ursachen gehen müsse.⁹⁶ Der Althistoriker Eduard Meyer berichtete einige Jahre später, Sombart habe auf dem Heidelberger Historikertag erklärt, Georg v. Below »habe Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftstheorie verwechselt«; die letztere »konstruiere sich, um das moderne Wirtschaftsleben zu verstehen, eine Folie, und diese nenne sie Mittelalter; wie im Mittelalter die Zustände tatsächlich gewesen seien, sei für sie ganz gleichgültig und es sei absurd, diese Theorie durch von historischen Tatsachen hergenommene Einwände widerlegen zu wollen.«⁹⁷ Die Gegenposition formulierte in jener Diskussion prägnant der junge Züricher

Historiker Heinrich Sieveking, der in den folgenden Jahren noch zahlreiche Untersuchungen dem Problem des Kapitalismus im Mittelalter am Beispiel der Entwicklung italienischer Städte widmete. »Welten trennen den Tuchmacher des Mittelalters von dem modernen« sagt Sombart. Gewiß! Aber die beiden stehen sich nicht wie Gegensätze gegenüber, sondern aus dem mittelalterlichen mercator hat sich der moderne Kaufmann entwickelt. ... Sein Streben nach Gewinn war das Gleiche, einst und jetzt. ... Wenn die Zunftgesetzgebung die Gewinne zu beschneiden suchte, um eine geringere aber sichere und gleichmäßiger verteilte Einnahme zu gewähren, so bilden dazu die modernen Kartelle vielfach ein Gegenstück. Mittelalter und Neuzeit weisen nicht ganz verschiedene Wirtschaftsstufen auf, sondern in beiden sind die gleichen mannigfaltigen Tendenzen wirksam.«⁹⁸ Diese deutlich akzentuierten Gegensätze in inhaltlicher Wertung und methodischem Anspruch waren Anlaß für zahlreiche Untersuchungen zum Themenkomplex in den folgenden Jahren; die Stadtgeschichtsschreibung erlebte eine Intensivierung wirtschafts- und sozialgeschichtlicher Forschung.⁹⁹

3. Hervorzuheben ist zunächst die Dissertation von Jakob Strieder, Schüler des Bonner Wirtschaftshistorikers Aloys Schulte und späterem Professor für Nationalökonomie. Anhand der Augsburger Steuerbücher des 15. Jahrhunderts setzte sich dieser 1903 mit Sombarts These von der Entstehung großer Vermögen durch Grundrentenakkumulation quellenah auseinander.¹⁰⁰ Sein Forschungsansatz war dabei ein sozialgeschichtlicher, indem er testete, ob tatsächlich ausnahmslos Familien landadligen oder patrizischen Ursprungs zu großem Reichtum gekommen waren. Sein Befund lautete im Gegensatz zu Sombarts: »Nach unserer Ansicht entwickelte sich der moderne Kapitalismus in langer, langer Zeitspanne aus einer Verbindung des alten Gewerbes (Handwerk) und des alten Handels (wenn man so will des handwerksmäßigen Handels) heraus. Ganz allmählich!«¹⁰¹

Strieders sorgfältige, vermögensgeschichtliche Analyse Augsburgs stützte damit v. Belows Auffassung von der quantitativen, aber nicht qualitativen Differenz zwischen vorkapitalistischer und kapitalistischer Wirtschaftsform. Seine Ergebnisse wurden in der Fachhistorie weitgehend positiv aufgenommen. Der Straßburger Wirtschaftshistoriker E. Nüglisch schrieb 1903 in einer scharfen Auseinandersetzung mit Sombarts Buch: »Er [Strieder] hat überzeugend nachgewiesen, daß der moderne Kapitalismus nicht aus akku-

⁹¹ »Als Schüler Schmollers steht Sombart noch vielfach unter dem Bann der hofrechtlichen Theorie und glaubt daher, daß die Ministerialen eine große Bedeutung in den Städten gehabt haben«, in: s. A 63, S. 467, A 1.

⁹² G. v. Below, wie A 63, S. 473.

⁹³ ebda., S. 475/476.

⁹⁴ ebda.

⁹⁵ ebda., S. 479.

⁹⁶ Bericht über die 7. Versammlung dt. Historiker (s. A 45), S. 15 f.

⁹⁷ E. Meyer, Kleine Schriften, Bd. 1, Halle a.S. 1910, S. 85/86, A 4.

⁹⁸ Bericht (s. A 45), S. 17/18.

⁹⁹ Es kann im folgenden keineswegs erschöpfend die gesamte Literatur zum Problem zwischen den Jahren 1903 und 1916 nachgewiesen werden. Ich stütze mich vor allem auf die, in der 2. Auflage von Sombarts Kapitalismusbuch zusammengestellte Literatur (S. 650) sowie auf den Literaturbericht von F. Eulenburg (s. A 84), bes. S. 39+40.

¹⁰⁰ J. Strieder, Zur Genesis des modernen Kapitalismus. Forschungen zur Entstehung der großen bürgerlichen Kapitalvermögen am Ausgang des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit zunächst in Augsburg, Leipzig 1904.

¹⁰¹ ebda., S. 229; vgl. auch die Rezension von Strieder durch S. Rietschel, in: Zs. d. Savigny Stiftg. f. Rechtsg. GA 1 (1906).

mulierter Grundrente entstanden ist und an einer Reihe von Kaufmannsfamilien gezeigt, daß sie in der Tat mit einigen hundert Gulden Handel zu treiben anfangen.«¹⁰²

Strieders Ansatz war zu diesem Zeitpunkt noch nicht allzu häufig in der Städteforschung erprobt. Nuglisch erhoffte sich deshalb »auch für andere Städte solche die Wirtschaftsgeschichte in vielen Punkten fördernde Untersuchungen zu erhalten«.¹⁰³

Das geschah. Bereits 1904 veröffentlichte Heinrich Sieveking¹⁰⁴ seine umfassende Auseinandersetzung mit Sombarts Theorien unter dem Titel »Die mittelalterliche Stadt«. Ein Beitrag zur Theorie der Wirtschaftsgeschichte,¹⁰⁵ die als theoretische Vorklärung konkreter wirtschaftsgeschichtlicher Studien anzusehen ist. In diesem Aufsatz vertiefte er seine in der Diskussion auf dem Heidelberger Historikertag bereits vorgetragene Auffassung vom Ursprung des modernen Unternehmers im mittelalterlichen städtischen mercator. »Wir brauchen so wenig wie dem Gelde oder dem Grund und Boden, der dunklen Macht des ›Kapitals‹ die entscheidende Rolle in der Volkswirtschaft zuzuweisen. Sie liegt vielmehr bei der Persönlichkeit des wirtschaftenden Menschen, der in der Natur das Objekt, in dem Kapital das Mittel seiner Tätigkeit findet. ... Geschick und Glück des Unternehmers sind ausschlaggebend für die Höhe der Gewinne. Das gilt sowohl für die bescheidenen, aber doch, wie das Sombart selbst hervorhebt, höchst ungleichmäßigen des mittelalterlichen mercators wie für die größeren des kapitalistischen Unternehmers. Nicht qualitativ nur quantitativ sind beide unterschieden.«¹⁰⁶ Ähnlich wie v. Below und Schmoller setzte Sieveking der Sombartschen Theorie die Auffassung entgegen, daß gegenüber der Bedeutung des anonymen Kapitals diejenige des individuellen Wirtschaftshandelns zu betonen sei. Sieveking unterstrich mit dieser Beweisführung einerseits die Bedeutung wirtschaftlicher Theorien gerade auch für den Wirtschaftshistoriker – gegen v. Below – verwies aber gleichzeitig alle Versuche, historische Erkenntnis als Handlungsanleitung für die Gegenwart zu benutzen in den Bereich der Ethik: gegen Schmoller und Sombart.¹⁰⁷ »Hat man gewisse Tatsachen als Eigentümlichkeiten einer früheren Wirtschaftsstufe erkannt, so erscheinen sie als etwas Abgetanes, uns innerlich Fremdes. Insoweit sie noch in unsere Epoche hineinragen sind sie wie Ruinen, die man mit einem gewissen romantischen Gefühle betrachten kann. ... Diesen Standpunkt vertritt Bücher und besonders schroff Sombart, dem nach seinem eigenen Anspruch die Vergangenheit nur dazu da ist, um durch ihren Kontrast die Eigenart der Gegenwart besser hervortreten zu lassen. ... Der Pflicht ... eine zusammenhängende Theorie aufzustellen, entheben uns historische Untersuchungen nicht. ... Schon manchem Wirtschaftshistoriker ist seine zur Schau getragene Verachtung der Theorie verhängnisvoll geworden, dadurch, daß er dort, wo er einer Theorie nicht entbehren konnte einer unhaltbaren verfiel. ... So sehen wir Sombart sich auf eine veraltete Lehre vom Unternehmergewinn auf marxistische, ja auf merkantilistische Irrtümer stützen. ... Allein die Normen wirtschaftlichen Handelns sind diesem Geschichtsstudium nicht zu entnehmen. Die müssen wir in der Ethik suchen.«¹⁰⁸

¹⁰² A. Nuglisch, Zur Frage nach der Entstehung des modernen Kapitalismus, in: Jb. f. Nat. ökon. und Statistik 28 (1903), S. 238–250, hier S. 248.

¹⁰³ ebda., S. 250.

¹⁰⁴ Zu Werk und Person Sievekings vgl. seine Lebenserinnerungen. H. Sieveking, Werdegang eines Hamburger Gelehrten. Erinnerungen 1871–1914, bearb. v. G. Ahrens, Hamburg 1977.

¹⁰⁵ H. Sieveking (s. A 84).

¹⁰⁶ ebda., S. 206/207.

¹⁰⁷ Sievekings Kritik eines Interesses an der Geschichte mit dem Ziel, Handlungsanleitungen zu erhalten, zielte vornehmlich auf G. Schmoller, vgl. ebda., S. 216.

¹⁰⁸ H. Sieveking, (s. A 84), S. 217/218.

Sieveking hatte bereits in diesem Aufsatz darauf hingewiesen, daß die Anfänge des Kapitalismus in den italienischen und flandrischen Städten zu suchen seien, da in diesen eine freie Verkehrswirtschaft bereits seit dem 14. Jahrhundert existiert habe, mit der Möglichkeit, durch Kredit in Handel und Gewerbe Vermögen zu erwirtschaften.¹⁰⁹ Damit trat Sieveking Sombarts These auch in der Einzelstudie entgegen; sich gerade auf die italienischen Städte stützend hatte Sombart geschrieben: »Nicht weil Venedig Handel trieb, wurde es reich, sondern weil es reich war, konnte es Handel und anderen Erwerb in gewinnbringender Weise treiben«.¹¹⁰ Am Beispiel des Genueser Finanzwesens hatte Sieveking in den folgenden Jahren seine These gegen Sombart auch aufgrund sozialgeschichtlicher Untersuchungen der Träger der städtischen Verkehrswirtschaft zu erhärten versucht.¹¹¹ Er kam zu dem Ergebnis, daß zwar der Adel lebhaft am städtischen Geschäftsleben beteiligt gewesen sei, die Grundlage seiner wirtschaftlichen Stellung aber nicht der Grundbesitz, sondern das im Handel erwirtschaftete Kapital gewesen sei.¹¹²

Parallel zur Untersuchung von Sieveking über Genua entstanden, gleichfalls als Antwort auf Sombart, einige weitere nennenswerte städtegeschichtliche Arbeiten zu Italien, von denen hier nur auf eine kurz einzugehen ist: die Studie von R. Heynen, Schüler des linksliberalen Münchner Nationalökonom L. Brentano: Zur Entstehung des Kapitalismus in Venedig.¹¹³

Während Brentano seine eigene Kritik an Sombarts Buch erst 1916 erscheinen ließ,¹¹⁴ die zudem sehr allgemein gehalten war, setzte sich die Arbeit seines Schülers quellennah auf die Stadt Venedig bezogen mit derjenigen These Sombarts auseinander, die bereits Sieveking und Strieder, später auch Davidson und Doren zum Widerspruch gereizt hatten: War die Grundrentenakkumulation der Ursprung großer Vermögen im Mittelalter und welche soziale Gruppe hat als Eigentümer solchen Reichtums zu gelten? Heynen wies nach, daß nicht städtische oder ländliche Grundrenten für Venedigs Reichtum grundlegend waren, sondern sein Salzhandel; dieser aber müsse gerade auf der Grundlage der Sombartschen Definition als kapitalistischer bezeichnet werden. »Dann aber hat Sombarts schöne Konstruktion, von der Ära des handwerksmäßigen Geistes, die der kapitalistischen voranging, eine bedenkliche Durchlöcherung bekommen. Denn hier in den Lagunen ringt sich vielmehr unmittelbar aus dem früh überwundenen Durchgangsstadium die städtische Kultur zu einer Blüte empor, getragen von einem intelligenten und unablässig vorwärtsstrebenden Kaufmannsstand, dem das Idyll des selbstgenügsamen Handwerkers gänzlich fremd ist.«¹¹⁵

Auch diese knappe Skizze einer nur geringen Auswahl der stadtgeschichtlichen Literatur

¹⁰⁹ ebda., S. 204 + 211.

¹¹⁰ W. Sombart (s. A 38), Bd. 1, S. 315.

¹¹¹ H. Sieveking, Genueser Finanzwesen, Teil 1 und 2, Freiburg / Leipzig / Tübingen 1989 + 1899. Eine zusammenfassende Würdigung unter Verarbeitung neuerer Literatur findet sich in: Ders., Die kapitalistische Entwicklung in den italienischen Städten des Mittelalters, in: VSWG 7 (1909), S. 64–93.

¹¹² ebda., d. S. 73 u. ö.

¹¹³ Stuttgart / Berlin 1905. Weitere Arbeiten sind z. B. R. Davidson, Über die Entstehung des Kapitalismus in Florenz, Leipzig 1908; A. Doren, Die Florentiner Wollentuchindustrie vom 14.–16. Jh., Stuttgart 1901.

¹¹⁴ L. Brentano, Handel und Kapitalismus, in: Ders., Die Anfänge des modernen Kapitalismus, München 1916, S. 78–117. Vgl. dazu D. Lindenlaub (s. A 12), S. 326–328.

¹¹⁵ R. Heynen, Zur Entstehung des Kapitalismus in Venedig, Stuttgart / Berlin 1905, S. 124.

zum Problem des Kapitalismus in mittelalterlichen Städten macht deutlich, daß Sombarts wirtschaftstheoretisch konzipiertes Buch vornehmlich wirtschafts- und stadthistorisch anregend wirkte. Das, was Max Weber 1904 abfällig den »historisierenden Detailhandel«¹¹⁶ nannte, erwies sich entgegen der eigentlichen Intention zumindest als dauerhafte Belebung der Städteforschung. Und dies nicht nur im nationalen Rahmen. Fand wie gezeigt das italienische Städtewesen verstärktes Interesse der deutschen Städteforscher, so zeigte sich die Langzeitwirkung von Sombarts Kapitalismusbuch schließlich auch auf dem fünften Internationalen Historikerkongreß in London im April 1913.

Unter dem Titel »The Stages in the Social History of Capitalism« befaßte sich der führende belgische Wirtschafts- und Stadthistoriker Henri Pirenne mit den von der deutschen historischen Nationalökonomie ausgehenden Theorien über den Ursprung des Kapitalismus.¹¹⁷ Pirenne griff mit seinen Ausführungen frühere Forschungsergebnisse wieder auf, die er bereits in seiner vierbändigen »Geschichte Belgiens« zwischen 1900 und 1913 vorgelegt hatte.¹¹⁸ Mit Nachdruck wies er in London Sombarts und Karl Büchers¹¹⁹ Annahme der Entwicklung kapitalistischer Wirtschaftsformen erst im 16. Jahrhundert zurück und unterstrich die Existenz wesentlicher Eigenschaften des Kapitalismus¹²⁰ bereits seit der Gründungsphase europäischen Städtewesens, d. h. seit der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts.¹²¹ Entscheidend für diese These war Pirennes Definition der »essential features of capitalism« als »individual enterprise, advances on credit, commercial profits, speculation«.¹²² Damit gab er seiner historischen Analyse eine sehr breite Grundlage, die ihn zu dem Ergebnis brachte, daß das europäische Mittelalter zwar nicht als akapitalistisch bezeichnet werden könne, wohl aber als antikapitalistisch, was per definitionem die Existenz von Kapital und Kapitalismus voraussetze.¹²³ Wie v. Below, Schmoller und weitere oben zitierte deutsche Stadt- und Wirtschaftshistoriker kam Pirenne zu dem Ergebnis: »Let us recognize, then, that capitalism is much older than we have ordinarily thought it. No doubt its operation in modern times has been much more engrossing than in the Middle Ages. But that is only a difference of quantity, not a difference of quality, a simple difference of intensity not a difference of nature.«¹²⁴ Seine aus dieser Schlußfolgerung abgeleitete Berechtigung, Stadien der sozialen Entwicklung des Kapitalismus (stages in the social evolution of capitalism) zu rekonstruieren, führte Pirenne mit Konsequenz zur wirtschaftlichen und sozialen

Entwicklung des europäischen Städtewesens seit dem 11. Jahrhundert. Seine auch in jenem Vortrag von 1913 zutage tretende Fähigkeit der Verbindung von systematischer Analyse mit historischer Beschreibung muß als Fortschritt in der Diskussion um die Anfänge des Kapitalismus im europäischen Städtewesen charakterisiert werden.

Bereits Schmoller, v. Below und Sieveking hatten auf die Bedeutung des wirtschaftenden Individuums gegenüber der anonymen Größe des Kapitalismus, wie ihn Sombart vorstellte, insbesondere für das europäische Mittelalter hingewiesen. Diesen Faden nahm Pirenne auf und arbeitete in einem ersten zusammenfassenden Umriß die Bedeutung der sozialen Gruppen heraus, die die jeweiligen Träger der Entwicklung der unterschiedlichen Phasen des Kapitalismus gewesen seien. Die historisch festzustellenden Mittel zur Ansammlung größerer Kapitalmengen seien, so Pirennes Interpretation, stets die Teilnahme am Handel und der Einsatz von menschlicher Intelligenz gewesen: »among whom, as among their predecessors, intelligence is the essential instrument of fortune.«¹²⁵ Mit diesem Hinweis eröffnete Pirenne, wie uns scheint, die notwendige Hinwendung zur historischen Erforschung der Gestalt des Unternehmers, die in den Diskussionen der deutschen Wirtschafts- und Städtegeschichte vor dem Ersten Weltkrieg durch die intensiven Erörterungen zum Geist des Kapitalismus zunächst zurückgedrängt zu sein schien.¹²⁶

Pirennes Hinweis auf die Bedeutung der Faktoren der menschlichen Intelligenz und der Freiheit des Handels für die Entfaltung des Kapitalismus geben einen Hinweis auf den von ihm selbst nie geleugneten Zusammenhang von historischer Erkenntnis und Gegenwartsverständnis auch für seine Arbeiten. Im letzten Abschnitt des Vortrages von 1913 charakterisierte er ausdrücklich das handeltreibende freie Stadtbürgertum des frühen Mittelalters ebenso als Vorfahren des kapitalistischen, liberalen Bürgertums der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, wie die handeltreibenden Schichten der Renaissance und des Humanismus. Stets habe der Kampf dieser bürgerlichen Gruppe den sozialistischen Tendenzen der Zeit gegolten, stets aber sei die Gefahr groß gewesen, daß auf dem Höhepunkt ihrer sozialen und wirtschaftlichen Macht diese »den Staat« selbst herbeigerufen hätten, um die einmal errungenen Privilegien zu sichern.¹²⁷

Pirennes Vortrag fand auf dem Internationalen Historikertag lebhafte und durchaus kontroverse Resonanz. Seine Wirkungen auf die deutsche Stadt- und Wirtschaftsgeschichtsschreibung lassen sich erst in den Jahren zwischen den beiden Kriegen wiederfinden; deren Spuren können wir hier nicht weiterverfolgen.¹²⁸ Sicherlich aber hatte E. Pitz nicht Unrecht, wenn er 1965 darauf hinwies, daß die Diskussion um die Entstehung des Kapitalismus stets mit der Entstehung großer Vermögen gleichgesetzt worden sei; diese trotz aller Kritik an Sombart von ihm ausgehende Fixierung der Forschung auf nur eine

¹¹⁶ Am 28. 3. 1904 schrieb M. Weber an L. Brentano unter Bezugnahme auf Sombarts Buch: »Der ›Mut zu irren‹ ist in unserer ›Epoche‹ des historischen Detailhandels in unserem Fache so sehr abhanden gekommen, daß er einer Auffrischung bedarf – sonst dienen die Unzulänglichkeiten, welche Sombarts Konstruktionen anhaften, wieder nur dazu, die theoretische Arbeit als solche zu diskreditieren.« Zitiert nach D. Lindenlaub (s. A 12), S. 327, A 163.

¹¹⁷ Erweiterter Abdruck des Vortrages in: AHR XIX (1914), S. 494–515.

¹¹⁸ Geschichte Belgiens, 4 Bde., Gotha 1899–1913; Geschiedenis van Beglie, Ghent 7 Bde., 1902–1933.

¹¹⁹ Pirenne bezog sich auf K. Büchers 1893 in 1. Auflage erschienenen Buch, Die Entstehung der Volkswirtschaft, in der er erstmals seine Theorie der 3 Wirtschaftsstufen vorlegte. Vgl. dazu ausführlich unten VII., S. 260 ff.

¹²⁰ H. Pirenne (s. A 117), S. 495.

¹²¹ ebda. S. 498 f.

¹²² ebda., S. 495/496.

¹²³ ebda., S. 497.

¹²⁴ ebda.

¹²⁵ H. Pirenne (s. A 117), S. 510.

¹²⁶ Vgl. dazu sehr informativ für die Wirtschaftstheorie des 20. Jhs. I. Bog (s. A 85), S. 82/83: »Die Gestalt des Unternehmers und mit ihr die drängende Aufgabe einer Unternehmertheorie traten zurück hinter die großen Kontroversen um den Geist des Kapitalismus.« Die Unternehmerforschung hat diese Kontinuitäten in der Wissenschaftsgeschichte bislang noch kaum entdeckt; vgl. dazu u. a. J. Kocka, Unternehmer in der deutschen Industrialisierung, Göttingen 1975, S. 5–18.

¹²⁷ H. Pirenne (s. A 117), S. 515.

Seite des Problems müsse die Stadt- und Wirtschaftsgeschichtsforschung überwinden.¹²⁹ Die Einsicht in die Zeitgebundenheit der Blickrichtung dürfte die hier notwendige Forschung heute erleichtern.

V.

Eine recht eigenwillige Interpretation der Bedeutung des Handels für die soziale Entwicklung in den Städten das 14. bis 16. Jahrhunderts entwickelte bereits 1893 Karl Lamprecht.^{129a} In einem Aufsatz in der Zeitschrift für Sozial- Wirtschaftsgeschichte verwies er auf die durch Geldwirtschaft und steigenden internationalen Handel starke Kapitalvermehrung in den Städten des 16. Jahrhunderts, in deren Gefolge auch eine Veränderung der Kapitalnutzung zu beobachten sei.¹³⁰

Lamprecht formulierte mit seinen Thesen erstmals öffentlich sein später hart umstrittenes Schema geschichtlicher Entwicklung, das in Anlehnung u. a. an O. v. Gierke und G. Schmoller den steten Wechsel einer sozialistischen genossenschaftlichen Stufe mit einer individualistisch-kapitalistischen Stufe zum Prinzip historischer Entwicklung erhob. Daß diese Sicht zeitgebundenen Erkenntnisinteressen folgte, ist offensichtlich. Lamprechts Engagement für eine Weiterentwicklung der zeitgenössischen Staats- und Gesellschaftsordnung in Richtung auf eine »genossenschaftliche Bindung«¹³¹ der sozialen und wirtschaftlichen Kräfte im Interesse ihrer Integration in den Staat, u. a. mittels stärkerer Beteiligung des vierten Standes an der kommunalen Selbstverwaltung, war auch Ergebnis dieser Auffassung vom geschichtlichen Werden.

Die städtische Entwicklung erhielt darin eine besondere Stellung, da sich am Wandel der Zusammensetzung der Stadtgesellschaft der jeweilige neue Charakter der historischen Situation erkennen lasse.

¹²⁸ Es sei darauf hingewiesen, daß die Diskussion um den Begriff des Kapitalismus in Deutschland auch während des 1. Weltkrieges fortgesetzt wurde, vornehmlich von nationalökonomischer Seite aus. Zu nennen ist hier u. a. R. Passow, Kapitalismus, in: Jbb. f. Nat. ökon. und Statistik 107 (1916), der erneut gegen Sombart betonte, daß allein die ungleiche Verteilung von Vermögensbesitz nicht ausreicht, um den Unterschied zwischen vorkapitalistischer und kapitalistischer Wirtschaftsform, zwischen Mittelalter und Neuzeit zu kennzeichnen. Statt dessen sei die Differenz im Wesen der betrieblichen Produktion stärker zu berücksichtigen, d. h. die Entfaltung der modernen Unternehmung. Damit deutete sich auch im theoretischen Bereich eine Hinwendung zur Unternehmens/Unternehmertheorie an.

¹²⁹ E. Pitz, Studie zur Entstehung des Kapitalismus, in: FS H. Aubin zum 80. Geburtstag, Wiesbaden 1965, 19–40, hier besonders S. 20.

^{129a} Der folgende Abschnitt mußte aus Platzgründen stark gekürzt werden. Da die hier angesprochene Kontroverse von einigem Interesse für die Städteforschung war, werde ich sie in anderem Zusammenhang aufgreifen. Im übrigen sei verwiesen auf L. Schorn-Schütte (s. A 18).

¹³⁰ K. Lamprecht, Dt. Geschichte, Bd. V.1., 1. Aufl. Berlin 1894, (hier zitiert nach der 5. Aufl. 1921), S. 68.

Lamprechts Auffassung von der Funktion des Staates und dem Anfang seiner historischen Existenz unterscheidet sich deutlich von derjenigen Georg v. Belows, läßt andererseits seine Nähe zur Auffassung Gustav Schmollers und Karl Büchers erkennen. Nicht unerwartet war deshalb der scharfe Angriff G. v. Belows auf Lamprechts deutsche Geschichte seit 1893;¹³² er ordnete ihn – zu undifferenziert, wie bereits einige Zeitgenossen erkannten – ein in eine von ihm als materialistisch bezeichnete Geschichtsschreibung. Mit ähnlicher Tendenz urteilte auch Max Lenz, Professor für neuere Geschichte in Marburg, in der Rezension des fünften Bandes der deutschen Geschichte Lamprechts über jene Auffassungen der städtischen Sozialverfassung des 15./16. Jahrhunderts.¹³³ Er lehnte es ab, von einem städtischen Proletariat in den Städten des 16. Jahrhunderts zu sprechen und anerkannte ebensowenig deren behauptete Funktion als Motor sozialer Bewegung.

Eine, wie Lamprecht annahm, qualitative Veränderung der stadtbürgerlichen Gesellschaft aufgrund einer Wirtschaftsneuordnung im kapitalistischen Sinne, wies Lenz ebenfalls zurück mit der Begründung fehlender Quellenbelege. Lamprecht benutze vielmehr »vage und moderne Worte, die sich schlechterdings nicht auf die verzwickten Verhältnisse einer altdeutschen Stadt anwenden ließen«.¹³⁴ Zur inhaltlichen trat die methodische Kritik, die von seiten der Fachhistoriker immer wieder gegenüber den historisch arbeitenden Nationalökonomien formuliert wurde. G. Seeliger hat sie, worauf unten einzugehen ist, auf dem internationalen Historikertag 1908 in Dresden vor dem Hintergrund des abgeschlossenen Methodenstreits in der Geschichtswissenschaft und dem Werturteilsstreit in der Nationalökonomie deutlich ausgesprochen. Trotz aller Kritik wurden Lamprechts inhaltliche Anregungen zur städtischen Sozialgeschichte des 16. Jahrhunderts von der Forschung aufgegriffen. Kurt Kaser, Historiker in Wien und späterer Mitarbeiter an der VSWG, veröffentlichte 1899 eine größere Arbeit, die die städtischen Unruhen des 15. und 16. Jahrhunderts mittels Einzelstudien sorgfältig zu analysieren suchte;¹³⁵ seine im Vorwort formulierte Absicht war es, für den Streit zwischen Lamprecht und Lenz »eine Entscheidung, oder richtiger gesagt, einen Ausgleich zu finden«.¹³⁶ Auch Kaser aber bleibt den zeitgenössischen Termini verhaftet, indem er von einer Bewegung des Kommunismus spricht, die dem Kapitalismus entgegen trete. Dem Wissenschaftshistoriker mag es daher fast vergnüglich scheinen, daß die in den 60er Jahren des 20. Jhs. wieder aufgelebte Diskussion um Reformation und Bauernkrieg sich erneut mit solchen zeitgebundenen Fragestellungen und Leitbildern konfrontiert sah.

¹³¹ K. Lamprecht, Dt. Geschichte, Ergänzungsband 2.1. 1. + 2. Aufl. Berlin 1903 (hier zitiert nach der 5. Aufl. 1922), S. 470 u. ö.

¹³² G. v. Below, Rezension K. Lamprecht, Dt. Geschichte Bd. I–III, in: HZ 71 (1893).

¹³³ M. Lenz, Rezension K. Lamprecht, Dt. Geschichte Bd. V.1. + V. 2., in: HZ 77 (1896), S. 342 ff.

¹³⁴ ebda., S. 398/399.

¹³⁵ K. Kaser, Politische und soziale Bewegungen im deutschen Bürgertum zu Beginn des 16. Jhs., Stuttgart 1899.

¹³⁶ ebda. S. IV.

VI.

H. Pirenne hatte sich in seinem Londoner Vortrag ausdrücklich mit der von Karl Bücher in dessen Karlsruher Antrittsvorlesung 1890 gegebenen Charakteristik dreier wirtschaftlicher Entwicklungsstufen auseinandergesetzt: Die geschlossene Hauswirtschaft als kapitallose, die Stadtwirtschaft als kapitalfeindliche, die Volkswirtschaft schließlich erst als kapitalistische Wirtschaftsform.¹³⁷ Pirenne hatte damit allerdings nur einen Teilaspekt des Anliegens der Bücherschen Arbeit aufgegriffen, die für seine eigene Fragestellung von Bedeutung schien.

Die Aufstellung von Wirtschaftsstufen hatte Bücher als methodisches Hilfsmittel zur Erörterung der umfassenderen Frage nach der Rolle des Staates für die wirtschaftliche Entwicklung im Laufe der Geschichte gedient. Die klassische Nationalökonomie seit Adam Smith, David Ricardo und Friedrich List sei – so Bücher – dieses Problem stets mit dem begrifflichen Instrumentarium der Gegenwart angegangen, stets also sei man von der Existenz einer Tauschwirtschaft für alle menschliche Geschichte ausgegangen. Es sei an der Zeit, daß die historische Nationalökonomie dieses Problem – für die Gegenwart von höchster Relevanz –¹³⁸ mit einem begrifflichen Instrumentarium durch die Geschichte verfolge, das der historischen Entwicklung angemessen sei.¹³⁹

Büchers Kennzeichnung dreier Wirtschaftsstufen auf der Grundlage des jeweiligen Verhältnisses von Konsumtion und Produktion der Güter sollte solcher begrifflichen Klärung dienen und die vorherrschende Auffassung der Existenz einer Verkehrswirtschaft in allen Phasen der geschichtlichen Entwicklung ablösen.¹⁴⁰ Das Wesen der Wirtschaftsstufen beschrieb er wie folgt: Die Periode der geschlossenen Hauswirtschaft ist tauschlose Wirtschaft, reine Eigenproduktion; eine als »Staat« zu kennzeichnende Institution im modernen Verständnis existiert auf dieser Stufe nicht, da sie für das Funktionieren von Wirtschaft nicht notwendig ist. Die Periode der Stadtwirtschaft ist Kundenproduktion, das heißt Periode des direkten Austausches; auch in dieser Phase funktioniert die wirtschaftliche Versorgung ohne zentrale, überstädtische herrschaftliche Eingriffe, »Staat« im modernen Sinne ist vom Blickpunkt des Wirtschaftshandelns nicht notwendig.¹⁴¹ Die Periode der Volkswirtschaft ist Warenproduktion, eine Periode des Güterumlaufes. Zu dessen Aufrechterhaltung und reibungsloser

Abwicklung erst wird – stets unter dem Blickwinkel des wirtschaftlichen Ablaufs – organisierende Herrschaft, also staatliche Gewalt notwendig.¹⁴²

Die Rolle des Staates für die Wirtschaft wird demnach zu einer relevanten Größe erst im Augenblick der Existenz von Volkswirtschaft, das heißt seit etwa dem 17./18. Jahrhundert.¹⁴³ Dieser Staat ist der absolutistische, der trotz seiner häufig reglementierenden Eingriffe in die städtische Wirtschaftsfreiheit von Bücher als positive Erscheinung charakterisiert wird. Erst ihm gelang es, die Bestrebungen, die auf wirtschaftliche und nationale/staatliche Einheit drängten, zu fördern. »Es ist bekannt, wie der absolutistische Staat diese Bewegung förderte, wie er oft genug, um die Entwicklung zu beschleunigen, künstlich ins Dasein rief, was nicht aus eigener Kraft emporkommen wollte.«¹⁴⁴ Die neue Stufe der Volkswirtschaft sei keineswegs ein spontanes Ergebnis gesellschaftlicher Tätigkeit gewesen, sondern »die Frucht erzieherischer Staatstätigkeit«.¹⁴⁵ Trotz der Betonung der positiven Rolle des absoluten Staates für die Entwicklung der Volkswirtschaft hebt Bücher gleichzeitig die wichtige Rolle der abgeschlossenen Stufe der Stadtwirtschaft für die Gegenwart hervor. Volkswirtschaft werde keineswegs durch Weltwirtschaft abgelöst, wie vielfach behauptet; vielmehr sei ein Zurückgreifen der Zeitgenossen auf die Ideen der Stadtwirtschaft (und des Merkantilismus) zu beobachten. »Dieselbe [d. h. die neueste gegenwärtige Phase der Volkswirtschaft S.-S.] trägt ein eigenartig soziales Gesicht; es handelt sich nicht mehr bloß um möglichst selbständige und reichliche Deckung der nationalen Bedürfnisse durch nationale Produktion, sondern um gerechte Güterverteilung, um eigene gemeinwirtschaftliche Betätigung des Staates mit dem Ziele, alle seine Angehörigen nach ihren wirtschaftlichen Leistungen an den Gütern der Kultur zu beteiligen.«¹⁴⁶

Letzteres aber sei das Kennzeichen städtischer Wirtschaft gewesen – ohne den zeitgenössischen nationalen und staatlichen Rahmen. Wenn deshalb in der Gegenwart an die stadtwirtschaftliche Idee der Gemeinwirtschaft angeknüpft werde, könne diese Entwicklung auch als »Weg von der Gemeinschaft zur Gesellschaft«¹⁴⁷ charakterisiert werden. Vor Sombart hatte damit schon Bücher die Differenzierung des Soziologen F. Tönnies aufgenommen.¹⁴⁸ Eine wesensmäßige Unterscheidung von Stadt und Staat anerkannte auch er, betonte aber die Möglichkeit des Anknüpfens an die vergangene Stadtwirtschaft in der Gegenwart aufgrund deren auch sozialen Charakters.

Die von Bücher 1890 vorgeschlagene Dreiteilung der wirtschaftsgeschichtlichen Stufung hatte 1884 in ähnlicher Form bereits Gustav Schmoller vorgestellt, seinerseits anknüpfend an Gustav Schönberg.¹⁴⁹ Während es Bücher vornehmlich um einen historisch gesättigten Beitrag zur Wirtschaftstheorie ging, betrachtete Schmoller seine Ausführungen noch als

¹³⁷ K. Bücher (s. A 40), S. 79.

¹³⁸ Bücher beginnt seinen Vortrag, ebda., S. 1, mit diesem Hinweis: »Wer das öffentliche Leben in Deutschland während der letzten 30 Jahre mit Aufmerksamkeit beobachtet hat, dem tritt als eine der auffallendsten Tatsachen die tiefgreifende Umwälzung entgegen, welche in den Ansichten über das Verhalten des Staates zum wirtschaftlichen Leben eingetreten ist. ... Heute gibt es wohl keinen Gebildeten, der nicht anerkennt, daß dem Staate ernste und schwierige Aufgaben auf diesem Gebiete obliegen«.

¹³⁹ K. Bücher (s. A 40), S. 9.

¹⁴⁰ ebda., S. 14, »Wollen wir diese ganze Entwicklung unter einem Gesichtspunkt begreifen, so kann dies nur ein Gesichtspunkt sein, der mitten hinein führt in die wesentlichen Erscheinungen der Volkswirtschaft. ... Es ist dies kein anderer als das Verhältnis, in welchem die Produktion der Güter zur Konsumtion derselben steht.«

¹⁴¹ K. Bücher (s. A 40), S. 67: »Man kann darum sagen, daß die stadtwirtschaftliche Entwicklung, ... unvollendet blieb, daß ihr nicht gelang, ... das wirtschaftliche Machtgebiet zum staatlichen Dasein zu erheben.«

¹⁴² ebda., S. 15, 24, 28, 49, 65, 67.

¹⁴³ ebda., S. 67: »Die Ausbildung der Volkswirtschaft ist im wesentlichen eine Frucht der politischen Zentralisation, welche an der Wende des Mittelalters mit der Entstehung territorialer Staatsgebilde beginnt und in der Gegenwart mit der Schöpfung des nationalen Einheitsstaates ihren Abschluß findet.«

¹⁴⁴ ebda., S. 73.

¹⁴⁵ ebda.

¹⁴⁶ ebda., S. 76.

¹⁴⁷ ebda., S. 77.

¹⁴⁸ s. o. S. 240, A 61.

¹⁴⁹ G. Schönberg (s. A 74); vgl. zum gesamten Thema H. Kellenbenz, Artikel »Wirtschaftsstufen«, in: HdWbSozWiss Bd. 12, Göttingen 1965, S. 260–269.

Vorstufe einer auch von ihm letztlich angestrebten Theorie des volkswirtschaftlichen Entwicklungsganges der Völker.¹⁵⁰ Im weiteren Unterschied zu Bücher war Schmollers Definitionsversuch nicht vornehmlich von Kategorien der Wirtschaftsentwicklung bestimmt, sondern von dem Versuch, einen jeweils charakteristischen Zusammenhang zwischen »sozialen Körpern« und ihrer Wirtschaftspolitik zu benennen.¹⁵¹

Trotz solcher vornehmlich methodischen Unterschiede bleibt für unseren Zusammenhang die bemerkenswerte Übereinstimmung zwischen Bücher und Schmoller feststellbar, die sich auf die inhaltliche Charakterisierung der Wirtschaftsstufe Stadtwirtschaft und deren Bewertung für den allgemeinen geschichtlichen Entwicklungsgang bezieht.

Ausgehend von dem ihm eigenen methodischen Zugriff,¹⁵² charakterisierte Schmoller die Stufe der »Dorf- und Stadtwirtschaft« als noch nicht staatliche Vorstufe der Territorialwirtschaft. Ihr Kristallisationspunkt sei – so Schmoller – die privilegierte Genossenschaft Stadt. Deren führendes Organ, der Rat, habe städtisch-egoistische Gewerbe- und Handelspolitik getrieben: »Begünstigung des Stadtbürgers, Benachteiligung des fremden Konkurrenten ist die Seele derselben.«¹⁵³ Sie erschien so lange als berechtigt, »als der Kultur- und Wirtschaftsfortschritt in erster Linie in dem Aufblühen der Städte bestand.«¹⁵⁴ Die egoistische Begrenzung der städtischen Politik auf das eigene Gemeinschaftsinteresse habe für lange Zeit die Entwicklung vorangetrieben, worin sie ihre Legitimität finde. In dem Moment, in dem solches Partikularinteresse allerdings die Weiterentwicklung hemmte, sei der Zeitpunkt zu dessen Überwindung gekommen. »Mit der Umbildung und Zunahme des Verkehrs, mit der zunehmenden Kraft des Gemeingeistes der landschaftlichen Gesamtinteressen gegenüber den Lokalinteressen, mit der wachsenden Schwierigkeit, aufgrund bloßer Stadt- und Dorfinteressen das wirtschaftliche Leben richtig zu organisieren ... entstanden überall Versuche und Tendenzen zu größerer Zusammenfassung der wirtschaftlichen Kräfte.«¹⁵⁵ Solche Bündelung der auseinanderstrebenden Partikularinteressen auf ein gemeinsames Gesamtinteresse habe vom 15. bis zum 18. Jahrhundert politisch wie wirtschaftlich das territoriale Fürstentum geleistet, weshalb Schmoller diese die Stadtwirtschaft überwindende Wirtschaftsstufe als Territorialwirtschaft bezeichnet.

Schon in seiner 1871 vorgelegten großen Untersuchung zur Städtepolitik Friedrich Wilhelm I.¹⁵⁶ hatte Schmoller die positive Leistung des preußischen Landesherren bei der

Überwindung der – wie er formulierte – überlebten Autonomie der Städte unterstrichen.¹⁵⁷ Die ordnende Hand sich entwickelnder moderner Staatlichkeit in Gestalt absoluter Landesherrschaft habe letztlich dem Interesse der Städte selbst gedient. »Es sind Reformen, die auf dem Boden des absoluten, in alles sich einmischenden Staates erwachsen sind..., die aber doch für ihre Zeit von unendlichem Segen waren und den notwendigen Übergang von den verrotteten Zuständen des späteren Mittelalters zu den landrechtlichen Bestimmungen über Städteverwaltung und zur Städteordnung von 1808 bildeten.«¹⁵⁸

Schon Fritz Hartung hat 1938 auf die Verbindungen von Geschichtsschreibung und Gegenwartsverständnis bei Gustav Schmoller hingewiesen, das sich gerade in dessen Arbeiten zum Städtewesen anschaulich gezeigt habe. Wie die ganze Regierung Friedrich Wilhelm so sei ihm besonders die Städtepolitik als ein Stück Erziehung *zum Staat*, als Vorbereitung für das 19. Jahrhundert erschienen. Es sei das Ergebnis auch seiner stadthistorischen Arbeiten gewesen das Recht des Staates zum Eingreifen in das soziale und wirtschaftliche Leben nicht nur für das 18. Jahrhundert zu bejahen, vielmehr habe Schmoller eine Zeit kommen sehen, »die den Staat abermals zwingen mußte, demokratische bürgerfreundliche Reformen im Interesse der unterdrückten Klassen in die Wege zu leiten«.¹⁵⁹

Die Verbindung der Schmollerschen Städteforschung zur aktuellen politischen Diskussion des Kaiserreiches um den Stellenwert der kommunalen Selbstverwaltung im Rahmen einer Verfassungsreform ist offensichtlich. Hier finden sich zudem die gemeinsamen Argumentationsmuster für Bücher und Schmoller, die ihren Forschungen zur Stadtwirtschaftspolitik trotz aller methodischen und inhaltlichen Unterschiede zugrunde liegen. Beide betonten den nicht staatlichen Charakter der Wirtschaftsstufe der Stadtwirtschaft, der für eine gewisse Phase historischer Entwicklung seine Berechtigung gehabt habe; in dem Maße, in dem diese Wirtschaftsform aber dem wachsenden Gemeinschaftsinteresse nicht mehr gewachsen gewesen sei, habe sich eine neue Wirtschaftsform durchsetzen können, die wiederum von beiden Historikern als Beginn moderner staatlicher Wirtschaftspolitik charakterisiert wird. Der Staat erhält mithin die Legitimation zum Eingreifen in die bis dahin staatsfreie Sphäre des Wirtschaftens durch das Erfordernis größerer Wirtschaftsräume, denen parallel auch ein soziales und politisches Gemeinschaftsempfinden wächst, das größere Räume umfaßt. Ebenso wie im 17./18. Jahrhundert das ordnende Eingreifen einer staatlichen Zentrale im Interesse der Allgemeinheit gelegen habe, gelte dies für das ausgehende 19. Jahrhundert. Schmoller wandte sich explizit gegen den »schablonenhaften« politischen und wirtschaftlichen Liberalismus seiner Zeitgenossen, der jeden

¹⁵⁰ G. Schmoller (s. A 39), S. 2.

¹⁵¹ Schmoller schreibt in seiner Nachbemerkung zum Aufsatz von 1898 ebda. S. 60: »... ich wollte mehr historisch schildern, er einen theoretischen Satz finden und beweisen; ich ging von den sozialen Körpern und ihrer Wirtschaftspolitik aus, er von der Arbeitsteilung und dem Verkehr der Einzelnen.«

¹⁵² G. Schmoller (s. A 39), S. 3: »Im Anschluß an den Stamm, die Mark, das Dorf, die Stadt, das Territorium, den Staat und den Staatenbund entwickeln sich successiv bestimmte, sociale Wirtschaftskörper immer umfassenderer Art.«

¹⁵³ ebda., S. 6.

¹⁵⁴ ebda., S. 9.

¹⁵⁵ ebda., S. 10.

¹⁵⁶ G. Schmoller, Das Städtewesen unter Friedrich Wilhelm I., in: Zs. f. Preuß. Geschichte und Landeskunde VIII/1871, wiederabgedruckt in: Ders., Dt. Städtewesen in älterer Zeit, Bonn / Leipzig 1922, hg. v. L. Schmoller, S. 231–428.

¹⁵⁷ ebda., S. 235: »Die städtische Autonomie war von Segen solange trotz der beginnenden Exklusivität, der staatliche Sinn, die geistige Atmosphäre von Kaiser und Reich vorherrschte. ... Die absolute Autonomie ist nur möglich, wo staatliche Anarchie herrscht. Die absolute Autonomie ist krasser, tödender Partikularismus. Das ist der Satz von dem man ausgehen muß, um den ganzen Übergangsprozeß aus dem mittelalterlichen in den modernen Zustand richtig zu kennzeichnen.«

¹⁵⁸ ebda., S. 232.

¹⁵⁹ F. Hartung, G. v. Schmoller und die preußische Geschichtsschreibung, in: Schmollers Jb. 62,2 (1938), S. 277–309, hier S. 289. Vgl. außerdem P. R. Anderson, wie Anm. 33. Eine neuere Darstellung zu Leben und Werk G. v. Schmollers fehlt.

staatlichen Eingriff als negativ beurteile und nicht verstehe, daß staatliches Handeln durchaus im Interesse der neuen sozialen Gruppen liegen könnte.¹⁶⁰ Dies sei auch der gängigen Städteforschung entgegenzuhalten, die sich bislang als romantische an der mittelalterlichen Städteverfassung und Stadtfreiheit berauscht habe.¹⁶¹ Es sei aber ebenso sehr die Aufgabe der historischen Forschung, die Leistungen des absoluten Staates für die Städte zu würdigen und damit auch die mittelalterliche Stadtfreiheit in der ihr angemessenen Relativität zu betrachten.

Auch wenn Bücher sich in seinen Forschungen nicht so ausdrücklich mit jenem gängigen Verständnis der mittelalterlichen Stadtfreiheit auseinandersetzte, so ist sein Gegenwartsverständnis in einer ähnlichen Richtung wie dasjenige Schmollers anzusetzen.¹⁶² Seine Darstellung der Wirtschaftsstufen wird mithin verstehbar als Versuch einer Rekonstruktion der positiven Tradition sozialpolitischer Aktivitäten des Staates gegenüber Partikularismus einerseits, dem Nachweis gemeinwirtschaftlicher Traditionen in der Stadtwirtschaft andererseits.

Die Auseinandersetzungen zwischen Schmoller und Bücher um die Urheberschaft jener Stufenbezeichnungen, die aufgrund der Rezension der Bücherschen Arbeit »Die Entstehung der Volkswirtschaft« durch Gustav Schmoller 1894 entbrannte,¹⁶³ rührte nicht an diese grundlegenden Gemeinsamkeiten in der Auffassung vom Stellenwert der mittelalterlichen Stadtwirtschaft für das Gegenwartsverständnis. Mit zwei Aufsätzen eröffnete erneut erst Georg v. Below 1901 die inhaltliche Diskussion um die Auffassungen von Schmoller und Bücher.¹⁶⁴

Während er sich, wie erwähnt,¹⁶⁵ im erstgenannten Beitrag mit dem Wesen der Stadtwirtschaft befaßte ging es v. Below im zweitgenannten Beitrag um die Abgrenzung von Stadtwirtschaft und Territorialwirtschaft. Im Unterschied zu Bücher und Schmoller stellte er, in erneuter Variation seiner Kontinuitätsthese fest, »daß die alten Mittel der Stadtwirtschaftspolitik in den ersten Jahrhunderten der Neuzeit nicht beseitigt worden sind.«¹⁶⁶ Die Folgerichtigkeit dieser Aussage für das v. Belowsche Argumentationsmuster liegt auf der Hand: Nur demjenigen, der den staatlichen Charakter des Mittelalters verkennt, kann sich die ordnende Tätigkeit der Landesherren in der beginnenden Neuzeit

als etwas qualitativ Neues darstellen. Die Tätigkeit der Landesherren habe bereits im Mittelalter Analogien gehabt, sie sei keineswegs – so v. Below – unvermittelt hervorgetreten.¹⁶⁷ Wirtschaftspolitik, die im 16. und 17. Jahrhundert zunehmend von den landesherrlichen Gewalten gelenkt wurde, habe als ordnende Kraft schon im Mittelalter existiert, indem die Städte selbst das Zusammenspiel von Wirtschaft und Politik regelten. Gegenüber Schmoller und Bücher sei deshalb zu betonen, daß die beginnende Neuzeit lediglich durch einen Wechsel der die Wirtschaftspolitik betreibenden Subjekte gekennzeichnet sei, daß die Mittel solcher Wirtschaftspolitik aber weitgehend bestehen geblieben seien, Stadtwirtschaft demnach bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts anzunehmen sei.¹⁶⁸

Mit diesen Feststellungen unterstreicht v. Below die – methodisch wie inhaltliche – Notwendigkeit, zwischen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen in der Geschichte zu unterscheiden; keinesfalls verstehe sich der von Schmoller, Bücher u. a. vorausgesetzte »enge Zusammenhang zwischen den verschiedenen Seiten der wirtschaftlichen Kultur« von selbst,¹⁶⁹ keinesfalls könne eine Einheit der Kultur wie selbstverständlich angenommen werden. So habe die landesherrliche Tätigkeit des 16. und 17. Jahrhunderts viel eher politischen Fragen gegolten als wirtschaftlichen; erst die Beseitigung territorial-politischer Zersplitterung an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert habe die Voraussetzungen geschaffen für eine auch wirtschaftliche Veränderung: Den Übergang zur Volks- und schließlich Weltwirtschaft.¹⁷⁰

Weder eine »staatsfreie« mittelalterliche Stadtwirtschaft noch ein politikfreies Wirtschaftshandeln frühneuzeitlicher Landesherren konnte v. Below mithin anerkennen. Das Grundmuster der mittelalterlichen Stadtwirtschaft, das er in der wechselseitigen Verbindung von Wirtschaft und Politik (= Öffentliche Gewalt) begreift, durchzieht auch alle folgende Geschichte, ist deshalb auch Grundmuster zum Verständnis der zeitgenössischen Politik.

Mit dieser Akzentuierung besteht v. Below auf seinem Vorwurf eines einseitig ökonomischen Geschichtsbildes bei Bücher und Schmoller, das sich dem sozialistischen auf gefährliche Weise annäherte.¹⁷¹ Die Bewertung der Leistung des werdenden modernen Staates unterscheidet sich trotz dieser grundsätzlichen Unterschiede nur im chronologischen Detail, wie v. Below selbst anerkennt.¹⁷² Diese haben jedoch u. a. Konsequenzen für die Bedeutung, die der Gemeinde im zeitgenössischen Staat zugemessen wird; eine Berufung auf »gemeinwirtschaftliche« Traditionen der mittelalterlichen Stadtwirtschaft, wie sie Karl Bücher formulierte, mußte von Below als historisch nicht existent ablehnen. Demgegenüber betonte er unter Berufung auf die Tradition des Verhältnisses von Stadt und Staat im Mittelalter, daß auch in der Gegenwart »die lokalen Bestrebungen so lange keine großen Erfolge haben, solange der Staat kräftig bleibt.«¹⁷³

¹⁶⁷ ebda., S. 505.

¹⁶⁸ v. Below spricht deshalb statt von Territorialwirtschaft von wirtschaftlicher Territorialpolitik, ebda., S. 613f.

¹⁶⁹ ebda., S. 614.

¹⁷⁰ ebda., S. 619.

¹⁷¹ Vgl. zu diesem Vorwurf v. Belows ausführliche Auseinandersetzung mit der historischen Schule der Nationalökonomie in: ZfS 7 (1904), S. 145 ff.

¹⁷² G. v. Below (s. Ad 164), S. 619.

¹⁶⁰ G. Schmoller (s. A 156), S. 233, 389 u. ö.

¹⁶¹ ebda.

¹⁶² So betonte er in seinen Lebenserinnerungen nachdrücklich den Wert der straffen Hand des Staates für die Wirtschaft: K. Bücher, Lebenserinnerungen Bd. 1, Tübingen 1919, S. 194 und 334. Vgl. zu Büchers politischer und wissenschaftlicher Position D. Lindenlaub (s. A 12), S. 168 ff.

¹⁶³ G. Schmoller, Rezension K. Bücher, Die Entstehung der Volkswirtschaft, in: Jb. f. Gesetzg., Verwaltg. und Volkswirtschaft im Dt. Reich XVII (1894), S. 1259–1264. K. Bücher, Erwiderung, in: Jb. f. Gesetzg., Verwaltg. und Volkswirtschaft im Dt. Reich XVIII (1894), S. d. 318–319. G. Schmoller, Antwort, ebda., S. 319–320.

¹⁶⁴ G. v. Below, Über Theorien der wirtschaftlichen Entwicklung der Völker mit besonderer Rücksicht auf die Stadtwirtschaft des dt. Mittelalters, in: HZ 1901, wiederabgedruckt in: Ders., (s. A 72), S. 143–257; ders., Der Untergang der mittelalterlichen Stadtwirtschaft (über den Begriff der Territorialwirtschaft), in: Jb. f. Nat. ökon. + Statistik 76 (1901), wiederabgedruckt in: Ders. (s. A 72), S. 501–621.

¹⁶⁵ s. o. S. 243.

¹⁶⁶ G. v. Below (s. A 164), S. 541.

Trotz dieser in der skizzierten Diskussion um den Begriff der Stadtwirtschaft als Epochenbezeichnung zutage tretenden zeitgebundenen Argumentationsmuster bleibt ein Erkenntnisfortschritt für die Stadtgeschichtsschreibung erkennbar. Von Below hat, wie schon gegenüber Werner Sombart so auch gegenüber Karl Bücher den Vorteil systematisierenden Arbeitens anerkannt und die Anregungen für die Erforschung der sozialen und Wirtschaftsgeschichte der Stadt der Frühneuzeit aufgenommen. Verschiedene, wenn auch noch nicht zahlreiche Arbeiten zur städtischen Geschichte des 16. und 17. Jahrhunderts entstanden um die Jahrhundertwende u. a. aufgrund der vorliegenden Anregungen.¹⁷⁴ Es bleibt zu bemerken, daß die dabei vorherrschende Fragestellung nach dem Zusammenhang von Politik und Wirtschaft auch die Blickrichtung solcher Arbeiten dominierte.¹⁷⁵

VII.

Wiederholt ist in den bisherigen Ausführungen angeklungen, welch wesentliches Merkmal das Handwerk bzw. der Handwerker für die Charakterisierung der mittelalterlichen Stadt durch die Städteforschung der Jahrhundertwende war. Nun ist die Darstellung der im weitesten Sinne Gewerbe- und Zunftgeschichte des Mittelalters, wie Reininghaus kürzlich skizziert hat,¹⁷⁶ keineswegs erst ein Problem der Städteforschung zum Ausgang des 19. Jahrhunderts geworden; vielmehr gab es Untersuchungen zu diesem Thema bereits seit Beginn des Jahrhunderts; zu beobachten ist jeweils eine Verstärkung des Interesses aufgrund aktueller politischer Fragestellungen.¹⁷⁷

Dies gilt als Erklärung auch für das um die Jahrhundertwende sich erneut intensivierende Interesse am städtischen Handwerk des Mittelalters: das 1897 erlassene Handwerker-gesetz für das deutsche Reich hatte die Diskussionen um Gewerbefreiheit oder Zunftzwang auch in historischer Perspektive erneut entfacht. Noch im gleichen Jahr nahm wiederum Georg v. Below Stellung¹⁷⁸ zur Charakterisierung des mittelalterlichen städtischen Handwerks durch Karl Bücher als einem von fünf Betriebssystemen, die dieser 1892

in einem Vortrag als Hauptstufen der historischen Entwicklung des Gewerbes aufgestellt hatte.¹⁷⁹

Bücher war dort von der Frage ausgegangen, »wie ... das Handwerk »wiederbelebt« werden könne«,¹⁸⁰ das von zahlreichen Zeitgenossen als normale Betriebsform betrachtet werde. Indem er jenes in eine historische Abfolge von Betriebssystemen einordnete, versuchte er einerseits gegen diese Auffassung die Relativität auch des Betriebssystems Handwerk zu verdeutlichen, wies aber andererseits mit Nachdruck darauf hin, daß der Handwerkerstand der gewerbliche Arbeiterstand des Mittelalters gewesen sei und insofern die bedeutende Befreiung aus der Hörigkeit des Hofrechts vollendet habe.¹⁸¹ Den Entwicklungsgang des Arbeiters durch die Geschichte beschreibt Bücher wie folgt: »Mit dem Beginn des Lohnwerks trennt sich der Industriearbeiter persönlich von der geschlossenen Hauswirtschaft des Grundeigentümers; mit dem Übergang zum Handwerk wird er durch die Herausziehung der Betriebsmittel auch sachlich frei und selbständig. Durch das Verlagssystem tritt er persönlich in eine neue Abhängigkeit, in die Klientel des Kapital besitzenden Händlers; im Fabrikssystem wird er auch sachlich von demselben abhängig. Auf vier Etappen der Entwicklung gelangt er von der Hofhörigkeit zur Fabrikhörigkeit.«¹⁸²

Indem Bücher die historische Leistung des Handwerks unterstrich, wandte er sich zugleich gegen den zeitgenössischen Ruf nach Beseitigung aller älteren industriellen Betriebssysteme. Das Handwerk sei zwar wirtschaftlich und sozial an die zweite Stelle gerückt, aber damit sei es keineswegs vernichtet und seine Leistung, »eine widerstandsfähige Klasse vom Boden unabhängiger Leute, deren Existenz auf persönlicher Tüchtigkeit und einem kleinen beweglichen Besitztum beruhe«¹⁸³ geschaffen zu haben, müsse auch für die Gegenwart nutzbar gemacht werden. Mit diesen Äußerungen formulierte Bücher zugleich seine sozialpolitische Haltung als Eintreten für die Gewerbefreiheit und gegen das Handwerker-gesetz von 1897, um jene traditionelle Leistungsfähigkeit des Handwerks auch für die Gegenwart nutzbar zu machen. Damit wandte er sich einerseits gegen die staatliche Politik reglementierender Kontrolle von oben, andererseits gegen die radikalen Forderungen z. B. Werner Sombarts nach völliger Beseitigung des Handwerks.¹⁸⁴

Georg v. Below kritisierte im wesentlichen Büchers Beharren auf dem hofrechtlichen, also vom Grundherrn veranlaßten, damit »privatrechtlichen« und unfreien Ursprung des Handwerkerstandes im Mittelalter und konzentrierte so das Interesse erneut auf diese lange umstrittene Frage, deren Beantwortung er ebenso scharf wie eindeutig schon in seinen Auseinandersetzungen mit der Hofrechtstheorie als Ursprung der mittelalterlichen Stadtverfassung formuliert hatte.¹⁸⁵ Im Vorwort zu seiner 1900 veröffentlichten Aufsatz-

¹⁷³ ebda., S. 621.

¹⁷⁴ Als Beispiel für andere: O. K. Roller, Die Einwohnerschaft der Stadt Durlach im 18. Jh. in ihren wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnissen dargestellt aus ihren Stammtafeln, Karlsruhe 1907; J. Ziekursch, Das Ergebnis der friderizianischen Städteverwaltung und die Städteordnung Steins, Jena 1908; A. Wohlwill, Zur Geschichte der Hansestädte im Zeitalter der französischen Revolution und Napoleons I., in: Hans. Geschbl. 12 (1906); E. Gothein, Wirtschaftsgeschichte des Schwarzwaldes und der angrenzenden Landschaften, Straßburg 1891/92.

¹⁷⁵ In den 30er Jahren des 20. Jhs. wurde die Diskussion von H. Spangenberg, Territorialwirtschaft und Stadtwirtschaft, München / Berlin 1932, wieder aufgenommen.

¹⁷⁶ W. Reininghaus (s. A 30), S. 2–23.

¹⁷⁷ Reininghaus verweist z. B. auf die Sozialistengesetzgebung u.a.m.

¹⁷⁸ G. v. Below, Die historische Stellung des Lohnwerks, in: Zs. f. SWG 5 (1897), wiederabgedruckt in: Ders., Territorium und Stadt, München / Leipzig 1900, S. 321–342.

¹⁷⁹ K. Bücher, Die gewerblichen Betriebssysteme in ihrer geschichtlichen Entwicklung. Vortrag, gehalten auf Veranlassung der Gehe-Stiftung Dresden am 4. 1. 1892, abgedruckt in: Ders. (s. A 40), S. 79–118 hier S. 87.

¹⁸⁰ ebda., S. 81.

¹⁸¹ ebda., S. 100.

¹⁸² ebda., S. 112/113.

¹⁸³ ebda., S. 117.

¹⁸⁴ Vgl. zu Büchers sozialpolitischer Position auch D. Lindenlaub, wie Anm. 12, S. 168–170.

¹⁸⁵ s. den Hinweis oben S. 243.

sammlung heißt es sehr klar: »Man hat ... Staat und Gemeinde in vielen Punkten durch grundherrschaftliche und andere private Rechte, durch Gilden und sonstige Einungen absorbieren lassen. Ganz gewiß zeichnen sich die Deutschen durch reiches genossenschaftliches Leben aus. ... Allein die ihnen zukommende Bedeutung ist durch romantische Phantastik und infolge unzureichender Quellenkenntnis in jüngster Zeit durch den Einfluß der Theorien des ökonomischen Materialismus in ihrer Bedeutung weit übertrieben worden. Staat und Gemeinde ... bilden ... die Grundlagen des öffentlichen Lebens. ... In allen diesen Richtungen ergab sich das Resultat, daß für das Mittelalter und zwar gerade für die Zeit der Entstehung der Zunftverfassung, die wirtschaftliche Stellung der Grundherrschaften erheblich niedriger zu schätzen und eine viel größere Zahl selbständiger wirtschaftlicher Existenzen anzunehmen ist, als die vorherrschende Meinung zugeben wollte.«¹⁸⁶

Die hier gebündelt formulierten Argumente von Belows, die in allen Kontroversen in Varianten stets wiederholt wurden, richteten sich in doppelter Weise gegen Büchers Auffassung vom Wesen und Ursprung des Handwerkerstandes im Mittelalter. War es zum einen, wie bemerkt, die Kritik an der hofrechtlichen Theorie und damit der Bücher gegenüber sicherlich zutreffende Vorwurf einer Unterschätzung der Rolle öffentlicher Gewalt im Mittelalter zugunsten einer Überschätzung des genossenschaftlich gemeinwirtschaftlichen Elements, so traf sich dieses Argument im Kern mit der weiteren Kritik. Von Below betrachtete Büchers Charakterisierung des Handwerkerstandes als gewerblicher Arbeiterstand als unzutreffend, da er nachzuweisen vermochte, daß sowohl im 12. als auch im 14. Jahrhundert Lohnarbeit und Handwerk gleichberechtigt nebeneinander existierten, eine Höherentwicklung des Handwerkerstandes, wie von Bücher angenommen, nicht existiert habe.¹⁸⁷ Erneut betont v. Below mit dieser Argumentation seine Grundannahme von einem nicht qualitativen, sondern nur quantitativen Unterschied zwischen den städtischen Zuständen des Mittelalters und der Gegenwart. Damit aber richtet sich seine Kritik gegen die, wie er formulierte, Theorie des ökonomischen Materialismus, der von einer steten Höherentwicklung einerseits und deshalb einem Auftreten des Staates erst in der Neuzeit andererseits ausgehe. Es ist einleuchtend, daß v. Below mit dieser Kritik so unterschiedlich argumentierende Gelehrte wie Sombart, Bücher, Schmoller, Gierke oder Lamprecht traf, so daß sich deren Differenzierungsversuche oft genug in den Diskussionen der Stadtgeschichtsforschung verwischten.

Die Auseinandersetzung um die städtischen Handwerker des Mittelalters ist bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges kontinuierlich fortgesetzt worden. Dabei weitete sich die Frage nach dem Ursprung des Handwerkerstandes aus zu einer Frage nach dem Ursprung ihrer Gewerbeorganisationen, den Zünften. Der Versuch des Schülers von Nitzsch, R. Eberstadt, 1897 die hofrechtliche Theorie noch einmal mit der Existenz eines magiste-

rium als Bindeglied zwischen Grundherrschaft und Zünften zu beleben¹⁸⁸ wurde energisch vor allem von Keutgen¹⁸⁹ aber auch Pirenne¹⁹⁰ zurückgewiesen. Keutgen betonte demgegenüber den herrschaftlichen Ursprung der Zünfte aufgrund ihres Charakters als Schöpfung der städtischen Obrigkeit.

In zwei Beiträgen versuchte Paul Sander 1904 und 1908¹⁹¹ die kontroversen Standpunkte zu vermitteln durch seine These einer Mischung von »privatem« und »öffentlichem« Recht in den mittelalterlichen Städten, die von einer Art mildem Hofrecht zu sprechen berechtige. »Sie alle [d. h. die Stadtrechte] weisen auf eine Zeit hin, da es durchaus Regel war..., die öffentliche Ordnung des Gewerbewesens mit individuell ausgestalteten Schutz- und Abhängigkeitsverhältnissen zu durchsetzen; man könnte sagen: öffentliche Gewalt in Sonderrecht auszumünzen. Was hierin zum Ausdruck kommt, ist im letzten Grunde nichts anderes als die charakteristische Tendenz der mittelalterlichen Verfassungsentwicklung überhaupt, jene privatrechtliche Auffassung aller öffentlichen Verhältnisse.«¹⁹²

Sanders Bemühen aber stieß ins Leere, insbesondere nach Erscheinen seines »Feudalstaat und bürgerliche Verfassung«.¹⁹³ Sein dort gemachter Versuch unter Heranziehung auch soziologischer und staatswissenschaftlicher zeitgenössischer Literatur dem Wesen der mittelalterlichen Stadt als Vorstufe des modernen Verfassungsstaates begriffsgeschichtlich näher zu kommen, führte zu scharfer Ablehnung.¹⁹⁴

Eine Neuauflage der Kontroverse entfaltete sich schließlich zwischen dem Leipziger Historiker G. Seeliger und Georg v. Below seit Seeligers Vortrag über »Staat und Grundherrschaft in der älteren deutschen Geschichte« auf dem Dritten Internationalen Historikertag 1908 in Berlin.¹⁹⁵ Die Ausführungen Seeligers sind deswegen von besonderer Bedeutung, weil sie das Bemühen des Historikers dokumentieren, von der die Erkenntnis als hemmend empfundenen Übertragung der Gesichtspunkte modernen Rechtes auf historische Verbände loszukommen. »So werden wir den historischen Prozeß aufzulösen

¹⁸⁸ R. Eberstadt, *Magisterium und Fraternitas. Eine verwaltungsgeschichtliche Darstellung der Entstehung des Zunftwesens*, Leipzig 1897.

¹⁸⁹ F. Keutgen, *Ämter und Zünfte. Zur Entstehung des Zunftwesens*, Jena 1903.

¹⁹⁰ H. Pirenne, Rezension von R. Eberstadt, in: *Revue historique* LXXI (1898).

¹⁹¹ P. Sander, Zur Verständigung über das mittelalterliche Zunftproblem. in: *Jbb. f. Gesetzg., Verwaltg. und Volksw. im Dt. Reich* 28 (1904), S. 343–358. *ders.*, Die Erforschung der stadtwirtschaftlichen Handwerksverfassung, in: *Die Entstehung der dt. Volkswirtschaft* (s. A 84), S. XXIII/1–20.

¹⁹² P. Sander, Zur Verständigung (s. A 191), S. 348.

¹⁹³ P. Sander (s. A 15)

¹⁹⁴ vgl. dazu oben S. 231.

¹⁹⁵ Entgegnung G. v. Belows darauf: Zur Geschichte des Handwerks und der Gilden, in *HZ* 106/1911, S. 268–294; Replik von G. Seeliger, *Handwerk und Hofrecht*, in: *Histor. Vjschr.* 16 (1913), S. 472–519; v. Belows Antwort: *Handwerk und Hofrecht. Einen Entgegnung*, in: *VSWG* 12 (1914), S. 1–21.

¹⁸⁶ G. v. Below (s. A 178), S. XIV + XVI.

¹⁸⁷ G. v. Below (s. A 178), S. 338.

und zu verstehen trachten. Nicht indem wir die einzelnen Institute des Gemeinschaftslebens schematisch in öffentliche und private einteilen und dabei etwa gar die Gesichtspunkte des modernen Rechts auf ganz anders geartete Zeiten übertragen. Sondern in der Art, daß wir das wechselvolle Ergebnis der Staats- und der Privatgewalten beobachten, daß wir sehen, wie private Gewalten (hausherrliche, leib- und grundherrliche) solche Gemeinbedürfnisse befriedigen, die uns als öffentliche gelten.«¹⁹⁶

Seeligers implizite Kritik an dem bis dahin zunehmenden methodischen Vorgehen in der Geschichtsschreibung allgemein, der Stadtgeschichtsforschung im besonderen wurde in den folgenden Jahren von zahlreichen Historikern aufgenommen. Sicherlich liegt ein wesentlicher Grund dafür im Rückgang der Bedeutung der historischen Schule der Nationalökonomie, durch deren Arbeiten, wie gezeigt, Wirtschafts- und Stadtgeschichtsforschung seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert intensiv herausgefordert und angeregt worden waren. In die gleiche Richtung wirkte darüber hinaus die methodische Reflexion innerhalb der modernen Sozialwissenschaften und der Nationalökonomie im Gefolge des Werturteilsstreites seit Beginn des 20. Jahrhunderts.

Es würde zu weit führen, anderen, vor allem wissenschaftsexternen Gründen für den konstatierten Wandel an dieser Stelle nachzugehen. Festzuhalten aber bleibt, daß zugleich mit jener Rückbesinnung auf die methodische Notwendigkeit der Differenzierung zwischen Gegenwartsverständnis und historischer Erkenntnis auch die Grenzen zwischen Geschichtswissenschaft, Rechtswissenschaft, Nationalökonomie und den noch jungen Sozialwissenschaften wieder schärfer gezogen wurden. Eine wechselseitige Anregung, wie sie in aller Problematik am Beispiel der Stadtgeschichtsschreibung für die Zeitspanne der Jahrhundertwende aufgezeigt werden konnte, war nach dem Ersten Weltkrieg kaum mehr möglich.

VIII.

Die bisherige Darstellung hat zwei Grundmuster der stadtgeschichtlichen Diskussion um die Jahrhundertwende sichtbar werden lassen, die mit Hilfe der Begriffspaare: Kontinuität contra Diskontinuität, Geschichte contra Theorie beschreibbar sind. Wenn v. Below, Sieveking u. a. den nur quantitativen Unterschied zwischen der mittelalterlichen und der neuzeitlichen Stadt betonten, so hoben Sombart und Bücher unter Berufung auf F. Tönnies' Unterscheidung von Gemeinschaft und Gesellschaft den qualitativen Sprung in der Entwicklung von der mittelalterlichen zur neuzeitlichen Stadt hervor. Die methodische Begründung gab Sombart auf dem siebten deutschen Historikertag mit der Feststellung, daß dem Wirtschaftstheoretiker das Mittelalter nur Folie zur besseren Skizzierung der höher entwickelten Gegenwart sein könne.

Diese grundsätzlichen Differenzen über den Gang der Geschichte finden sich wieder in

¹⁹⁶ G. Seeliger (s. A 195), S. 475.

der Verwendung historischer Argumente für die Beantwortung aktuell-politischer Fragen: die Bedeutung der wirtschaftenden Individuen wird der anonymen Macht »des Kapitals« gegenübergestellt; die Bedeutung staatlicher Herrschaft für die gesellschaftliche Ordnung nicht erst als Produkt der Neuzeit anerkannt, sondern bereits als auf mittelalterlichen Traditionen fußend; die damit implizierte Unterordnung der Stadt gegenüber dem Staat schließlich wird zurückgewiesen zugunsten der Annahme ihrer Wesensgleichheit, da beide als gesellschaftliche Vereinigungen gleichen Ursprungs seien.

Die Diskussion um die Entstehung der deutschen Stadtverfassung war ein Musterbeispiel für die hier beschriebenen Zusammenhänge. Die ausführliche Darstellung der verschiedenen Theorien durch P. Hauck macht deren erneute Skizzierung überflüssig; der Hinweis auf die Verlagerung von rechtsgeschichtlichen zu wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Aspekten in der Diskussion des Ursprungs aber bedarf noch der knappen Erläuterung.

W. Sombart, G. Schmoller, K. Bücher, K. Lamprecht, P. Sander, H. Pirenne – sie alle betonten, wenn auch mit jeweils unterschiedlicher Bewertung, die Bedeutung des wirtschaftlichen Austausches, der Konsumenten, der Arbeitsteilung, des Marktes und des Handels für die Stadtentstehung. Gleichzeitig verwiesen sie darauf, daß demgegenüber die Stadtverfassung, der Stadtherr, das Stadtrecht und anderes mehr sekundäre Bedeutung für jeden Prozeß der Stadtbildung einnahmen.¹⁹⁷ Vergleichbar der Diskussion um den Ursprung des Kapitalismus wurde auch bei der Frage nach der Entstehung der mittelalterlichen Stadt die Bedeutung des Handels und der Kaufleute gegenüber dem Grund und Boden und dessen Besitzern als Konsumenten von Belang.¹⁹⁸ Wie schon in jenem Zusammenhang erläutert, ist auch hier der zeitgenössisch-politische Hintergrund der Diskussion um das Wesen des Staates im Kaiserreich zu berücksichtigen. Der Nachweis einer Kontinuität vom Ursprung der mittelalterlichen Stadt beim handeltreibenden Kaufmann bis zu dem Freihandel verlangenden, liberalen Bürgertum der zweiten Hälfte des 19. Jahr-

¹⁹⁷ Vgl. P. Hauck (s. A 5), S. 36–38; S. 54–58; S. 71–73; S. 91–95. Ebenso H. Pirenne, *Early Democracies in the Low Countries*. (= Nachdruck der Originalausgabe: *Belgian Democracy* 1915), New York 1963, 1971, S. 1–36.

¹⁹⁸ Lamprecht stellte in den Mittelpunkt seiner Stadtentstehungstheorie, die der Gildetheorie nahestand, die Entwicklung des Handels, der zur Wanderung großer Teile der Bevölkerung vom Land in die Stadt geführt habe, um sich dort dem aufblühenden städtischen Handwerk zuzuwenden ebenso wie dem Handel. Aus den ältesten bürgerlichen Produktivgenossenschaften, den kaufmännischen Gilden seien die Anfänge des Bürgertums überhaupt entstanden. Sombart betrachtete demgegenüber die Konsumenten als primäre Städtebildner, die Konsumenten im Mittelalter aber seien im wesentlichen die Landesherren und Grundherren gewesen, die von Steuern bzw. Landrenten gelebt hätten. Grund und Boden seien mithin der Ursprung auf städtischer Organisation gewesen. Vgl. mit Einzelnachweisen hierzu ausführlich P. Hauck (s. A 5), S. 36–38 und S. 54–58. Zu Sombarts Städtebildungstheorie zudem H. Rupprecht, *Zur Entstehung der mittelalterlichen Stadt*. Insbesondere Sombarts Theorie der Städtebildung, Staatswiss. Diss. München 1926; auch diese Arbeit geht über ein Referat der Sombartschen Ansichten nicht hinaus.

hunderts ist etwa für Karl Lamprechts Diskussion der Entstehung der deutschen Stadtverfassung erkenntnisleitendes Interesse. Die Charakterisierung des städtischen Anfangs entspricht dem Ideal des Wirtschaftsliberalismus seit der Mitte des 19. Jahrhunderts: »In den Wirtschaftsgenossenschaften der beginnenden städtischen Entwicklung ist das Individuum persönlich frei in der Wahl seines Berufes, es bildet sein Berufsleben sich selbst aus in gemeinsamer Arbeit mit den Genossen gleichen Berufes; und fühlt es sich auch noch nicht befähigt, in der Schrankenlosigkeit individuellen Wettbewerbs den wirtschaftlichen Lebenskampf zu bestehen, so fordert es doch für die sozialistische Verkettung mit berufsverwandten Genossen nur die Hülfe der öffentlichen Gewalt, statt jeder eigenen Willensregung baar, ihrem wechsellosen Zwange zu unterliegen.«¹⁹⁹

Werner Sombart betonte zwar im Unterschied zu Karl Lamprecht u. a. die Funktion der Konsumenten als Städtebildner. Seine damit begründete Theorie der Entstehung der Stadt aus dem Dorf veranschaulichte, wie im Rahmen der Kapitalismuskritik bereits gezeigt, den dominierend agrarischen Charakter des vorkapitalistischen Zeitalters. Dessen Überwindung durch den weiter entwickelten Kapitalismus der Gegenwart sei das Gebot zeitgenössischer Politik. Trotz beiden Stadtentstehungstheorien zugrundeliegender unterschiedlicher Auffassungen vom Entwicklungsgang der Geschichte, gelangten beide Autoren in der konkreten historischen Analyse zu einer schärferen Berücksichtigung wirtschaftlich-sozialer Faktoren der Stadtentstehung; sie verfolgten letztlich auch ähnliche Zielsetzungen in der tagespolitischen Diskussion.

Die methodisch-theoretischen Kontroversen um den Charakter geschichtlicher Entwicklung, wie sie die Jahre um die Jahrhundertwende ganz besonders prägten, verliefen, wie dieses Beispiel stadthistorischer Forschung zeigt, nicht immer kongruent zu den tagespolitischen Diskussionen. Solche Verwerfungen eines scheinbar einlinigen Musters der Wissenschaftsgeschichte der Jahrhundertwende lassen erkennen, daß sich der Zusammenhang von Gegenwartsinteresse und historischer Erkenntnis sicherlich nicht einfach als Übertragung der Tagespolitik auf den historischen Prozeß darstellen läßt. Am Beispiel der Stadtgeschichtsschreibung wird deutlich, daß Methode, Theorie und Gegenstand historischer Forschung zwar eingebunden bleibt in die lebendigen Interessen der jeweiligen Gegenwart und dieses war im ausgehenden 19. Jahrhundert das Interesse an der sozialen und wirtschaftlichen Ausgestaltung der modernen als »kapitalistisch« charakterisierten Gesellschaft und deren Staat. Der Erkenntnisfortschritt historischer Wissenschaft aber bleibt gerade in diesem Zeitraum erkennbar als Belebung auch stadthistorischer Forschung durch wirtschafts- und sozialgeschichtliche Impulse.

¹⁹⁹ K. Lamprecht, Der Ursprung des Bürgertums und des städtischen Lebens in Deutschland, in: HZ 67 (1891), S. 385–424, hier S. 398/399.

Karl Delorme

Altstadtsanierung: zum Beispiel Mainz

Völkermühle, Kelter Europas – so bezeichnet Carl Zuckmayers »Teufels General« den Rhein. Der in Mainz aufgewachsene Dichter meinte damit das zwei Jahrtausende hin- und herwogende Völkergemisch am Ufer des Stroms. Den römischen Feldhauptmann, den jüdischen Gewürzhändler, den griechischen Arzt, den französischen Kanonier, den schwedischen Reiter bis hin zum GI aus dem fernen Westen oder den Studenten aus dem genauso fernen Osten. Sie alle haben ihre Spuren hinterlassen. Und aus der Kelter, aus der Mühle heraus kamen – die Mainzer. Sie haben zu leben gelernt. Sie nutzen auch den kleinsten Lebensfunken, denn wenn man an zwei sich kreuzenden Völkerstraßen lebt, kann jeden Augenblick wieder verhängnisvolles Schicksal über die Menschen hereinbrechen. Wie die Mainzer, so auch ihre Stadt. Lebhaft, jedem Fremden offen, überschaubar.

Vom vielgerühmten Panorama des Goldenen Mainz ist auch heute noch ein wenig zu spüren. Es wird geprägt von den Prachtbauten aus der kurmainzischen Zeit, vom Kurfürstlichen Schloß, dem Deutsch- und Zeughaus. Das neue Rathaus der dänischen Architekten Arne Jacobsen und Otto Weitling am Ufer des Rheins fügt sich hell und klar gegliedert ein. Dominierend der mächtige St. Martins-Dom, der vorwiegend aus romanischer Zeit stammende, baugeschichtlich vielfältigste und fesselndste unter den rheinischen Domen. Um diesen Mittelpunkt liegen Markt, Liebfrauenplatz und Höfchen, drei Plätze, die besonders an den Markttagen Anziehungspunkt für die ganze Region sind. Dahinter erstreckt sich die verwin kelte Altstadt, die seit eineinhalb Jahrzehnten in einem aufwendigen Sanierungsprogramm vor dem Verfall gerettet wird. Über die eng geschlossene Innenstadt verstreut liegen zahlreiche Adelshöfe, barocke Paläste, die nach dem für Mainz verheerenden Luftkrieg wieder aus den Trümmern erstanden sind.

Bis die Mainzer diese Katastrophe überwunden hatten, dauerte es einige Zeit. Durch Ansiedlung neuer Unternehmen ist Mainz mit seinem Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt wieder in die Spitzengruppe deutscher Städte gerückt. Außerdem wurde es Hauptstadt des nach dem Krieg neugegründeten Landes Rheinland-Pfalz. Die ebenfalls nach dem Krieg wiedergegrün-

*Stadt an den
Völker-
straßen*

*Aus den
Trümmern
wieder-
erstanden*

dete Johannes-Gutenberg-Universität zählt über 25 000 Studenten. Auf den Hügeln über der Stadt geht der Bau des größten europäischen Sendezentrums, Domizil des Zweiten Deutschen Fernsehens, seiner Vollendung entgegen.

Mainz ist heute eine moderne Stadt mit 185 000 Einwohnern. Aber auf Schritt und Tritt stößt man auf die steinernen Zeugnisse vergangener Epochen. Es ist diese Mischung, die der Stadt ihr unverwechselbares Flair gegeben hat. Die Mainzer leben mit ihrer Geschichte, die über weite Strecken hinweg europäische Geschichte war. Dies ist auch der Grund für das Bemühen, mit behutsamer Rekonstruktion und Sanierung das historische Mainz zu retten oder wiederaufleben zu lassen. Ein Blick auf die Geschichte macht das verständlich.



Blick auf Altstadt und Dom. Sämtliche Zeichnungen: Werner Schmidt.

Römische Gründung

Das milde Klima und die Fruchtbarkeit des Bodens begünstigten schon in vorgeschichtlicher Zeit die Ansiedlung im Rhein-Main-Gebiet. So ist Mainz auch eine der ältesten Städte Deutschlands, die in der Geschichte oft eine außerordentliche Rolle gespielt hat. Als die Römer im Jahre 38 v. Chr. in

diese Gegend des Rheins kamen und ein befestigtes Lager für zwei Legionen – rund 15 000 Menschen – anlegten, stand hier schon einige Jahrhunderte eine keltische Siedlung, in der der Lichtgott Mogo verehrt wurde. Daher kommt wohl der Name Moguntiacum, aus dem im Laufe der Jahrhunderte »Mainz« wurde. Die Römer wählten den Standort wegen seiner militärisch günstigen und guten verkehrsgeographischen Lage gegenüber der Mainmündung. Dem Militärlager schloß sich bald eine Zivilstadt an, in der Handel und Gewerbe blühen konnten. Die Römer bauten die erste Brücke über den Rhein und machten Moguntiacum zur Hauptstadt ihrer Provinz Obergermanien.

Die Völkerwanderungszeit brachte mehrmals schwere Zerstörungen durch Alemannen, Vandalen und Hunnen. Die stolze Römerstadt war schließlich in eine Handvoll Dörfer zerfallen. Unter den fränkischen Königen erholte sich Mainz jedoch schnell wieder. Um 580 schuf Bischof Sidonius die neuen Grundlagen für ein einheitliches städtisches Leben und sorgte für eine wirtschaftliche Blüte. Unter den Merowingern war Mainz eine Zentrale des Tuchhandels – die berühmten friesischen Tuchmacher hatten hier eine Kolonie –, eine königliche Münzstätte befand sich in der Stadt und der erste Erzbischof Germaniens, Bonifatius, wählte hier seinen Sitz, ehe er in den Norden zog, um das Land zu christianisieren.



Fast südländische Atmosphäre in dem Hollagäßchen, dessen Häuser zum Teil rekonstruiert, zum Teil neu gebaut worden sind.

Als Bonifatius vom Papst den Mainzer Bischofsstuhl (746/747) und den Titel eines Erzbischofs erhielt, war die Grundlage von Mainz als der kirchlichen Metropole Deutschlands geschaffen. Der Nachfolger des 755 den Märtyrertod erleidenden Bonifatius, Lullus, hat die Würde eines Mainzer Erzbischofs verfestigt. Der neben Rom einzig Mainz zuerkannte Titel eines »Heiligen Stuhls« hat Mittelalter und Neuzeit bis heute überdauert. Tausend Jahre mitteleuropäischer und vor allem deutscher Geschichte sind mit den Nachfolgern des Bonifatius eng verbunden: die Erzbischöfe von Mainz standen zeitweise der größten Diözese mit 15 Suffraganen vor, als Erzkanzler hatten sie die höchste politische Funktion des mittelalterlichen Reiches inne und, seit der Ausbildung des Kurkollegs im 13. Jahrhundert, fungierten sie als ansehnliche Territorialfürsten, als ranghöchste Reichsfürsten und als Leiter der Königswahlen.

*Stadt der
Hof- und
Reichstage*

Als Schauplatz verschiedener Hof- und Reichstage unter Karl dem Großen und seinen Nachfolgern setzte ein Aufschwung des städtischen Lebens in Mainz ein. In den Klöstern entfaltete sich reiches geistiges Leben. Aus dem 9. Jahrhundert ragt die Gestalt des Erzbischofs Rabanus Maurus. Karl der Große baute die zerstörte Römerbrücke neu auf, sie brannte allerdings bald danach wieder ab. Der Geschichtsschreiber des großen Karl, Einhard, berichtet uns, daß Mainz zu seiner Zeit ein Hauptmarkt für Getreide war, ebenso für Gold- und Silberwaren, Leder- und Schmucksachen.

Ein arabischer Geograph schreibt im 10. Jahrhundert über Mainz: »Wunderbar ist es, daß man in dieser Stadt im äußersten Abendland Gewürze in Mengen findet, die nur im äußersten Morgenland zu Hause sind.« Ein Geschichtsschreiber des 11. Jahrhunderts nennt Mainz »das goldene Haupt des deutschen Reiches« und meint, es nehme unter den Städten Germaniens in gleicher Weise die erste Stelle ein, wie Rom unter den italienischen. Über die mittelhheinische Metropole beginnt die weltliche Herrschaft der Erzbischöfe mit Willigis (975 bis 1011). Auf ihn gehen die Anfänge des Dombaues zurück. 1975 feierte Mainz mit großem Glanz das tausendjährige Domjubiläum.

*Das jüdische
Magenza*

Zur Jahrtausendwende bereits hat in Mainz eine bedeutende jüdische Gemeinde Heimatrecht. Hebräische Grabsteine bezeugen das, Sagen beleuchten das hohe Ansehen auch der damals bereits weitbekannten Rabbinerhochschule in Mainz. Der alte Judenfriedhof ist ein frühes Dokument des rheinischen Judentums, das über die blutigen Äußerungen eines wilden Glaubensfanatismus im Mittelalter Jahrhunderte christlich-jüdischer Symbiose nicht vergessen läßt. Als »Magenza« lebt Mainz in der weltweiten Tradition des Judentums weiter.

1002 salbte und krönte Erzbischof Willigis, der einflußreiche Kaiserberater, König Heinrich II. in Mainz. Der Martinsdom, 1009 zwar fertiggestellt, doch am Tag der Einweihung ein Opfer der Flammen geworden, sollte mehrfach im Mittelalter Ort der Königskrönung sein. Erzbischof Bardo vollendete 1036 den Dom, der noch im gleichen Jahrhundert erweitert und in späteren Jahrhunderten umgestaltet wurde. Höhepunkt der mittelalterlichen Lokalgeschichte von Mainz ist die Erlangung der Stadtfreiheit im Jahre 1244. Bald aber begannen langwierige Streitigkeiten zwischen der Mainzer Bürgerschaft und den Erzbischöfen oder den verschiedenen Präbendenten auf dem Mainzer Erzbischofsstuhl. Einen ihrer Bischöfe, Arnold von Selenhofen, erschlugen die Mainzer sogar und wurden deswegen von Kaiser Barbarossa mit schweren Geldstrafen und der Acht belegt.

Neue Kämpfe brachten wirtschaftliche Rückschläge mit sich, so daß Mainz mehrmals dem Ruin nahe war. 1463 wurde die Stadt Eigentum des Landsherrn, nämlich des Erzbischofs, der zugleich das Haupt des Kurfürstentums Mainz war. 1477 erhielt Mainz eine Universität. Prachtvolle Bauwerke entstanden, eines der schönsten ist das Renaissance-Schloß der Erzbischöfe und Kurfürsten von Mainz am Rhein. Zahllose Stadtpaläste wurden gebaut, die die Namen der rheinischen Adelsfamilien tragen, aus denen die verschiedenen Kurfürsten stammten: Ostein, Schönborn, Erthal, Dalberg, Bassenheim u. a. Wissenschaften und Künste wurden gepflegt. Leibniz entwarf hier seinen großartigen Plan einer europäischen Akademie. Die stolzeste Leistung von Mainz in spätmittelalterlicher Zeit aber ist das Werk eines Mainzer Patriziers: die Erfindung des Buchdrucks mit beweglichen Lettern durch Johannes Gutenberg.

Wenig deutsche Städte haben im Verlauf ihrer Geschichte so oft Zerstörungen über sich ergehen lassen müssen wie Mainz. Goethe hat das 1793 angesichts der Ruinen, die bei der Belagerung der französisch besetzten Stadt durch die alliierten deutschen Truppen entstanden waren, ausgesprochen. In den Kämpfen, die auf die französische Revolution folgten, ging das kurfürstliche Mainz unter. 1792/93 wurde die Stadt von deutschen Klubisten als Mainzer Republik regiert. 1809 wurde Mainz offiziell französisch. Napoleon setzte tiefgreifende städtebauliche Veränderungen durch. Mainz gehörte mit seinem Hinterland über ein Jahrzehnt zu Frankreich, und als nach dem Sturz Napoleons die Stadt wieder unter deutsche Herrschaft kam, gab es kein Kurfürstentum mehr. Die stolze Metropole wurde hessische Provinzstadt; ihr linksrheinisches Hinterland wurde als »Rheinhesen« dem Großherzogtum Hessen zugeschlagen. Der Glanz wich damals aus Mainz; auch die von den Franzosen geschlossene Universität wurde

*Gutenberg
erfindet den
Druck mit
beweglichen
Lettern*



Stadtbauentwicklung bis um 1000 n. Chr. (Entwurf und Zeichnung Volker Stephan, Mainz).



Stadtbauentwicklung bis um 1575 (Entwurf und Zeichnung Volker Stephan, Mainz).

nicht wieder eröffnet, da Hessen ja schon in Gießen eine Landesuniversität hatte.

Schwerer noch als der Verlust seines Charakters als Landeshauptstadt traf Mainz der Beschluß des Wiener Kongresses, die an strategisch bedeutender Stelle gelegene Stadt zur Bundesfestung zu machen. Preußische, österreichische und hessische Truppen zogen ein, preußische und österreichische Gouverneure und Festungskommandanten übernahmen das Regiment. Während die Nachbarstädte im 19. Jahrhundert im Zuge der Industrialisierung einen Aufschwung ohnegleichen nahmen, wurden den Mainzern durch ihre militärischen Herren schwerste Beschränkungen auferlegt.

Verlust des Stapelrechts

Die Stadt verlor durch die Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 ihr Stapelrecht, durch Jahrhunderte eine Wurzel ihres Wohlstandes. Es war mit der Dampfschiffahrt inzwischen unvereinbar geworden. Als 1825 der erste Dampfer für die regelmäßige Fahrt von Köln herauf in Mainz anlegte, schien für die Bischofsstadt eine neue Periode wirtschaftlichen Aufstiegs angebrochen. Doch die Erwartungen trogen. Nicht Mainz, sondern Mannheim wurde Endpunkt des Transportes auf dem Wasserweg für Südwestdeutschland, da die Festungsmauern in der hessischen Provinzhauptstadt die Anlage eines großen Hafens verhinderten. Erst 1876 und dann 1904 wurden die Stadttore geöffnet und die Festungswerke geschleift. Die schlimmste Fessel der Stadtentwicklung war damit gesprengt.

Die revidierte Rheinschiffahrtsordnung vom 17. Oktober 1868 gestattete den Fahrzeugen aller Nationen die freie Schifffahrt auf dem Rhein. Die 1845 konstituierte hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft hatte bis zum Jahr 1896 ihren Sitz in Mainz. 1887 wurde der Zoll- und Binnenhafen eingeweiht. Die 1904 dem Verkehr übergebene Kaiserbrücke half das neue Industriegebiet der Ingelheimer Aue erschließen. Die Eingemeindungen vor dem Ersten Weltkrieg (Mombach 1907, Kastel 1908, Kostheim 1913) erweiterten das Stadtgebiet und belebten auch die gewerbliche Entwicklung. In den dreißig Jahren zwischen 1876 und 1906 verzehnfachte sich der Hafenumschlag. In dem Jahrhundert von 1800 bis 1900 vervierfachte sich die Bevölkerungszahl, sie stieg von 20000 auf 80000. 1910 waren es 110000.

Die militärische Niederlage des wilhelminischen Deutschlands bescherte Mainz 1918 eine zwölfjährige französische Besatzungszeit. Als die Trikolore auf dem Mainzer Deutschhaus 1930 eingeholt und die schwarz-rot-goldene Fahne gehißt wurde, lag die Weimarer Republik bereits im Todeskampf. Der Krieg, der schon in der Luft lag, als Hitlers Wehrmacht am



Die Lücke eines Trümmergrundstücks am Leichhof wurde mit einem modernen, aber der Altstadtatmosphäre entsprechenden Bau geschlossen (Mitte).

7. März 1936 über die Rheinbrücke ins linksrheinische Mainz einrückte, schlug der Stadt schwere Wunden. Von den 40000 Wohnungen blieben nur 6,7 Prozent unbeschädigt. Die meisten Behausungen waren zerstört.

Halfte des Stadtgebiets verloren

Der Rhein war zur Grenze zwischen der amerikanischen und der französischen Besatzungszone geworden. Die rechtsrheinischen Mainzer Stadtteile und Vorstädte, die mehr als die Hälfte des Stadtgebiets umfaßten und in denen die Industrie konzentriert war, wurden abgetrennt und in treuhänderische Verwaltung des Landes Hessen gegeben. Damit hatte die Stadt ihre wirtschaftliche Basis verloren. Diese Amputation und die flächenmäßige Halbierung der Stadt im Jahr 1945 haben das Mainzer Schicksal im ersten Nachkriegsjahrzehnt in hohem Maße bestimmt. Während in anderen Städten Deutschlands geplant und aufgebaut wurde, stellte sich für das zerstörte Mainz die ungleich schwerere Frage, Ersatz für das verlorene rechtsrheini-

sche Industriegebiet zu finden. Immerhin gelang es im Laufe der nächsten Jahrzehnte, zahlreiche Unternehmen im linksrheinischen Mainz neu anzusiedeln, darunter die Glaswerke Schott, Nestlé und vor allem ein bedeutendes Werk der IBM.

Mit Unterstützung der französischen Militärbehörden wurde 1946 die Universität als Johannes-Gutenberg-Universität neugegründet. 1949 rief man die Akademie der Wissenschaften und der Literatur ins Leben. Im Jahre 1950 kam der Regierungssitz des neuen Bundeslandes Rheinland-Pfalz von Koblenz nach Mainz, das damit zur Landeshauptstadt wurde. Der systematische neue Städtebau hat in Mainz später als in vielen anderen deutschen Städten begonnen – er konnte daher manche Fehler der fünfziger Jahre vermeiden. Erst zur Zweitausendjahrfeier im Jahr 1962 kam der Aufbau richtig in Schwung. Die barocken Adelshöfe waren wiedererstanden, ebenso die Schlösser, voran das Kurfürstliche Schloß, das Zeughaus, der Sautanz und das Deutschhaus, in dem der Landtag residiert. Neue Wohngebiete wurden erschlossen und gebaut. Das Zweite Deutsche Fernsehen bekam 1962 seinen Sitz in Mainz. Durch Eingemeindungen umliegender Orte konnte Mainz sich kräftig erweitern und Raum für die künftige Entwicklung schaffen.

Altstadtsanierung

Die Luftangriffe während des Zweiten Weltkrieges legten die Mainzer Innenstadt zu 80 Prozent in Schutt und Asche. Das galt sowohl für die um die Jahrhundertwende entstandene »Neustadt« nördlich der Linie Münsterplatz – Rhein als auch für den eigentlichen Stadtkern zwischen Dom und Kurfürstlichem Schloß. Nur das Gebiet südlich der Achse Ludwigstraße – Gutenbergplatz – Höfchen – Liebfrauenplatz – Fischtor blieb weitgehend erhalten und stellt heute die »Altstadt« dar.

Wiederaufbau

Daraus ergaben sich in der Nachkriegszeit für die Stadt Mainz zwei unterschiedliche Aufgaben. Zum einen mußte der Wiederaufbau angepackt werden in einem Gebiet, das fast nur noch aus Trümmergrundstücken bestand; zum anderen galt es, eine durchgreifende Stadterneuerung dort vorzubereiten, wo Gebäude, Wirtschafts- und Sozialstruktur in keiner Weise mehr den Anforderungen der heutigen Zeit entsprachen.

Die Stadt setzte zunächst ihre ganze Kraft in den Wiederaufbau der zerstörten Stadtteile und die Schaffung einer gesunden Wirtschaftsstruktur. Bis in die sechziger Jahre blieb die Altstadt zwangsläufig im Schatten der kommunalen Aktivitäten. Das änderte sich, als 1963 die Bundesregierung

erstmalig Mittel bereitstellte, um Studien- und Modellvorhaben zur Erneuerung von überalterten Stadtteilen zu fördern. 1968 hat das Bundeswohnungsbauministerium das Mainzer Vorhaben in das Gesamtsanierungsprogramm aufgenommen. Das Ministerium vertrat die Auffassung, daß in Mainz wichtige Erfahrungen über die Neuordnung eines nicht kriegszerstörten Altstadtgebietes mit mittelalterlicher Substanz gewonnen werden können. Die Wiederbelebung eines sozial und wirtschaftlich gefährdeten Stadtgebietes wurde angestrebt.

Beginn der Sanierung



Einer der malerischsten Winkel der Altstadt ist der Kirschgarten, ein gepflasterter Platz mit schönen gotischen und Renaissance-Fachwerkhäusern.

In Mainz sah man die Altstadtsanierung nicht nur als städtebauliches, sondern auch als soziales Problem. Deshalb betraute Oberbürgermeister Jockel Fuchs den städtischen Sozial- und Wohnungsdezernenten mit dieser Aufgabe. 1968 schloß Mainz mit der Neuen Heimat Südwest einen Rahmenvertrag ab. Darin wurde die Gesellschaft als Maßnahmeträger für die Sanierung in der Mainzer Altstadt verpflichtet. Sie mußte eine umfassende Bestandsaufnahme im Altstadtbereich und ein Sanierungskonzept erarbeiten. Die Neue-Heimat-Tochter GEWOS (Gesellschaft für Wohnungs- und

Siedlungswesen mbH) legte die Ergebnisse als Gutachten im Dezember 1970 vor. Wie es um die Mainzer Altstadt bestellt war, wird darin geschildert: »Durch den Wiederaufbau im City-Bereich wurde das wirtschaftliche Gefälle in Richtung auf das südlich angrenzende Altstadtgebiet gegenüber dem Vorkriegszustand noch wesentlich verstärkt. In der Berührungszone beider Gebiete grenzt ein modernes Geschäftsgebiet an das in seiner Struktur völlig überalterte Innenstadtgebiet des Mittelalters.«

Das Gutachten fährt fort: »Im Altstadtbereich stellen die historischen Komplexe der Klöster des Priesterseminars und der Stifte in sich geschlossene Schutzbereiche nicht nur in kulturhistorischer, sondern auch in psychologischer Hinsicht dar. Während die vorgenannten Bereiche schon rein optisch eine große Anziehungskraft ausüben, ist die große Zahl kleiner und kleinster Bau- und Kunstdenkmäler so breit im Altstadtbereich gestreut, daß Zusammenhänge kaum noch erkennbar sind. Sie gehen in der Masse der baufälligen Substanzen zum größten Teil unter, ihre Attraktivität üben sie nur auf den kunstgeschichtlich Interessierten aus, der die Mühe nicht scheut, sie anhand eines Führers zu suchen. Räumliche Gruppierungen historischer Bürgerhäuser sind im Vergleich zu anderen historisch bedeutsamen Städten nur vereinzelt vorhanden. Die Qualität ihrer baulichen Substanzen steht oft in krassem Widerspruch zum kulturhistorischen Wert der Gebäude.«

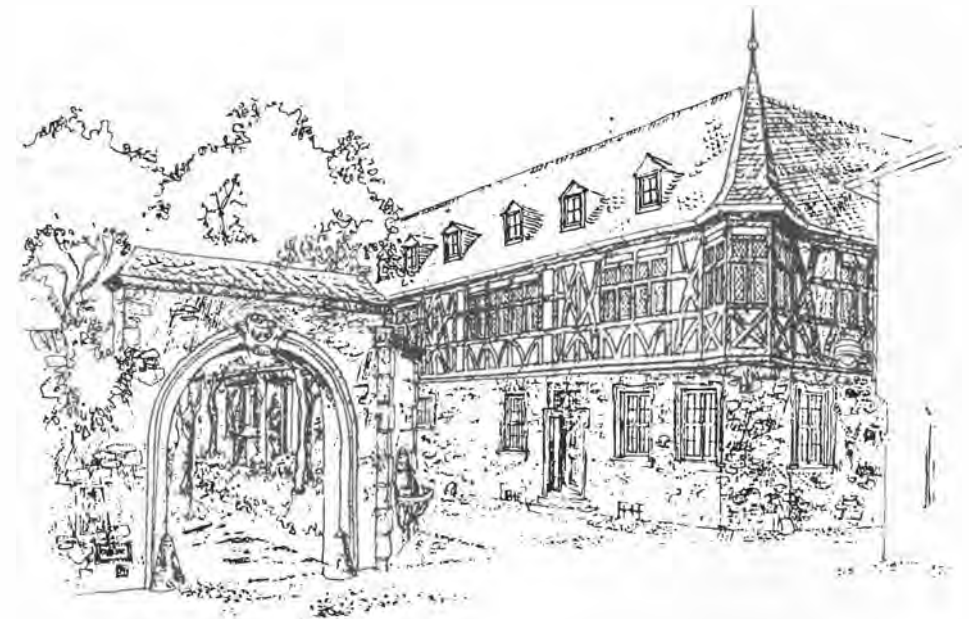
Zum Straßen- und Wegenetz führte das Gutachten aus:

»Aus den Skizzen der Stadtentwicklung ist ersichtlich, daß die Hauptstraßen der Altstadt bereits um das Jahr 1000 festlagen. Im 16. Jahrhundert ist das heutige Netz fast vollständig ausgebaut; es entspricht in seiner Unregelmäßigkeit den Zufälligkeiten einer über Jahrhunderte gehenden Entwicklung, der eine städtebauliche Leitlinie fehlte.« Das Gutachten folgert daraus: »Die Straßenbreiten sind für den heutigen Verkehr unzureichend, in erster Linie deswegen, weil Fußgängerverkehr, fließender, arbeitender (Anlieferungen usw.) und ruhender Verkehr die zur Verfügung stehenden Straßenzüge gleichzeitig in Anspruch nehmen. Die dadurch verursachte starke Mischung der Verkehrsarten in Verbindung mit der Dichte der Kreuzungen führt zu einer erheblichen Minderung der Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsraumes.« Die Bestandsaufnahme bei Gebäuden und Wohnungen zeigte städtebauliche Mißstände, die eine Sanierung äußerst dringlich machten.

Von den 402 im Untersuchungsgebiet vorhandenen Grundstücken waren fast die Hälfte weniger als 200 Quadratmeter groß. 26 Prozent hatten eine Größe zwischen 200 und 400 Quadratmeter. Daraus folgerte die GEWOS: »Diese Zahlen bedeuten, daß mindestens bei der Hälfte der vorhandenen

*Straßennetz
aus dem
Mittelalter*

*Kleinste
Grundstücke
und
Wohnungen*



Der Leininger Hof, in dem früher eine Sauerkrautfabrik betrieben wurde, entstand durch Privatinitiative in sehr aufwendiger Restaurierung neu. (Zeichn. Architekt Franz Josef Hamm, Limburg).

Grundstücke zu erwarten ist, daß sie sinnvoll nicht wieder bebaubar sind.«

Die 2737 Wohnungen des Sanierungsgebietes hatten schwerwiegende Mängel. Es waren

ohne Bad und Dusche	1845 WE = 67,4 Prozent
ohne WC in der Wohnung	1406 WE = 51,4 Prozent
ohne ausreichende Abstände zu gegenüberliegenden Gebäuden	1717 WE = 62,7 Prozent
ohne ausreichende Besonnung	1402 WE = 51,2 Prozent

Diese Zahlen besagten, daß mehr als die Hälfte aller Wohnungen den Anforderungen an einen Mindeststandard bei weitem nicht genügten. Die durchschnittliche Wohnfläche im Untersuchungsgebiet betrug 51,4 Quadratmeter, die meisten Wohnungen waren nur zwischen 35 und 50 Quadratmeter groß.

Bei der Untersuchung der Bevölkerungsstruktur kam das Gutachten zu folgenden Ergebnissen: Die Einwohnerzahl des Untersuchungsgebietes betrug rund 8000 Menschen. 20 Prozent aller Einwohner waren über 65 Jahre alt. Nach einer 1973 durchgeführten Befragung überwogen bei den deutschen Mietern die Ein- und Zweipersonen-Haushalte mit einem Anteil von 77 Prozent. In Ein-Personen-Haushalten wohnten überwiegend ältere Menschen. Jeder fünfte im Untersuchungsgebiet lebende Mieter war Ausländer mit durchschnittlich 3,27 Personen pro Haushalt.

Niedere Einkommen

Aufschlußreich war auch die Einkommenssituation der Haushalte. Bei 130 von ihnen lag das monatlich verfügbare Einkommen pro Person unter 400 Mark, bei 100 Haushalten bis zu 600 Mark pro Person. Die Mehrzahl der Mieter wollte auch nach der Sanierung wieder in der Altstadt wohnen. Die Untersuchung der Nutzungsstruktur brachte u. a. folgende Ergebnisse: »Besonders stark vertreten sind unter den Dienstleistungsbetrieben die Gaststätten (41) sowie Friseure (14) und Reinigungsbetriebe (10). Im Bereich des Einzelhandels überwiegen die Geschäfte für den täglichen Bedarf. ... Die räumliche Verteilung der Betriebe läßt nur in einem begrenzten Bereich eine Konzentration des Einzelhandels für den sporadischen Bedarf erkennen, nämlich am nördlichen Ende der Augustinerstraße. ... Ein besonderes Charakteristikum des Untersuchungsgebietes ist die große Zahl der Gaststätten.«

Schließlich formulierte das Gutachten folgende Ziele: »Die Ziele für die Sanierung der Altstadt ergeben sich zunächst aus der Notwendigkeit, die Mängel und Mißstände des Untersuchungsgebietes zu beseitigen. Die gewachsene Struktur der Altstadt mit ihren individuellen sozialen und baulichen Ausprägungen stellt eine bindende Vorgabe für die Neuplanung

dar. Es kann nicht darauf ankommen, das Vorhandene insgesamt durch Neues zu ersetzen, sondern durch Weiterentwicklung für die Zukunft nutzbar zu machen.

Daraus folgt,

- daß Sanierungsmaßnahmen nicht auf Totalerneuerung, sondern auf einen kontinuierlichen Prozeß der Umwandlung und Verbesserung hinzuzielen haben,
- daß wertvolle und charakteristische Bau- und Nutzungsstrukturen erhalten und gepflegt werden,
- daß die vorhandenen historischen Werte freigelegt und gruppiert werden, damit sie Bereiche besonderer Anziehungskraft für Bürger und Fremde bilden,
- daß erforderliche Neubauten keineswegs der alten Substanz untergeordnet werden, sondern in eigenständiger, moderner Gestaltung einen Beitrag zum Gesamtcharakter des Gebietes liefern.

In funktioneller Hinsicht sollen die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung als vorrangig angesehen werden.«

Dieses Gutachten wurde unter Hinzuziehung von Wissenschaftlern überprüft und in den Ausschüssen beraten. Am 25. 2. 1971 stimmte der Stadtrat mit einigen Korrekturen den empfohlenen Sanierungszielen zu und beschloß, die Altstadt im Flächennutzungsplan als Sanierungsgebiet auszuweisen und eine Veränderungssperre zu erlassen. Außerdem wurde eine Satzung über die Ausübung des besonderen Vorkaufsrechts der Stadt beschlossen.

Alle Vorbereitungsarbeiten geschahen vor Inkrafttreten des Städtebauförderungsgesetzes, das die rechtlichen Grundlagen für die darauffolgenden Sanierungsmaßnahmen schuf. Am 30. 9. 1971 beschloß der Stadtrat unter Berufung auf die Übergangsbestimmungen des § 93 Abs. 2 StBauFG die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes »Südliche Altstadt« mit 23 Hektar Fläche als Satzung. Dem stimmte die Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz jedoch nicht zu. Sie verlangte eine Verkleinerung des Sanierungsgebietes, weil nach ihrer Auffassung mit den der Stadt Mainz zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in einem absehbaren Zeitraum ein Gebiet dieser Größenordnung nicht zu sanieren sei.

Daraufhin wurde der Bereich beiderseits der Neutorstraße und Kapuzinerstraße aus dem Sanierungsgebiet ausgeklammert. Es verblieben 17,7 Hektar, für die am 29. 6. 1972 die Satzung Nr. 1 über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes »Südliche Altstadt – Teil A« beschlossen wurde.

*Sanierungs-
gebiet wird
festgelegt*

Um in den städtischen Gremien die anstehenden Probleme mit der gebotenen Sorgfalt behandeln zu können, wurde ein Ausschuß für Fragen der Altstadtsanierung gebildet und 1971 das »Amt für Sanierungsmaßnahmen« geschaffen. Anfang 1973 richtete die Stadt zur Information der Bürger eine Beratungsstelle im Sanierungsgebiet ein und gab eine Zeitung heraus, die kostenlos an die Altstadtbewohner verteilt wird. Ferner können sich die Bürger bei dem monatlichen »Altstadtstammtisch« über die Sanierung informieren und dazu Stellung nehmen.

Stand der Sanierung

Die Bemühungen, den Verfall der Mainzer Altstadt zu stoppen und die Bevölkerungsstruktur zu verbessern, zeigen sichtbare Erfolge. Nach mehr als 11 Jahren Sanierung ist der Wohn- und Lebenswert merklich gestiegen. Das beruht auch darauf, daß von dem noch in den sechziger Jahren ernsthaft erwogenen »verkehrsgerechten« Straßenausbau Abstand genommen wurde und in weiten Teilen der Altstadt nunmehr der Fußgänger



Der älteste Mainzer Profanbau, das Haus zum Stein, wurde Anfang 1983 fertiggestellt. Der wuchtige Turm ist zum größten Teil eine Rekonstruktion. Der Erker im Vordergrund gehört zum Leininger Hof.

Vorrang hat. Der Autoverkehr konzentriert sich auf eine neue Haupteinfahrtsstraße im westlichen Randbereich des Sanierungsgebietes, auf die sogenannte Altstadttangente. Parkraum finden die Bewohner heute in einer Tiefgarage innerhalb des Blocks Weiergarten / Hollagäßchen / Kirschgarten und im Neubaukomplex Holzhof. Außerdem ist noch eine kleinere Tiefgarage im Block Badergasse / Kartäuserstraße geplant. Ein Wettbewerb für ein Wohn- und Garagenhaus an der Haupteinfahrtsstraße Weißliliegasse wird gegenwärtig vorbereitet. Dort sollen einmal 180 Fahrzeuge untergebracht werden.

Abgeschlossen ist die Sanierung zahlreicher Einzelgebäude, realisiert wurden aber auch einige Großprojekte. Im historischen Kernbereich am vorderen Kirschgarten dominierten Modernisierungsmaßnahmen, während am Hollagäßchen 23 öffentlich geförderte Wohnungen, Läden und eine Tiefgarage sowie ein Gebäude mit 12 Altenwohnungen neu entstanden. Aufwendig modernisiert wurde die architekturgeschichtlich interessante Häuserzeile Weiergarten.

Das Holzhof-Neubauprojekt erbrachte 88 Sozialwohnungen für Sanierungsbetroffene und zahlreiche Eigentumswohnungen. Die dortige Tiefgarage faßt 269 Stellplätze. Im Erdgeschoß sind eine Gaststätte, Läden und ein Postamt untergebracht. Anfang 1983 wurde die Rekonstruktion des ältesten Mainzer Wohnhauses, des 800 Jahre alten »Hauses zum Stein«, beendet. Die Modernisierung des »Leiniger Hofes« erfolgte fast ausschließlich mit privaten Mitteln.

Es hat sich gezeigt, daß in einer Reihe von Fällen die ursprünglich geplante Erhaltung der Bausubstanz nicht möglich und ein Abriss unumgänglich war. In vielen Fällen wurden die Gebäude rekonstruiert. Bei den übrigen Neubauten hatte man sich an den heutigen Gestaltungsformen orientiert oder versucht, sich der historischen Umgebung anzupassen.

Im Rahmen der Sanierung wurden bis zum Jahr 1982 170 Millionen Mark investiert. Bis einschließlich 1982 wurden rund 40 Millionen Mark Sanierungsförderungsmittel bereitgestellt. Davon entfielen 26 Millionen auf Bund und Land. Insgesamt waren Anfang 1983 53 Sanierungsvorhaben abgeschlossen oder im Bau. Für 16 Modernisierungen und Neubauten liegen Anträge vor. Allein diese neuen Projekte ergeben ein Investitionsvolumen von über 25 Millionen Mark. Bei der Erschließung des Sanierungsgebietes entfielen auf die Umgestaltung des Leichhofes, der Augustinerstraße und des Ballplatzes 1 Million Mark. Für den Bau der Altstadttangente wurden zusätzlich 34,5 Millionen Mark aufgewandt, die zu 85 Prozent von Bund und Land getragen wurden.

Kosten und Finanzierung

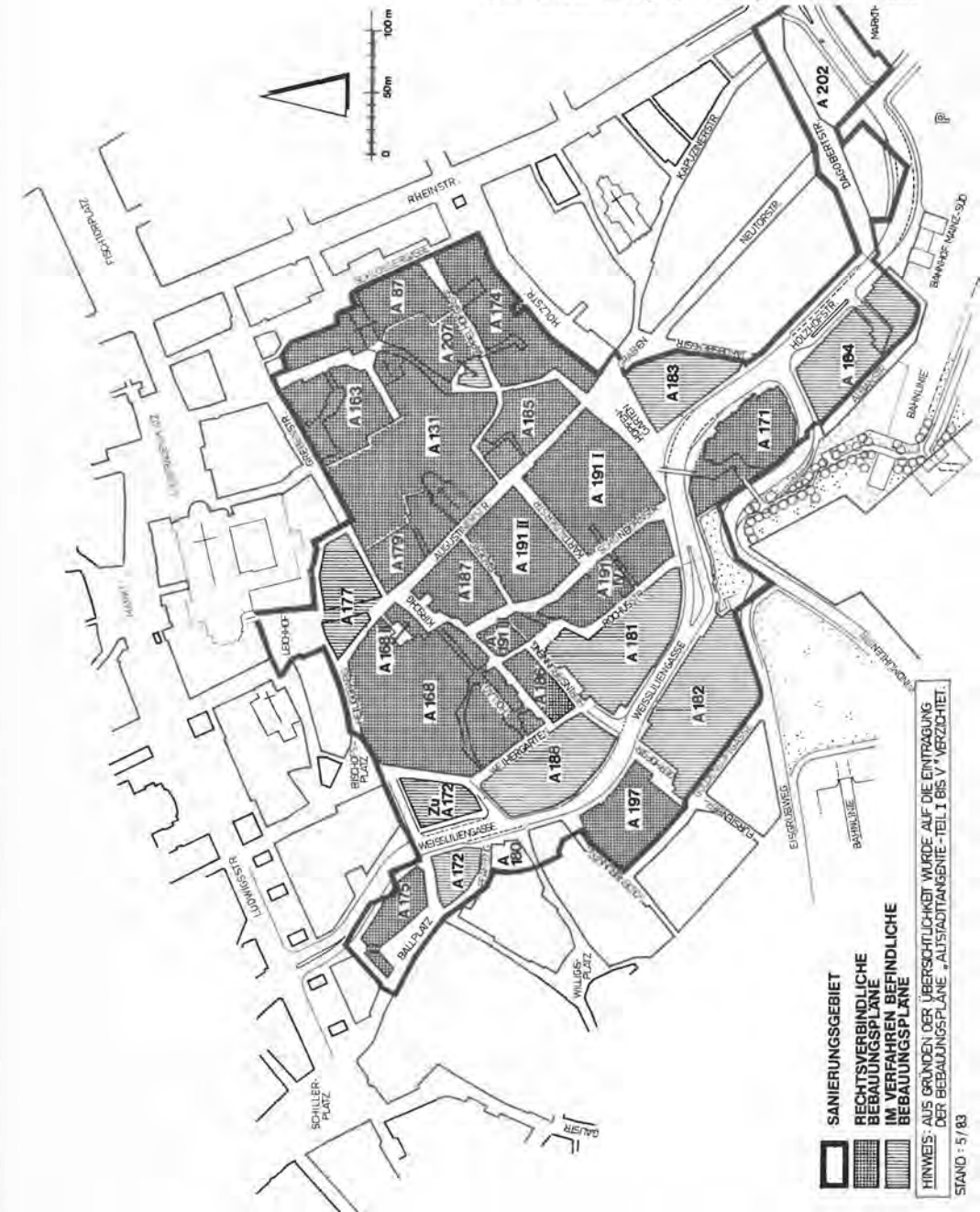
Altstadt in lebendiger Vielfalt

Die Attraktivität der Mainzer Altstadt für Bewohner und Besucher liegt vor allem darin, daß dieses Viertel in unmittelbarer Nachbarschaft des Doms nicht aus dem kunsthistorischen Modellbaukasten gewachsen erscheint. Auf dieser 17 Hektar großen Stadtfläche, deren Siedlungsstrukturen schon von den Römern festgelegt worden waren, konzentrieren sich 700 Jahre Baugeschichte in guter und schlechter Qualität, mit großartigen Bauzeugnissen und mit all den Sünden, die begangen wurden in einem Viertel, das nie zu den »vornehmen« dieser Stadt zählte. Wer heute zur Altstadt durch die Schöfferstraße zwischen dem tausendjährigen Martinsdom und der noch älteren Johanniskirche strebt, dessen Blick fällt zuerst auf die anspruchslose Nachkriegsarchitektur der fünfziger Jahre. Er erreicht den Leichhof, den früheren Dom-Friedhof; ein geschlossener Platz mit den Domhäusern aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts und barocken Bürgerhäusern. Er ist der erste einer ganzen Platzkette, die sich kreuz und quer durch die Altstadt zieht, manchmal nur Straßenerweiterungen oder Hofeinfaltungen. Das unregelmäßige Basaltpflaster bleibt Fußgängern vorbehalten, die Autos sind aus dem größten Teil der Altstadt verbannt. Alte Gaskandelaber, barock empfundene Steinbänke und ein hochbordiger Metallgußbrunnen sind Platzmöblierungen, die von der Mehrheit der Passanten dankbar registriert und benutzt werden. Nach wenigen Schritten zwischen Fachwerkhäusern die Augustinerstraße, deren Verlauf von den Römern festgelegt wurde. Vor einigen Jahren quälten sich noch Straßenbahn und Autos durch die Enge. Die Augustinerstraße ist die Hauptstraße des Viertels und in ihrer Vielfalt der malerischste Teil. Liebevoll erhaltenes oder restauriertes gotisches und barockes Fachwerk, daneben umstrittene Siebziger-Jahre-Architektur, Neoklassizismus und Neubarock, die im engen Straßenbild fast übermächtige reiche Barockfassade der Kirche des ehemaligen Augustiner-Eremitenklosters, dann wieder gepflegtes Fachwerk, sogar mit Metallfensterrahmen – und niemand stört sich daran –, alte gotische und barocke Häuser, die ihren Ursprung hinter leicht pflegbaren Keramikplatten verbergen – und dann wieder reiner, sauberer Barock.

Reinheit und Sünden dicht beieinander, sich abwechselnd, restauriert, rekonstruiert, umgebaut oder nur schlecht und recht gepflegt. Ein ungeheuer dichtes Baugeschehen, Form und Bühne für ein ebenso dichtes und volles Leben und Geschehen auf den Straßen und Plätzen. Ansätze, daß sich hier so etwas wie die »längste Theke« in Südwestdeutschland entwickeln könnte, sind immer wieder da und werden immer wieder bekämpft.

Die zahlreichen Weinstuben bestimmen das Bild, statt aggressiver Trunkenheit Weinseligkeit. Lebhaft und lautstark geht es auf 50 Metern Augu-

Stile und
Stillosig-
keiten



Am Dom und Johanniskirche (Bild Mitte rechts) schließt sich das rund 18 Hektar große Sanierungsgebiet an. Die Altstadtangente verläuft als Haupteerschließungsstraße im Zuge Weissliliengasse / Holzhoftstraße der linken Bildseite entlang.

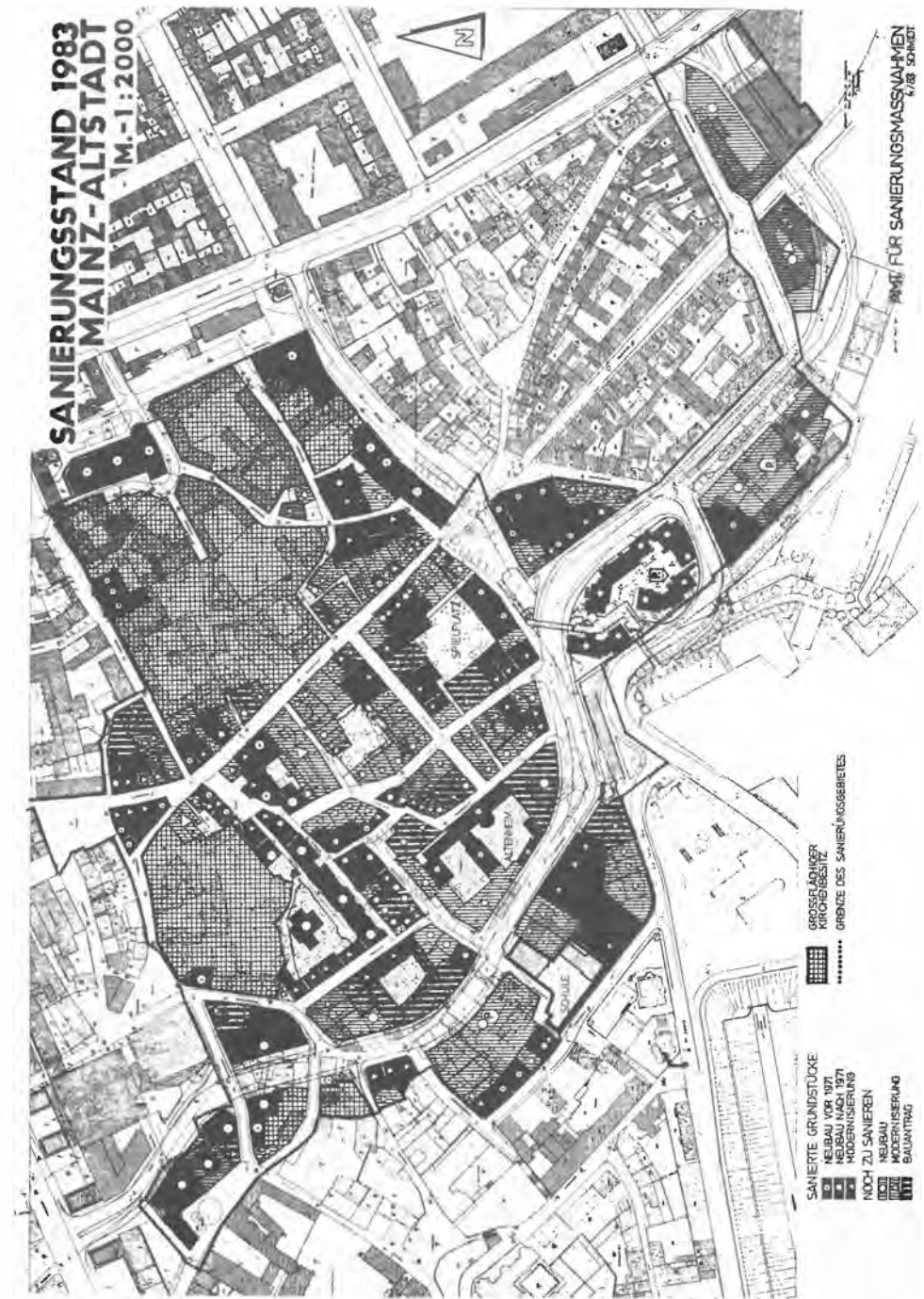
*Haus zum
Stein das
älteste
Wohnhaus*

stinerstraße zu, wo sich ganz plötzlich ein halbes Dutzend Pizzerien angesiedelt haben, die Tag und Nacht hungrige Pennäler, Hausfrauen und Zecher befriedigen und vom Viertelsleben aufgesogen und integriert werden. Am Ende der Straße fällt der Blick wieder auf sozialen Wohnungsbau der fünfziger Jahre. Noch eine Biegung in die Weintorstraße, und das älteste Steinhaus ist erreicht. Das Haus zum Stein aus dem 13. Jahrhundert, romanischer Patrizierbau aus Kalksteinquadern. Der restaurierte und rekonstruierte quadratische romanische Steinturm beherrscht in seiner pathetischen Mächtigkeit das verwinkelte und alles andere als prächtige Umfeld. Mainzer Patina wird auch das heilen. Schräg gegenüber ein eindrucksvolles, kunstvoll restauriertes Anwesen, der Leiningen Hof. Dieser nach dem Dreißigjährigen Krieg entstandene Hof, der den ganzen Block einnimmt, wird in Mainz als Beispiel privater Sanierungsinitiative gefeiert. Ein Mainzer Bürger hat den Hof, in dem zuletzt eine Sauerkrautfabrik domizilierte, mit enormem Aufwand und Sensibilität zu einem barocken Schmuckstück in der Altstadt gemacht. Die ästhetische Verbindung zum benachbarten sozialen Wohnungsbau wurde mit Anleihen an die schieferverkleidete gehobene Wohnarchitektur der letzten Jahre gesucht. Im Keller kann man übrigens französisch essen.

Nur einige Schritte weiter in der Weintorstraße ein Block von roter Backstein-Neoromanik, mit der man gewöhnlich preußische Kasernen- und Bahnhofsarchitektur assoziiert. Doch diesmal handelt es sich um das Mainzer Kapuzinerkloster. Direkt anschließend das barocke, schloßartige Augustiner-Eremitenkloster, das heute zusammen mit dem früheren Arnsberger Hof das Priesterseminar aufnimmt. Überhaupt die kirchlichen Einrichtungen in der Altstadt. Rund 20 Prozent der Fläche des Sanierungsgebietes gehören der katholischen Kirche. Dieser Teil war schon immer sehr gepflegt und ist früh wieder aufgebaut oder saniert worden. Das mag für unseren heutigen Geschmack nicht immer sehr glücklich sein, als Strukturelemente für die Altstadtsanierung haben diese Teile jedoch eine große Bedeutung gehabt.

*Grüne
Inseln in
drangvoller
Enge*

Besonders beeindruckend ist hier das reiche und gepflegte Grün, das die Innenhöfe beherrscht – grüne Inseln, die man in diesem dicht besiedelten Gebiet nicht vermutet. Neben dem des Priesterseminars ist es vor allem der Garten des Bischöflichen Ordinariats – eines prächtigen barocken Palais, die ehemalige Heiliggrab-Johanniterkommende – der den Betrachter verzaubert. Es sind leider geschlossene Bereiche, die aber im Verlauf der Sanierung wenigstens durch Maueröffnungen optisch erschlossen worden sind. Unmittelbar benachbart die »historische Insel«: Kirschgarten-Holla-



Der Plan zeigt den derzeitigen Sanierungsstand. Die schwarzen Flächen und fast der gesamte obere Teil des Gebiets (Kirchenbesitz) sind bereits saniert. Die restlichen Flächen werden wahrscheinlich bis 1990 mit einem Kostenaufwand von rund 250 Millionen Mark saniert werden.

gäßchen, zum Teil restauriert, zum Teil rekonstruiert, zum Teil auch in atmosphärisch-angepaßter, kleingliedriger moderner Architektur neugebaut. Sie vermittelt mit Laubengängen, Höfen, grünen Ecken, Mauervorsprüngen und einer bewegten Dachlandschaft zisalpinisch-südliches Leben.

Mittendrin ein verwinkelter Solitär, in dem sozial geförderte Altenwohnungen den Bewohnern die Teilhabe am Altstadtleben ermöglichen. Nach dem Passieren eines Torbogens ein Straßenzug in strengem Klassizismus. Domizil des Musikverlags Schott, des Partners von Beethoven, Wagner, Hindemith, Henze, Ligeti. Dann wieder finster und bedrückend wirkende Backsteinarchitektur in allen Varianten des Historismus, riesige Brandmauern, unbefestigte kleine Höfe und Plätze mit abgestellten Autos; zwischen einem zerfallenen alten Haus und der Schönbornschen Barockfassade des Altenstiftes St. Rochus herrliche Kastanien über einem Biergarten, die Kartäuserstraße mit Fassaden und Erkern in schöner Neo-Gotik und Neo-Renaissance – fast erliegt man dem Wunsch, die Sanierung möge nicht allzu perfekt diese Teile erfassen. Denn natürlich gibt es wie bei allen großen Sanierungsaufgaben auch in Mainz immer wieder den Trend zu Boutiquen, Galerien, Kneipen, sich in Überzahl anzusiedeln und das Viertel zu »vernoben«. Unverzichtbar deshalb auch das kommunalpolitische Credo, in die Altstadt sozialen Wohnungsbau hineinzubringen, um die Funktionen dieses Viertels richtig zu gewichten, um die Vielfalt des Lebens zu erhalten. Das bedeutet auch, daß die alte Bevölkerung nach den jeweiligen Sanierungsphasen zurückkehren kann und nicht verdrängt wird durch gutsituierte Mieter oder Eigentümer schicker Altstadtresidenzen. Das bedeutet auch, daß der Spekulation Grenzen gesetzt werden.

*Eine kahle
Schneise
wird zur
Straße*

Das Vorstellungsvermögen der Bewohner und auch der Kommunalpolitiker war so manches Mal zwischen den einzelnen Sanierungsschritten überfordert. Erschrecken und Widerstand begleitete die einzelnen Aktionen. Typisches Beispiel hierfür war die Planung und Realisierung der Altstadttangente. Ihre Trasse zog sich, jahrelang Tristesse verbreitend, als klaffende Schneise der Altstadt entlang. Innerhalb der letzten Monate wuchsen die Häuser in mehr oder weniger geglückter Architektur, und aus der Verkehrswüste wird langsam ein gefaßter Straßenraum, der auch die Skeptiker zu überzeugen beginnt. Das Werden der Altstadttangente zeigt wie keine andere Sanierungsphase, daß es ohne langen Atem, Stehvermögen und dickes Fell nicht geht. Bis zum Abschluß der Sanierung werden noch einige Jahre hingehen. Nach den jüngsten Prognosen wird die Mainzer Altstadt mit dem Beginn des nächsten Jahrzehnts saniert sein und die förmliche Festlegung aufgehoben werden können. Der Sanierungsträger

schätzt, daß bis dahin nochmals 250 Millionen Mark in das Viertel investiert werden müssen. Damit wären dann in den zwei Jahrzehnten zwischen 1970 und 1990 rund eine halbe Milliarde Mark zur Erneuerung der Altstadt aufgewendet worden. Ohne Städtebauförderungsgesetz wäre in dieser kurzen Zeit ein solches Investitionsvolumen bei Einhaltung der sozialpolitischen Ziele nicht möglich.

Land und Liegenschaften am See würden von den Politikern dem Privatwucher überlassen, »Schulen, Spitäler, Kulturzentren und öffentliche Treffpunkte irgendwo eingeklemmt in der Betonwüste, Kinder und Greise zwischen den Lärm des Verkehrs vermauert – aber der Herr Prokurist schneuzt sich beim Diktieren die Nase mit Blick auf den See. Den unwichtigen Bewohnern, der Mehrheit immerhin, wird ihr Bezug zur Stadt durchschnitten; selber allem Verständnis von Freiheit und Freizeit, lebenserfülltem Wohnen und sinnerfülltem Leben entfremdet, quälen sie sich jeden Morgen in ihrem Auto, dem Ersatzbefriediger frustrierter Wünsche, über vorgezeichnete Spuren in die Stadt und abends wieder hinaus aufs Land, das längst nicht mehr so heißen dürfte.« Diese Sätze zeichnen das heutige Zürich, aber ebenfalls das Bild anderer Städte, selbst dasjenige Berns, mögen die Dinge hier auch nicht ganz so weit gediehen sein. Aber sie gedeihen! Gedeihen überall, wo alle Macht den Konzernen gehört.

Kurt Marti, Zum Beispiel: Bern 1972. Ein politisches Tagebuch (1973), S. 87f.

Marc Poulain

Historische Bestattungsstätten. Zur Kasseler Semiologie des Lebenskreises*

Vorweggeschickt sei die Meinung des Verfassers, daß auf Friedhöfe bezogene Ensembleschutzmaßnahmen brauchbar sind, deren Ergebnis jedoch in der Regel dürftig ausfällt, weil die Inhalte historischer Bestattungsstätten zum verschütteten Kulturgut gehören, das heißt ermittelt werden müssen. Programmatisch ist dieser Bericht im Hinblick auf die Mitarbeit des Verfassers bei der Forschergruppe Stadt und Stätten (FoSS), deren derzeitiger Beratungsschwerpunkt dem Friedhofswesen gilt, sprich integrierten Ensembleschutz bei Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen historischer Kirch- und Friedhöfe sowie Infragestellen des Zentral-, Haupt- und auch Grünfriedhofes, bzw. programmatisch an Zentralort- und ortsgeschichtlichen Leitbildern orientierte Planung zeitgenössischer Friedhofsanlagen. Auch im Hinblick auf die hierzulande schäumende Rezeptionswelle zu Philippe Ariès' »Geschichte des Todes«, dürfte vorliegender Bericht eine zusätzliche Arbeits- und Diskussionsgrundlage bieten; das Thema ist noch nicht durchleuchtet, hängt jedoch seit jener denkwürdig erfolgreichen Bonner Ausstellung »Wie die Alten den Tod gebildet« vom Sommer 1979 zumindest in der dünnen Luft vieler kulturanthropologisch bewegter Geisteswissenschaftler.

Die Geschichte einer Stadt ist die Geschichte ihrer Toten: Das Siedlungsgeschehen dokumentieren oft einzig deren Bestattungsstätten – Geschichte ist allemal Geschichtetes. Für den Kasseler Raum reichen die Fundstellen¹ von der älteren Steinzeit (Nordshausen) bis zur Völkerwanderung bzw. fränkischer Zeit (Kassel/Kettengasse) mit dem Schwerpunkt Hallstattzeit-Gräberfelder (Wehlheiden). Eine Zäsur in der Praxis der Feuerbestattung zeigt die Anlegung des Kirchditmolder Kirchspiel-Begräbnisses an. Allein für die

Christianisierung des Kasseler Raumes fehlen konkrete Anhaltspunkte. Kassel wird erstmals im X. Jh. urkundlich erwähnt:² Seine Kirche bewahrte Gebeine der h. h. Alexius und Andreas in einer Krypta auf – was Anlaß zu ad-sanctos-Begräbnissen hat geben können, vielleicht noch bevor sie 1250 eigenständig wurde; sie war dem Heiligen Cyriakus geweiht, dies läßt Rückschlüsse auf eine verhältnismäßig späte Entstehungszeit zu, die der erstmaligen Erwähnung einer ecclesia in caselle im Jahre 1152 nicht widersprechen. Die Urkunde bestätigt eine Investiturübernahme: In jener Kirche habe das Ahnaberger Kloster kraft früherer Schenkung gottesdienstliche Handlungen wohl versehen dürfen. Vom erlangten Patronat über die ursprünglich nach Kirchditmold eingepfarrte Cyriakus-Kirche leitete das Ahnaberger Kloster weiterer Ansprüche ab. In einem aufschlußreichen topologischen und trigonometrischen Verhältnis zu ihm wurden die Kirchen St. Magdalena und St. Martin und auch das Karmeliterkloster (Brüderkirche) erbaut und über Kreuz eingeflüchtet. Die Apsiden der zwei Kirchen liegen jeweils am Ende des Querbalkens, die der Klöster grenzen den Längsbalken ab, das Herz jenes Kreuzes fällt nicht zufällig mit der Hinrichtungsstätte auf dem Altmarkt zusammen. Hierin bilden sich die damaligen Rechtsverhältnisse ab: Die Cyriakus-Kirche stand abseits dieser Triangulation, sie ist die bevorrechtigte, die älteste Kasseler Kirche gewesen.

Wie ein roter Faden durchzieht das Kirchenrecht – das Recht schlechthin bis weit über die Reformation hinaus – die Geschichte der Kasseler Begräbnisse. Jedes Begräbnis und damit jede Bestattungsstätte bzw. Begräbnisplatz steht für eine Rechtsordnung, spiegelt einen Rechtsanspruch bzw. -bezirk wider: Bis 1526 beherbergte die Cyriakus-Kirche und deren Kirchhof die To-

ten der Altstadtgemeinde, diejenigen ausgenommen, die auf ein Begräbnis in der Schloßkapelle oder in der Brüderkirche Anrecht hatten; bis 1527 beherbergte das Ahnaberger Kloster seine und die Toten seiner Gemeinde im eigenen Hof; bis 1569 und vielleicht darnach beherbergte die St. Magdalena-Kirche und deren Kirchhof die Toten der Unterneustadt; bis 1564 und darüber hinaus fanden die Gemeindemitglieder der Unteren und Oberen Freiheit ihre letzten Ruhestätten in der St. Martinskirche oder deren Kirchhof.

Diese Aufstellung berücksichtigt nicht, daß nach dem Muster des Elisabeth-Hospitals gestiftete Kapellen und erst recht der »Siechhof außer der Stadt« ebenfalls Bestattungsstätten darstellen; die Daten reichen kaum über die Reformation hinaus, veranschaulichen indessen die bekannte Formel »tot und lebendig pfärrig«, damalige Wirklichkeit des Kreislaufes Geburt – Leben – Tod. War ein Toter »nicht pfärrig«, sei es, weil er nicht katholisch war (der angeblich 1385 angelegte Judenfriedhof wird allgemein beim jetzigen Königsplatz vermutet, ein älterer Judenfriedhof binnen der Ahna, d. h. beim Ahnaberger Kloster, ist überliefert), sei es, weil er auf der Durchreise in Kassel verstarb (der Pilger-/Fremdenfriedhof ist allerdings nicht zu ermitteln), sei es, weil er Landsknecht war (ein solcher wurde außerhalb der Unterneustadt verscharrt), war also ein Toter »nicht pfärrig«, fand er keinen Einlaß in den Kirchhof. Weil dieser geweiht war, und die Kirche, d. h. die Kirchengemeinde, diese Totenhilfe einzig ihren Mitgliedern gewährte.

Eine kostspielige Ergänzung jener Hilfe, das Ablassgeschäft, ist bekanntlich eine der Ursachen der Reformation gewesen. Bald reformiert wurde auch Philipps Grafschaft; wohl aus Neigung, aber auch aus persönlicher Bedrängnis und machtpolitischen Erwägungen, schloß sich der Landgraf der Bewegung an. Auf der Synode zu Homberg sprach 1526 Lambert von Avignon in seinem Auftrag darüber, daß es gottlos sei zu meinen, die Bestattungsstätte trüge irgendetwas zur Seligkeit bei, weswegen es gänzlich einerlei, ob man auf dem Felde begraben – übrigens eine der wenigen Thesen Lamberts, auf deren Dispu-

tation sich der Marburger Franziskaner Ferber überhaupt einließ, wenngleich er sie von vornherein als Eselsbegräbnis abtat.³

In Kassel bereits 1523 getroffene »vorreformatische« Entscheidungen hatten ohnehin schon Wesentliches entschieden: Auch Lamberts Widersacher richteten sich nach dieser Gegebenheit und widersprachen amtshalber wenn auch zurückhaltend seinem Lehrsatz, daß Messelesen für Lebende und Tote Christus zuwider, sogar gottlos sei, und abgeschafft werden müsse. So wurde die Cyriakus-Kirche gleich abgerissen, die Baumaterialien und das Inventar wurden weiterverwendet oder veräußert, die Gebeine aus dem aufgelassenen Kirchhof in die vor dem Zehren-tor gelegene, aber topologisch und vielleicht rechtlich der Altstadtgemeinde zugeordnete Emmerichsklausen verbracht und in deren umliegenden Gelände fortan die Toten der Altstadt beerdigt. Gleichzeitig oder später bestritt der Stadtkasten im wesentlichen aus dem Erlös säkularisierter Kirchengüter den Kauf eines vor dem Hohen Tor gelegenen Grundstückes – von 1564 an der neue Gottesacker zweier Gemeinden, der Altstädter und der Freiheit.

Warum wurde der Cyriakus-Kirchhof aufgelassen, die älteste Kirche Kassels abgerissen und der neue Gottesacker außerhalb der Stadt angelegt auf ein Gelände, das der Freiheit zugeordnet und vormals im Besitz der Landgrafen gewesen war? Diese Frage zu stellen, heißt gleichzeitig auf weitertradierte Ungereimtheiten der lokalen Geschichtsschreibung hinweisen: Weder dem Ausbau der Schloßfestung, noch des Schlosses war die Cyriakus-Kirche topographisch hinderlich, sie wurde also nicht deswegen abgerissen. Ebenso wenig stichhaltig ist die Annahme, von den zwei durch die Reformation »frei gewordenen« Gotteshäusern hätte sich das eine erübrigt, weswegen es hätte abgerissen werden können, so daß die Brüderkirche die Cyriakus-Kirche als Pfarrkirche der Altstadt ersetzte, dabei Rechtsverbände einander ablösten, bzw. ein Gebäude einen von altersher überlieferten Zentralort, die jeweils also rechtlich anders bestimmt waren – nach damaliger Auffassung eine Un-tat.

Auffallende Verschiebungen damaliger Natalitäts- und Mortalitätsindices oder der Kasseler

Einwohnerschaft von einer Gemeinde in die andere sind nicht zu verzeichnen. Dagegen ergibt sich für die sonderbare Hinauslegung des Cyriakus-Kirchhofes und den Abbruch der Pfarrkirche und Kasseler Zentralortes ein politischer Hintergrund. Es dürfte zunächst auffallen, daß die Reformation, indem sie den Mönchen verbot, das Sakrament zu reichen, Beichte zu hören und an den Begräbnissen teilzuhaben, dem vormals mit Unterstützung der Landgrafen gegründeten Karmeliterkloster die wirtschaftliche Grundlage seines Fortbestehens entzog und es Anfang 1526 zur Selbstauflösung zwang – die Cyriakus-Kirche indessen zum Zeitpunkt ihrer Säkularisation ein beträchtliches Inventar aufwies. Ferner ist bekannt, daß seit 1330 die Altstadt und die auf Initiative der Landgrafen entstandene Freiheit in einem steten Konkurrenzverhältnis standen, auf welches der Brand des St. Martins-Viertels nicht ohne Wirkung geblieben war; überhaupt hatten die Landgrafen wiederholt und vergeblich versucht, die Altstädter Kirche durch Kauf oder Tausch wieder ihrer Herrschaft zu unterstellen. Jene landgräfliche Maßnahme zielte einerseits darauf, den Forderungen weltlicher Stände der Obrigkeit gegenüber die Spitze abubrechen durch die Unterdrückung eigenrechtlicher, historisch begründeter Ansprüche der Altstadt unter dem Mantel eines vom Stadtrat sanktionierten Obrigkeitsbescheids, anderseits darauf, landesherrliche Ansprüche darzustellen und darüber hinaus die Bündnisfähigkeit des Landgrafen bei Religions- und Erbschaftskriegen sowie Unabhängigkeitsbestrebungen gegenüber dem Habsburger Kaisertum im Sinne von Philipps berühmten Diktum beim Speyer Reichstag zu signalisieren. Acht Jahre konventioneller Führung der Regierungsgeschäfte hatten Philipp auf die wohl gesellschaftspolitisch bedingte, darüber hinaus in Hessen jedoch fällige landesherrliche Feuerprobe vorbereitet. Seit Regierungsantritt hatte sich Philipp den Ständen nicht gestellt – staatspolitisch eingreifend handelte er erstmals in Homberg. Vor dem Hintergrund der Bauernniederwerfung, bzw. im Windschatten einer vordergründig theologischen Krise steckte er opportunistisch zumal politisch beinahe ohne Risiko den Rahmen des künftigen Staatsgefüges ab. Vorwegnehmend,

überraschend und überzeugend zugleich, reformatorisch in beidem Sinne des Wortes und hintergründig machtpolitisch war sein Regierungskonzept – es war landesherrlich schlechthin. In der Tat bewirkte die Reformation die erstrebte Annäherung des Adels an den Landgrafen und befestigte bzw. verstärkte deren Einfluß auf die Neue Kirche, bzw. das Staatskirchentum. In der Tat entzog dies Philipps aufwieglerischen Ständen die bisherige politische Plattform, so daß ihnen nichts übrig blieb, als sich jenem Regierungskonzept zu fügen, das der Landgraf mit jener Gewissensfreiheit geschickt verquickt hatte – obgleich Lamberts ins Weltliche übergreifende *Reformatio ecclesiarum Hassiae*, die augenscheinliche Ergänzung von Philipps Regierungskonzept unter umgekehrten Vorzeichen, von Luther mißbilligend als »einen hauffen gesetze (viel gesetz geben ist viel Strick den armen Seelen geben)« bezeichnet wurde. In der Tat näherte sich letztlich Philipp wiederholt Zwingli an.

Schon damals wurden die auf Veranlassung von Maximilian I. erfolgten, früheren Friedhofshinauslegungen sowie die vom Landgrafen Philipp verfügte Erhebung des Giessener St. Michael-Kirchhofes zum Stadtbegräbnis als politische Handlungen aufgefaßt – in der Tat lösten der Abbruch der Cyriakus-Kirche, die Auflassung des Altstädter Kirchhofes und die obrigkeitliche Umwidmung der Brüderkirche zur Pfarrkirche der Altstadtgemeinde den vergeblichen Protest der Altstädter Einwohnerschaft aus.⁴

Ebenfalls vor die Stadt hinaus gelegt wurden die Begräbnisse der Unterneustadt: Nach Wiederaufbau der Festung wurde dort 1569 ein Friedhof eröffnet, der bis 1852 die Toten der Unterneustadt aufnahm. Es wurde ihnen dasselbe Begräbnis wie den auf dem Altstädter-Friedhof Beerdigten zuteil. Die Neue Kirchenordnung ließ »niemands umbs gels willen etwas besonders prachts« zu. Wichtiger jedoch als dieser Versuch der Unterbindung verschwenderisch gestalteter Grabmale – der »neuen Lehre« nach durften diese streng genommen nur noch die Erinnerung an historisch Geschehenes darstellen – erwies sich für die Kasseler Begräbnisse die infolge der Reformation strengere Handhabung der »Gemeinde-Zugehörigkeit« als Voraussetzung zum

ehrlichen, christlichen Begräbnis. Aus politischen Erwägungen heraus riet bekanntlich Luther Philipp von der Veröffentlichung der Homberger Reformation ab, mit der Maßgabe, daß die Kirchenordnung sich besser durch die Praxis bilden werde; sie trat als solche also nicht in kraft, gerade Lamberts Grundsätze zur Konstituierung einer Gemeinde wurden jedoch in die Tat umgesetzt und nachträglich sanktioniert durch die Kirchenzuchtordnung von 1539, die Kirchenordnung von 1566 und die Presbyterialordnungen von 1630 und 1657. Dem Aufbau der Einzelgemeinde lag also wohl der Konvent in Lamberts Sinne zugrunde: Als Rechtsträger im Kirchspiel und als Vollzieher des christlichen Bannes in der Gemeinde.

Und eben die Bereitschaft, den Bann an sich vollziehen zu lassen, war die Voraussetzung zur Gemeinde-Mitgliedschaft: Legte der in Lehre oder Lebenswandel Straffällige die Kirchenbuße nicht ab, schloß er sich selbst von der Gemeinde aus, noch bevor er exkommuniziert wurde. Mit dem Aufhören der Gemeinschaft im Leben (Exkommunikation) ging der Ausschluß aus der vom Tode nicht unterbrochenen Gemeinschaft schlechthin einher, das heißt aus der christlich-kirchlichen Gemeinschaft im Tode, das heißt aus der gemeinsamen Ruhestätte, das heißt aus dem Friedhof. An diesem Schema änderte das allmähliche Zurücktreten der 1751 noch ausdrücklich verlangten öffentlichen Kirchenbuße zugunsten der sogenannten Privatzensur bis hin zur vom Konsistorium zu treffende Entscheidung über den Ausschluß aus dem Kreis der Sakramente-Empfänger (1857) im Prinzip nichts. Im Kurhesischen Kirchenrecht von Ludwig Büff (1861) wird entsprechend lapidar festgehalten, der »Totdenhof« habe die kirchliche Bestimmung, die Verstorbenen der Gemeinde zu versammeln, diese Bestimmung schließe alle »von selbst aus«, die der Gemeinde nicht angehören – weswegen die ungetauften Kinder vom kirchlichen Begräbnis bis 1657 ausdrücklich ausgeschlossen wurden, dieweil sie durch das äußerliche Amt »der Kirche nicht eingeleibt«, oder allgemeiner: »Niemand kann ohne die Taufe zur übernatürlichen Glückseligkeit gelangen«.

Wörtlich genommen und verstanden wurde

also die Formel »die Kirche begräbt alle ihre Toten«.⁵ Weil weder die katholische noch die protestantische Kirche als solche im Tode die vereinigen kann, die im Leben getrennt waren, bedeutet das »christliche Begräbnis« sowohl kirchliche Beerdigung als auch christliche Bestattungsstätte. Bevorzugt bestattet wurden diejenigen, die vor und nach der Reformation – zumeist wohl im Widerspruch zu den Kirchenübungen und -ordnungen des XVI. Jh. über die »verdampfte Simoney«, die dem Kauf bzw. Verkauf solcher Grabstellen zugrunde lag – ihre letzte Ruhestätte in den Kasseler Kirchen fanden. Dies nicht zuletzt, weil auf Veranlassung von Philipp die St. Martinskirche die Begräbniskirche des Hauses Hessen wurde, vor allem deshalb, weil bis ins XVIII. Jh., das heißt bis sie nicht mehr in Anspruch genommen wurden, die dortigen Familienerbbegräbnisse nicht abgeschafft wurden – wobei den Pariochianern wohl nur ein Recht auf Erbbegräbnisse »in Kirchen-Nähe« zustand. Allein mit der Verlegung der Bestattungsstätten weg von den Kirchen ins Vorgelände der Stadt, nahm (wieder) das Verlangen zu, »im Gotteshaus zu ruhen«: Über die Modalitäten der Bestattungen in der 1770 vollendeten Garnisons-Kirche ist nur bekannt, daß deren Genehmigung 100 Thaler kostete. Ebenfalls unbekannt sind die näheren Umstände gesellschaftspolitischer Natur, die eigentlich dazu führten, daß spätestens ab 1680 die »Soldaten« im Gegensatz zu den früheren Landsknechten nicht mehr unterhalb der Unterneustadt verscharrt, sondern bestattet wurden, auf dem ihnen vorbehaltenen Contrescarpe-Todtenhof, oder aber wie zur Zeit des Siebenjährigen Krieges am Ort ihres Sterbens mitsamt den Gegnern in einem Massengrab beim Hegelsberg. Erst 1860 hörte die Diskriminierung der Soldaten auf, das heißt löste der dem neuen Friedhof angestückelte Militär-Friedhof den 1770 beim Altstädter-Friedhof eröffneten Garnisons-Friedhof ab.

Weil bis zur Revolution von 1848 die Friedhöfe keine öffentliche Anstalten waren, vielmehr das Begräbnis von seiner Struktur her kirchlich, das heißt entweder ein ehrliches oder ein unehrliches sein mußte, bestätigten einige Ausnahmen die Regel, nach welcher allen den Personen ein

ehrliches Begräbnis zustand, soweit sie dessen durch das Gesetz – weil sie nicht zunftfähig waren (zuletzt im Sinne des Reichstagsbeschlusses von 1731) oder durch richterliche Erkenntnis, weil sie von der Obrigkeit durch einen Rechtsspruch bzw. eine infamierende Strafe für anrühig und unehrlich erklärt wurden – verlustig gegangen waren. Entsprechend der gesellschaftlichen Entwicklung bzw. dem Wesen der Territorialstaatlichkeit und dem Staatskirchentum wurde jedoch 1821 jenes ehrliche Begräbnis nicht (mehr) versagt: »den Selbstmördern, welche bei der Selbstentleibung ihres Verstandes nicht mächtig gewesen sind, folglich Kindern, Sinnlosen, Kranken im verstärkten Anfall des hitzigen Fieber und melancholische Personen, weil in solchen Fällen alle Zurechnung wegfällt, es müssen jedoch diese Ursachen erweislichermaßen vorhanden gewesen seyn; den Nachrichtern, so wie deren Frauen und Kindern; den Kindern der Abdecker, wenn sie deren Geschäft nicht selbst getrieben, oder landesherrliche Legitimation erlangt haben; denjenigen, welche einen, der sich selbst erhängt hat, losschneiden, oder bei dem Aufheben und Tragen todt gefundener Körper Hülfe leisten; den Ehegatten und Kindern solcher Personen, welche mit einer Lebens- oder Leibesstrafe belegt worden sind; denen, welche bloss an dem Strafpfahle gestanden haben; den Personen, welche die Reinigung der Kloaken vornehmen; den Amts- und Rentereidienern, Nachtwächtern, Hirten und anderen dergleichen Personen, auch deren Frauen und Kindern; den todt gefundenen Personen, wobei, wenn ihre Todesart ungewiß ist, in Ansehung der Beerdigung, keine nachtheilige Vermuthung gegen sie gefasst werden darf, so lange sich nicht ergibt, dass ein solcher Selbstmord begangen worden, weshalb ein ehrliches feierliches Begräbnis nicht statt findet; den ungetauft verstorbenen Kindern.« In diesen Rahmen gehören die Notfriedhöfe – die »Pest«-Äcker, die nach Bedarf außerhalb der Stadtbegräbnisse bzw. der Stadt bis Ende des XVI. Jh. eröffnet wurden, sind nicht mehr lokalisierbar – insofern, als dort die »unvorbereitet« vom Tode Überraschten in Kassel ehrlich bestattet wurden, das heißt deren Bestattungstätten an sich ausnahmsweise nicht maßgeblich waren

– wie es später auch öfters geschah, wenn wegen kriegsbedingter Unerreichbarkeit des Altstädter-Friedhofes die Toten auf dem Wall- und Schargraben beerdigt werden mußten. Unehrllich begraben, das heißt in einer der zwei durch Pfähle abgegrenzten, zum Sonnenuntergang und -aufgang hin orientierten Friedhofsecken oder an der Mauer-Relikte der katholischen Praxis der Benedizierung – wurden jene, die ihren Anspruch auf den Toten-Dienst der Kirche verwirkt hatten; diejenigen, deren Verschulden den Totenbann oder die Totenstrafe verlangte, wurden auf dem Wallgraben, an der Mauer außerhalb des Friedhofes, auf dem Schindanger oder bei den Gerichtsstätten verscharrt – weil die rites de passage, die dem Kreislauf des Lebens zugrundeliegen an die Heilsgeschichte und an das soziale Gefüge gleichzeitig anknüpfen.

An diesem Entweder – Oder änderten in Kassel das Westfälische Zwischenspiel und die 1848er Revolution nichts: Nicht einmal zeitweilig fand das bereits 1853 aufgehobene Religionsgesetz vom Oktober 1848 über das bürgerliche Begräbnis Anwendung bei dem 1843 eröffneten Neuen Friedhof. Wegen dieser »institutionellen« Kontinuität bilde(t)en die Kasseler Bestattungstätten die jeweilige Einwohnerstruktur bzw. das Siedlungsgefüge unmittelbar ab – bis hin zu den als Friedhöfen innerhalb der Friedhöfe interpretierbaren Erb-, Zunft- und Gemeinschaftenbegräbnissen oder einfacher: bis zur bevorzugten, unmittelbaren gesellschaftspolitischen Anspruch heischenden Lage der Grüftehalle beim Neuen Friedhof.

Weitgehend unabhängig von den jeweils gegebenen, kaum voneinander abweichenden Bestattungsriten und ebensowenig zufällig wie die Kirchenbauten in der Kulturlandschaft entstanden in Kassel zwischen dem XI. und XVIII. Jh. gut zwei Dutzend Bestattungstätten. Ist deren absolute und relative Wertigkeit bereits aus ihrer Topographie im Stadtraum gemäß den damaligen Ordnungssystemen ablesbar, bezeugt darüber hinaus ihre wiederholte Verlagerung vom Stadtkern zur Peripherie bzw. von diesem zum Westen/Norden (die für Griechen und Germanen linke/ungute Himmelsrichtung) hin ein sich wandelndes Verhältnis zu den Toten.

Dieser Entfremdung liegt die Reformation und ihre Lehre zugrunde, die, weil sie die Seele vom Leib rigoros trennte, das heißt die bisherige Transsubstantiations-Lehre verwarf, bzw. die Gleichung Hauptaltar = Grab Christi, das heißt Abendmahl = Gedächtnisfeier des Todes Christi sprengte, den Kirchenbegräbnissen und Kirchhöfen ihre praktische theologische Grundlage entzog und dazu führte, daß Luthers Rat befolgt wurde, »das Begräbnis auff einen abgesonderten stillen Ort hinaus für die Stadt zu machen«. Es ist nämlich statistisch keineswegs zwingend,⁶ die Welle der Friedhofshinauslegungen zwischen 1520 und 1540 auf eine Überzahl von Pest- bzw. Englischen-Schweiß-Toten zurückzuführen, und es ist wohl hypothetisch, mit einer proto-naturwissenschaftlich begründeten Reaktion auf die zu dieser Zeit tatsächlich geahnte »Ansteckungs«-Gefahr zu argumentieren: nach Hippokrates befahl die Krankheit den Menschen nicht von außen, sondern offenbarte schlicht eine endogene Störung der Säfteharmonie, worauf jedenfalls »protestantische« Medizin und Bibel-exegese gründeten.

Vielmehr ist, dem damaligen Wertgefühl entsprechend, eine veränderte theologische Konstellation Ursache jenes bald raum-zeitlich erfahrbaren, also gesellschaftlichen Wandels.⁷ Bereits vor der Reformation haben sich die ausgemauerten Totenkammern (Grüfte) neben den Senkgräbern, sowie die Darstellungen des Leibhaften/verwesenden Gekreuzigten neben den des Edlen/schönen behauptet. Was theologisch-kirchlich geschah, hat wegen der derzeitigen Verbindung der geistlichen und weltlichen Rituale allemal Bezug zum gesellschaftlichen Leben gehabt. Die Reformation privilegierte die Seele des Einzelnen – den zur Aufnahme der göttlichen Gnade fähigen Teil des Menschen – und diskriminierte (damit) den Leib – was die Reihe: Leben = Leiben – Leib – gleich/ähnlich – Leiche – Fleisch – Fleischer (= Henker) widerspiegelt, mit der Maßgabe, daß auch hier die Beziehungen zwischen den Ausdrücken wichtiger als der »Ausdruck« selbst sind; gleichermaßen bürgerliche Bewegung, säkularisierte sie die Hoffnung, betonte die Dynamik des Lebens bzw. der Arbeit und drängte somit – ähnlich dem vorausgegangenen Zeiter-

fahrungs- und Zeitbegriffswechsel vom unvorhersehbar, fließend und übergreifend, ewig Wiederkehrenden zum (fortschrittbringenden) abstrakt und gleichmäßig Fortschreitenden hin, ähnlich den gleichzeitigen landesherrlichen Verordnungen gegen Fahrende, Verbrecher und Erwerbslose, ähnlich der im Zuge von Krankenhaus- und Schulgründungen bereits vor Ende des XVI. Jh. einsetzenden Abtrennung der Kinder und Kranken von ihren Familien – den Tod und die Toten in einen Außenbereich ab. Bereits um 1550 mehren sich dementsprechend die Totendienstverweigerungen sogar innerhalb der Zünfte; allein nicht auf den Verstorbenen/Toten, sondern auf die trauernden functi der Gemeinde wird die evangelische Predigt gehalten. Schließlich kristallisierte die Neue Lehre das Schuldbewußtsein und die Moral des einzelnen (was auch die Reihe Dode-Todte-Tote-Leichnam belegt, bevor noch der Verstorbene begrifflich zum Toten wurde) und drängte damit die Einbettung der Sündhaftigkeit des Menschen in ein bisher von der Erbsünde aus zum Heil hindrängenden – durch Gott und die Gemeinschaft der Heiligen gesicherten – Heilgeschehen ab.

Den gleichen (Säkularisierungs-)Vorgang stellte die Zunahme der Wehrbauten dar, die das Gebaute-Städtische = räumlich-vital von der umliegenden, daraufhin ökonomisch und kulturell stagnierenden flächig-fortwährenden Feldflur abgrenzten – in die eben auch die Friedhöfe hinausgelegt wurden, was die Reihe Kirchhof - Friedhof - Gottesacker - Feldbegräbnis erhellt. Die Bestattungstätten wurden Teil der Natur, die Begräbnisse »des Todes Gefilde«.

Waren die St. Martin- und St. Magdalena-Kirchhofmauer – und erst recht der St. Cyriakus-Kirchhof, der der mannigfaltigste Rechtsort Kassels war – durch eine Anzahl, ihrer Orientierung bzw. topologischen Bezug nach mehr oder weniger leicht begeharen, Öffnungen zu den sie umgebenden Plätzen durchlässig, wurde der hinausgelegte Altstädter-Friedhof mit einem als Portal ausgewiesenen Eingang versehen. Er wurde vor allem durch eine Gabelung der Stadt-Zufahrtsstraße so umfaßt, daß seine Zuordnung zum Umland bzw. seine Abtrennung von der Stadt topographisch und – logisch ablesbar ist –

wobei in guter (strukturalistischer) Logik diese zum Hohen (= Toten) Tor führende, vormals frequentierte Straße vor dem Friedhof zum nächsten Tor der Stadtmauer umgeleitet wurde, das heißt ihre ursprüngliche Funktion als Aus- und Zufahrtsstraße verlor, weil das Hohe Tor bis auf den Passanten-Eingang geschlossen gehalten bzw. nur bei größeren Leichenbegängen geöffnet wurde. Bei dem 1843 an einer Hauptzufahrtsstraße angelegten Neuen Friedhof läßt sich die umrissene Semiologie der Kasseler Begräbnisstätten und der Fortschritt der Entfremdung zu den Toten beispielhaft aufweisen. Der Eingang liegt im Norden der Stadt und ist nicht zu ihr gerichtet, trotzdem beträgt die Friedhofsfassade nur ein Drittel der Anlagentiefe; die Grenze zwischen dem Diesseits des Lebens und dem Jenseits des Todes ist kulturgeschichtlich und anthropologisch eindeutig: An der zur Stadt hin gerichteten blinden Längsseite des Friedhofes entlang fließt die Mombach.

Erkenntnistheoretisch stagniert die Erforschung von »Tod und Begräbnis«, soweit volkswissenschaftlich-üblich betrieben. Kassel stellt weder ein faszinierendes, noch ein exemplarisches Arbeitsfeld dar; daß dort auf dem denkmalpflegerischen Gebiet der Grab- und Denkmäler wenig geschieht, heißt also nicht, daß vieles versäumt wurde. Übersteigt einerseits die Fülle der Denkmäler, insbesondere der Grabdenkmäler, die Möglichkeiten der Inventarisierung, sind auf der anderen Seite die gängigen Restaurierungsmethoden auf die Lösung schwieriger Einzelprobleme abge-

stimmt, das heißt keineswegs der Aufgabe gewachsen, die die Pflege des anfallenden Grab- und Denkmalbestandes stellt. Indessen: Werden in der Regel Standort und Anlage der Kirch- und Friedhöfe in ihrem Bauzusammenhang mit Pfarrkirche und Pfarrhof erfaßt, wird allzu selten berücksichtigt, daß gleichwohl Umfriedung, Eingangstor, Nebenpforten, Wegeführung, Flora, Totenkapellen, Kanzeln usw. historischer Bestattungsstätten erst einen Sinn erhalten, wenn die Kirch- und Friedhöfe als Zentralorte bzw. Zentren des einstigen Lebenskreiskonzeptes begriffen werden können. Bestattungsstätten dürfen also weder bei ihrer Erfassung noch denkmalpflegerisch aus ihrem Kontext gebracht werden bzw. sollten zumindest mit den anderen aus der historischen Forschung her gängigen »Stätten« in ihrem (ursprünglichen) Zusammenhang gebracht werden. Fazit: Innerhalb des Spektrums praktischer Denkmalpflege – Erfassung, Konservierung, Restaurierung, Sanierung, Rekonstruktion – sollte der Schwerpunkt der denkmalpflegerischen Arbeit auf dem Gebiet der Grab- und Denkmäler von der Einzelmaßnahme auf eine feldmäßige, den Gesamtkomplex erfassende, praktikable Pflege und Konservierung gesetzt werden, damit die Gefahr der Ausgliederung des Historischen – etwa durch Aufbewahrung und Ausstellung der Grab- und Denkmäler im Museum – nicht dadurch verstärkt wird, daß allein der Restaurator die Verantwortung trägt, letztlich, weil ihm die ungelöste Aufgabe zugeschoben wird.

Qualität und Anzahl der Abbildungen (ebda, Atlas Bd. III). Diese Grabmale überdauerten Kriegs-, bzw. Enttrümmerungs- und Wiederaufbauzeit; ein erheblicher Teil des Bestandes wurde vom Landesmuseum magaziniert, der Rest auf die noch vorhandene Fläche buchstäblich gewürfelt. Weder Schminke noch Piderit sind zuverlässig, ihre Archivalienfunde sind durch Kriegseinwirkungen indessen nicht mehr überprüfbar. Es ist allerdings bezeichnend für die antiquarische Ausrichtung der

Kasseler Historiographie, daß deren vormaliger Nestor in einem dreiteiligen Aufsatz ein fundiertes Bild seiner und der bisherigen Stadtgeschichtsforschung für's Mittelalter hat geben können: Robert Friederici, Beiträge zur mittelalterlichen Geschichte der Stadt Kassel, ZHG Bd. LXV/LXVI (1954/1955), Bd. LXVII (1956), Bd. LVIII (1958); was die Neuzeit anbetrifft, hat der gute erkenntnistheoretische Ansatz zur »Funktion und Form des Ortes« von Karl E. Demandt, Kassel und Marburg. Ein historischer Städtevergleich, Marburg 1975 noch wenig Früchte getragen.

- ¹ Joseph Bergmann, Urgeschichte des Stadtkreises Kassel, Kassel 1962; Ulrich Dalmos, Archäologische Funde des 4. bis 9. Jahrhundert in Hessen, Marburg 1979.
- ² MGH DDK I, 15; MGH DO I, 23; Herbert Buck, Kassel und Ahnaberg, Diss. phil. Frankfurt 1968.
- ³ Zwinglis Genfer Synode fand erst 1528 statt. Die Homberger Synode ist (historisch bedingt) wenig dokumentiert, am ehesten in Arthur Laval, Le synode de Homberg/Hesse etc... Diss. theol. Paris 1894; über Lambert z. B. Gerhard Müller, Franz Lambert von Avignon und die Reformation in Hessen, Marburg 1958.
- ⁴ Vgl. John C. Stalnaker, Residenzstadt and Reformation. Religion, Politics and social Policy in Hesse 1509–1546, in: Archiv für Religionsgeschichte LXIV (1973), S. 113 ff.; zur

Das Schönste, das die Menschen aufgestellt haben, ist fast immer aus dem Zusammenhang entstanden. Die schönen alten Städte sind nie zerrissen; das einzelne sondert sich nicht aus, sondern kehrt sich zum Ganzen. Im Dombezirk zu Brixen erkennt man, was Größe und Macht eines Zusammenhangs bedeuten. Alles ist die baukörperliche Einheit eines geistigen Systems: Dom und Domschule und Taufkirche und Hofburg und Hofkapelle und Friedhof und noch die Pfarrkirche und anderes dazu sind ein ununterbrochenes Gefüge von Gemäuer; den Kreuzgang inmitten nicht zu vergessen, denn er ist das Herz. Man muß versuchen, sich den überzeugenden und beruhigenden Grundriß dieses Zusammenhangs deutlicher zu machen; er klärt die Vorstellung vom Wesen einer alten Bischofsstadt vollends, und nun erst wird die Anschauung der aufgerichteten Gebäude den Begriff recht erfüllen.

Wilhelm Hausenstein, Besinnliche Wanderfahrten (1955), S. 432

allgemeinen Problematik zuletzt Bernd Moeller Hrsg. »Stadt und Kirche im XVI. Jahrhundert«, Gütersloh 1978.

- ⁵ Zum folgenden: C. W. Ledderhose, Kurhessisches Kirchenrecht, Marburg 1821; G. Ludwig Büff, Kurhessisches Kirchenrecht, Cassel 1861.
- ⁶ Vgl. die Zusammenstellung alter Chroniken bei Joachim Heinrich Balde/Leopold Biermer (Hrsg.), Medizin in Kassel. Daten, Fakten, Bilder, Kassel 1973. Zur Problematik anhand zeitgenössischer Belege Karl Lechner, Das große Sterben in Deutschland usw., Innsbruck 1884; etwas schnellfertig im Urteil Fritz Schnelbögl Friedhofsverlegungen im XVI. Jahrhundert, Jahrbuch für fränkische Landesforschung XXXIV/XXXV (1975), S. 109 ff. Geht man von den »Kasseler Stadtrechnungen aus der Zeit von 1468 bis 1553«, Hrsg. Adolf Stölzel in ZHG NF. Suppl. 3, Kassel 1871 aus (S. 256 bzw. 179, 183, 199), dürfte der hinausgelegte Gottesacker vor 1546 eröffnet worden sein.
- ⁷ Zum folgenden ansatzweise Arnold van Gennep, The rites de passage, London 1960 (Paris 1902); Robert Hertz, Contribution à une étude sur la représentation collective de la mort, in: Année sociologique X (1905/1906) S. 49 ff.; Jean Baudrillard, L'échange symbolique de la mort, Paris 1976. Mircea Eliade, Das Heilige und das Profane, Hamburg 1957 ist übergreifend und unübertroffen.

* Im wesentlichen aus Friedrich Christoph Schminke »Versuch einer genauen und umständlichen Beschreibung der hochfürstlich-hessischen Residenz- und Hauptstadt Cassel usw.«, Cassel 1767 und Franz Karl Theodor Piderit »Geschichte der Haupt- und Residenzstadt Cassel«, Cassel ²1882, ist das Hauptmaterial kompilatorisch zusammengefaßt in: Bau- und Kunstdenkmäler im Regierungsbezirk Cassel, Bd. VI, 2, Hrsg. A. Holtmeyer, Cassel 1923, S. 816 ff., hervorzuheben sind

Die Autoren

CARL HAASE war Direktor der Niedersächsischen Staatsarchive und hat im Dienste des Archivwesens nicht nur organisatorische (u. a. mit Walter Deeters: Übersicht über die Bestände des Niedersächsischen Staatsarchivs in Hannover, 1965), sondern auch wissenschaftliche Arbeit geleistet (u. a. *The Records of German History in German and certain other Record Offices*, 1975). Der Historiker Haase hat ein weitgespanntes Werk geschaffen, als Stadthistoriker (u. a. *Die Entstehung der westfälischen Städte* 1976, als Hrsg.: *Die Stadt des Mittelalters*), als Landesgeschichtler (u. a. *Obrigkeit und Öffentl. Meinung in Kurhannover*, 1967; *Bildung und Wissenschaft von der Reformation bis 1803 in der »Geschichte Niedersachsens«*, 1983) und als Geistesgeschichtler (u. a. zus. mit Wilh. Totock hrsg. *Leibniz. Sein Leben, sein Wirken, seine Welt*, 1966). Carl Haase hat 1967 das Deutsche Historische Institut in London gegründet und war bis 1971 stellv. Vorsitzender seines Forschungs-Konsortiums.

LUISE SCHORN-SCHÜTTE hat 1981 an der Universität Münster promoviert und war von 1977–1981 wiss. Angestellte im Institut für vergleichende Städtegeschichte dort. Seit Herbst 1982 ist sie Hochschulassistentin am Lehrstuhl für Geschichte der Frühneuzeit an der Justus-Liebig-Universität Gießen. Sie hat über den Historiker Lamprecht gearbeitet, seinen Briefwechsel ediert

Notizen

Problem Lübeck

Seit 30 Jahren streiten sich die Lübecker um den *Pranger*, auch Seufzerbude oder Kaak genannt. Hatte ausgerechnet das Gebäude unseliger mit-

und in mehreren Zeitschriftenaufsätzen Grundlagen der internationalen Wissenschaftsgeschichte des 19./20. Jahrhunderts erörtert. Sie arbeitet z. Z. an ihrer Habilitation »Deutsches Pfarrbürgertum vom 16. bis 18. Jahrhundert«.

KARL DELORME (1920), Bürgermeister a. D., lebt seit seiner Geburt mit Ausnahme der Kriegs- und Kriegsgefangenenzeit in Mainz. Der gelernte Schriftsetzer ist seit 1950 kommunalpolitisch tätig, zunächst im Stadtrat, von 1957 bis zum 30. Juni 1983 als Sozial- und Wohnungsdezernent der Stadt Mainz. 1972 wurde ihm die Altstadtsanierung übertragen. Seit dem 6. März 1983 ist er Mitglied des Deutschen Bundestages.

MARC POULAIN (1946), Dr. phil., studierte Architektur in Paris und Geschichte/Kunstgeschichte an der Universität Frankfurt. Mitarbeiter an verschiedenen, Tod und Friedhof geltenden Ausstellungen in Bonn, Kassel und Ulm. Langjährige Forschungsarbeiten besonders zur Stadtplanung im Dritten Reich. Bearbeiter eines von der Stiftung Volkswagenwerk geförderten Forschungsprojektes über Sepulkralkultur, zusammen mit Cornelius Steckner und Hansmartin Ungericht. Lehrauftrag an der Gesamthochschule Kassel im Fachbereich Stadt- und Landschaftsplanung, Mitarbeiter an der Forschergruppe »Stadt und Stätten«.

telalterlicher Gerichtsbarkeit den schweren Bombenangriff 1942 überstanden, wurde das Bau- und Denkmal jedoch zehn Jahre später »für die Souveränität der freien Stadt« und ihrer »eigengesetzlichen Strafrechtspflege« (so die Befürworter) weggeräumt. Der eigentliche Grund war freilich ein anderer: Der Kaak war, wie viele schöne

alte Bürgerhäuser, wirtschaftlichen Interessen im Wege und für C&A, Karstadt und andere Kaufhäuser niedergerissen worden. Mit dem Versprechen, ihn wieder aufzubauen, wurde die kleine, um 1465 gebaute, zweijochige Bogenhalle sorgsam abgetragen und auf einem städtischen Bauplatz gelagert.

Seither hat man sich weder auf einen neuen Standort geeinigt – der angestammte Ort gegenüber dem Rathaus ist bereits besetzt, für viel Geld sind öffentliche Bedürfnisanstalten eingerichtet worden – noch ist entschieden, wie der nicht mehr vorhandene Unterbau des Prangers, die sogenannte Butterbude, aussehen und genutzt werden soll, ob als Cafeteria oder Informationsbüro für Touristen. Die Gegner, vorwiegend vertreten in der »Bürgerinitiative Rettet Lübeck« sehen in dem »Gekaakel« und der beginnenden Spendenflut für den Pranger-Neubau auch etwas Gutes: »Sie zeigt, daß es der heimischen Wirtschaft als Ganzes nicht so schlecht geht, und sie berechtigt zur Hoffnung, daß auf diesem Wege auch einmal bedrängten Denkmälern geholfen werden kann, die noch im Original vorhanden sind und aufrecht stehen.«

»Gebäudesterben«

Die *Luftverunreinigung* hat in der Bundesrepublik nach Angaben des Zentralverbandes der Deutschen Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer neben dem Waldsterben auch zu einem »Gebäudesterben« geführt. In einem Interview der »Neuen Osnabrücker Zeitung« betonte Verbandspräsident Theodor Paul, man habe es mit einer »unaufhaltsam fortschreitenden schleichenden Gebäudevernichtung« zu tun. Etwa 2,5 Millionen Häuser seien durch die Schadstoffe bereits stark betroffen. »Dies gilt nicht nur für historische Bauten oder für Kunstwerke, sondern für alle Gebäude, insbesondere aber für solche in Ballungsräumen«, sagte Paul. Schäden entstünden vor allem an Fassaden und Fenstern.

Archäologisches

Die *Innenstadt Roms* soll nach einer Entscheidung des italienischen Kulturministers Nicola Vernola nicht zu einem archäologischen Park umgestaltet werden. Damit wird der seit vier Jahren von der römischen Stadtverwaltung betriebene Plan zunächst zu den Akten gelegt, das Kapitol, das Zentrum des Römischen Reiches, das Kolosseum, die Trajanssäule und die Foren zu einem großen archäologischen Projekt zu verbinden und bislang unbekannte Altertümer freizulegen. Die Stadtverwaltung wollte die verkehrsreiche Via dei Fori Imperiali, die unter Benito Mussolini zwischen der Piazza Venezia, dem Mittelpunkt der Innenstadt, und dem Kolosseum erbaut wurde, aufreißen lassen, um Ruinen freizulegen. Die Planung wies das Kulturministerium nun mit dem Argument zurück, sie sei nicht genau genug ausgearbeitet und die Mittel dafür seien nicht vorhanden.

Archäologen haben bei *Grabungen am Löddigsee* bei Parchim im DDR-Bezirk Schwerin einen 800 Jahre alten slawischen Tempel entdeckt. Bei Ausgrabungen ist die 136 Quadratmeter große Fläche einer Halle freigelegt worden, die nach den vier Himmelsrichtungen ausgerichtet sei. Ein ähnlicher Kultbau aus dem 9. Jahrhundert ist im Jahre 1978 bei Groß-Raden im Kreis Sternberg entdeckt worden. In den slawischen Tempeln wurden nach Berichten aus dem 12. Jahrhundert hölzerne Götzenbilder verehrt. Sie waren überlebensgroß und trugen auf vier Hälsen vier Köpfe, die in die vier Himmelsrichtungen schauten. Auf dem etwa zwei Hektar großen Siedlungsgelände konnten die Archäologen bisher mehr als 300 Stücke bergen, darunter Tongefäße, Karneol-Perlen, eine Silbermünze aus dem 11. Jahrhundert, Knochenpfrieme und Mahlsteine. Außerdem wurden zahlreiche Pferdeschädel und Kastrierzangen ausgegraben. Eine 300 Meter lange Brücke, die über einen vier Meter breiten Graben führte, ist teilweise freigelegt worden.

Informationen

Die Arbeitsgruppe *Schul-, Sport- und Kindergartenbauten* an der Obersten Baubehörde des

Bayerischen Staatsministers des Innern hat erstmals am 1. 4. 1976 das Ergebnis ihrer Arbeit in Form von Informationen veröffentlicht. Als Rahmen wurde eine Lose-Blattsammlung gewählt, damit weitere Arbeitsergebnisse laufend und ohne Schwierigkeiten eingefügt werden können. Bis jetzt können folgende Informationen bezogen werden:

1) Basisausgabe 1979 im Ordner mit den ergänzten und überarbeiteten Teilen Allgemeines, Freisportanlagen und Sporthallen der Erstaussgabe 1975/76. Schutzgebühr 60,- DM. Anforderungsvermerk: Für 0363/38001 – Info O

2) Ergänzungslieferung 1979 zur Vervollständigung der nicht mehr lieferbaren Erstaussgabe 1975/76 (1. und 2. Teilbericht) mit neuen Informationsblättern für den Teil Allgemeines, überarbeiteten Informationsblättern des Teiles Sporthallen und dem insgesamt überarbeiteten Teil Freisportanlagen. Schutzgebühr: 25,- DM. Anforderungsvermerk: Für 0363/38001 – Info E 79

3) Ergänzungslieferung 1980 zur Ergänzung der Basisausgabe 1979 mit dem neuen Teil Bäder (Abschnitt Hallenbäder) und überarbeiteten Informationsblättern der Basisausgabe 1979. Schutzgebühr: 30,- DM. Anforderungsvermerk: Für 0363/38001 – Info E 80

4) Ergänzungslieferung 1981 zur Ergänzung der Basisausgabe 1979 mit neuen Informationsblättern für den Teil Bäder (Abschnitt Freibäder, Naturbäder, Kombibäder) und überarbeiteten Informationsblättern der Basisausgabe und der Ergänzungslieferung 1980. Schutzgebühr: 20,- DM. Anforderungsvermerk: Für 0363/38001 – Info E 81

5) Die bisher erschienenen Informationen wurden Ende 1982 ergänzt und können als Ergänzungslieferung 1982 (Info E 82) gegen Voreinsendung einer Schutzgebühr von 40,- DM an die Staatsoberkasse München Kto. 1640-800 PA München, Anforderungsvermerk: Für 0363/38001 – Info E 82, von der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern, Karl-Scharnagl-Ring 60, 8000 München 22, bezogen werden. Die Ergänzungslieferung 1982 umfaßt das neue Informationsblatt »Sporthallen mit Mehrzwecknutzung – Ergänzung einer Sporthalle mit einer Bühne«, neue Informationsblätter

für den Teil Allgemeines (Wettkampfregelein) und überarbeitete Informationsblätter für die Basisausgabe und die Ergänzungslieferung 1980 mit insgesamt 150 Blättern.

»Bremer Erklärung«

Die Gemeinden und Regionen in Europa sind aufgerufen worden, gerade angesichts wirtschaftlicher Schwierigkeiten und erhöhter Arbeitslosigkeit verstärkt eine *innovative Kulturpolitik* zu verfolgen. Eine entsprechende »Bremer Erklärung« wurde im Mai diesen Jahres zum Abschluß einer Tagung von mehreren hundert Bürgermeister, Kommunalpolitikern und Kulturverantwortlichen, die unter dem Thema »Stadt und Kultur« stand, verabschiedet. Bei der Beschäftigung mit Problemen der Kulturpolitik, ihren Wirkungen und Finanzierungsmöglichkeiten unterstrich der Rat für kulturelle Zusammenarbeit in der ständigen Konferenz der Gemeinden und Regionen des Europarats, daß jede Gemeinde das Recht und die Möglichkeit haben sollte, »unter Berücksichtigung ihrer Kulturtradition, der vorhandenen Infrastruktur, der Größe und der kulturellen Merkmale ihrer Bevölkerung ihre eigene Kulturpolitik selbst zu formulieren und umzusetzen«. Gefordert wurde außerdem, der kulturellen Vielfalt angesichts neuer Formen der Bürgerbeteiligung am kulturellen Leben »absoluten Vorrang einzuräumen«, eine bessere Zusammenarbeit zwischen Schulsystem und kulturellen Einrichtungen, den kulturellen Einfluß von Ausländern als Bereicherung zu nutzen und schließlich zum Thema »Jugend in der Stadt«, Jugendlichen früher als bisher Verantwortung zu übertragen, und zwar eher innerhalb »beweglichen Freizeitmöglichkeiten« als »zentral gelenkten Jugendfreizeitobjekten gewaltigen Umfangs«.

Preise und Auszeichnungen

Im Rahmen ihrer Kommunalwissenschaftlichen Prämien 1981 vergab die Stiftung der deutschen Städte, Gemeinden und Kreise zur Förderung der

Kommunalwissenschaften Dr. *Dietrich Garbrecht*, für sein Buch »Gehen, Plädoyer für das Leben in der Stadt« eine Prämie in Höhe von 2500 Mark. Prämiiert werden deutschsprachige Abhandlungen, die kommunalwissenschaftlich von besonderem Wert sind und der Praxis der kommunalen Selbstverwaltung in Deutschland neue Erkenntnisse vermitteln und aus den Bereichen Recht, Politik, Verwaltung; Sozialpolitik, Kulturpolitik, neuere Stadtgeschichte; Wirtschafts- und Finanzwissenschaften, Steuern bzw. Räumliche Planung und Stadtbauwesen kommt. Die Begutachtung der eingereichten Arbeiten obliegt dem Deutschen Institut für Urbanistik. Garbrecht hatte im letzten Jahr bereits vom nationalen Komitee »Réflexion et Création en Suisse« den zweiten Preis, der mit 1000 Franken dotiert ist, für seinen Vorschlag für die Aufwertung des Fußgängerverkehrs in der Stadt erhalten.

Der *Europa-Preis für Denkmalpflege* 1983 wurde an die Sachverständigenkommission für Altstadterhaltung in Salzburg beim Amt der Salzburger Landesregierung vergeben.

Der seit fünf Jahren bestehende *Europa-Nostra-Preis* für den Schutz des architektonischen und landschaftlichen Erbes in Europa wird auch in diesem Jahr wieder zur Bewerbung ausgeschrieben. Bewerbungen können bis zum 14. Oktober 1983 von nationalen oder örtlichen Behörden, Denkmalschutzvereinigungen, Eigentümern oder Bewohnern, Architekten oder Planern für Projekte eingereicht werden, die einen hervorragenden Beitrag zur Bewahrung und zur Wertsteigerung von alten Gebäuden, alten Städten oder landschaftlich wertvollen Gegenden leisten. Hauptaufgabe des Verbandes Europa Nostra sind, das Verständnis der europäischen Völker für ihr gemeinsames Erbe in Kunst, Architektur und landschaftlichen Schönheiten zu wecken, eventuelle Maßnahmen zu ihrem Schutz zu ergreifen und ein hohes Niveau von zeitgenössischer Architektur zu fördern (Europa Nostra, 86 Vincent Square, London SW1P 2PG, England).

Tagungen, Konferenzen, Stadtfeste

Nach Abschluß einer zweiten Assanierungsetappe im Assanierungsgebiet »In der Scheiben« hat im Rahmen eines Forschungsauftrages des Bundesministeriums für Bauten und Technik in *Braunau am Inn* am 5. und 6. Mai diesen Jahres ein zweites Assanierungsgespräch stattgefunden. Hierbei sollten die praktischen Erfahrungen bei der Gesetzesanwendung des Stadterneuerungsgesetzes – Stand Ende 1982 – in Form von Referaten und einer Podiumsdiskussion einer breiten Öffentlichkeit dargestellt werden.

In der Zeit vom 8. bis 11. Juni 1983 veranstaltete der Österreichische Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung, das Ludwig-Boltzmann-Institut für Stadtgeschichtsforschung und die Städte Linz, Wels und Enns eine Drei-Städte-Tagung unter dem Thema »*Ungarn und Slawen im Donauraum während des 10. Jahrhunderts*«.

Freinsheim, westlich von Mannheim/Ludwigshafen, nördlich von Bad Dürkheim hatte wieder zum *Stadtmauer-Weinfest* Mitte Juli eingeladen. Besondere Atmosphäre verbreitet die Stadtkulisse mit mächtigen Türmen und Toren, die Stadtmauer, Fachwerkhäuser und baugeschichtlich wertvolle Gebäude. Im Kreise der Einheimischen und mit Gästen den vorzüglichen Wein unserer Mitgliedsstadt zu probieren war nicht nur ein Gaumengenuß. Die Geselligkeit in der Geborgenheit von mächtigen Mauern und Türmen zu pflegen, war ein unvergeßliches Erlebnis. Die Altstadtsanierung an einzelnen Objekten ist gut gelungen. Besonders originell sind die restaurierten Türme zum Wohnen und zum Feiern.

Besprechungen

Sammlung schweizerischer Rechtsquellen. Die Rechtsquellen des Kantons Bern. Erster Teil Stadtrecht. Zwölfter Band: Das Stadtrecht von Bern XII. Bildungswesen. Bearbeitet von HERMANN RENNEFAHRT †. Verlag Sauerländer, Aarau 1979. XII, 292 S.

Wer je mit historischen oder rechtshistorischen Fragestellungen den schweizerischen Raum berührt hat, der wird den Wert der großangelegten, seit der Jahrhundertwende laufenden »Sammlung schweizerischer Rechtsquellen« zu schätzen wissen. Auch der vorliegende, noch von H. Rennefahrt betreute Band fügt sich niveaugleich in diesen Rahmen ein. Hinter der eher nüchternen Rahmenbezeichnung »Bildungswesen« verbirgt sich ein tiefer, zeitgemäß stark religiös gefärbter Einblick in tägliche Lebensprobleme eines städtischen Gemeinwesens vom auslaufenden Mittelalter bis in das 18. Jahrhundert. Der Schwerpunkt liegt naturgemäß bei der Bildung im engeren Sinn, neben dem Volksschulwesen (140 ff.) sind es die höheren Schulen (2 ff.), deren Normierung einen gewissen Aktualitätsbezug nicht verkennen läßt; Probleme der studentischen Mitbestimmung in der Form eines eigenen »Studentensates« werden 1591 durch das Verbot »jeglicher Conspiration« angesprochen (15). Die Mahnung 1636 an die verantwortlichen Hausväter, das Schießpulver besser zu verwahren, um Mißbräuchen und damit Haftungsfolgen vorzubeugen (53), weist auf den täglichen Umgang der Studenten mit Schießgeräten jeder Art hin; Scheibenschießen auf Häuser und Zäune im Stadtgebiet war ein üblicher Zeitvertreib (53). Der Konnex zwischen modischem Wandel und Recht wird bei der studentischen Haartracht deutlich: 1591 wird langes Haar verordnet (27), 1707 hingegen verboten (85). Der Ausbildung an den bernischen höheren Schulen (23 ff.), aber auch dem Besuch auswärtiger Universitäten (Straßburg, Zürich) diene ein ausführlich geregeltes Stipendienwesen, dessen Kern in einer strengen Rechnungslegungspflicht bestand (8). Aktualitätsbezug vermittelt auch das bernische Biblio-

thekswesen: Die Bibliotheksordnung von 1579 (160) geht von der reinen Präsenzbibliothek aus, während man 1635 für Bern und die engere Umgebung die Entlehnung mit Fristen von ein bis drei Monaten (je nach Umfang des Werkes) zuläßt, für weiter entfernte Benützer gibt es die Möglichkeit von Abschriften (162). Auch im professoralen Bereich spiegelt sich der wandelnde Zeitgeist wieder. Als man 1679 eine juristische Professur einführt, wird dem Bewerber, der in Leiden studiert hat, aufgetragen, Vorlesungen über »jus naturae, gentium et publicum« zu halten (79 f.), 1718 hingegen hat man Bedenken vorzuschreiben, was ein Professor vortragen soll (93), legt aber dann doch Wert auf die Feststellung, er solle »einfaltig und historicé zeigen..., wann und wo hiesige stattsatzung von dem jure civili Romano differire, ...«. Vom Bildungswesen im engeren Sinn weg führt der Bogen dann zu nicht weniger wichtigen Erscheinungen, wie etwa zur Selbstverständlichkeit, daß anlässlich der Beratung über die Eintrittspreisgestaltung im 1767 neu errichteten Kaffee-, Tanz- und Konzertsaal die daran finanziell beteiligten Ratsmitglieder die Sitzung verließen (211 f.). Das Massenmedium der Zeitung wird – sehr kritisch! – durch die Instruktion für den »Componisten« (= Journalist, Redakteur) der Zeitung 1669 geregelt (176). Schließlich verweist noch der von der Stadt Bern 1557 gewährte Erfinderschutz für einen holzsparenden Ofen auf die lange Kontinuität der Energieknappheit, von der besonders die Städte betroffen waren (202 f.). – Ein höchst instruktiver Quellenband!

Graz

Gernot Kocher

Geschichte original – am Beispiel der Stadt Münster. Mappe 4: B. HAUNFELDER, Erhebung der Bürger 1848/49, 1980 – Mappe 5: D. ASCHOFF, Die Juden in Münster, 1981 – Mappe 6: M. LAHRKAMP, Die napoleonische Zeit 1800–1815, 1981 – Mappe 7: C. v. LOOZ-COSWAREM, Die Hansestadt. Wirtschaftliche Verflechtung vom 12.–17. Jahrhundert, 1982 – Mappe 9: W. BEER, Im Inferno des Bombenkrieges, 1983.

Stadtarchiv und Stadtmuseum Münster haben den geglückten Versuch unternommen, Epochen oder Ereignisse der allgemeinen Geschichte darzustellen, gesehen durch das Prisma der eigenen Stadt, um dadurch dem Leser – gedacht ist wohl auch an Schüler – einen unmittelbaren Zugang zur Historie zu ermöglichen: es wurden – preiswerte – Materialmappen vorgelegt, die eine Fülle von großformatigen Bildern, Karten, Tabellen und Texten enthalten, ergänzend erhielt jede Mappe eine Broschüre mit einem darstellenden Text sowie einem kleinen Quellen- und Literaturanhang. Dabei wurde durchweg so verfahren, daß zunächst eine Gesamtdarstellung geboten wurde, danach in einem zweiten Teil die Münstersche Variante des Themas. Leider bilden die Fragen und Arbeitsaufträge für Schüler nur ein kleines Anhängsel, das auch meist nur zur Rekapitulation auffordert, wie auch ein Großteil der Bilder nur illustrativen Wert haben.

Die größte Betroffenheit läßt sich sicher mit Heft 5 erzielen, das längsschnittartig die Geschichte der Juden in Münster schildert, von den Anfängen einer nur zeitweiligen Duldung aus wirtschaftlichen Gründen bis zum Untergang der rund 700 im Stadtgebiet lebenden Juden im Dritten Reich. Die Wirtschaftsgeschichte der Stadt vom 12. bis zum 17. Jahrhundert und ihre Zugehörigkeit zur Hanse behandelt Heft 7, wobei die Rolle Münsters als eine der bedeutenden binnennländischen Mitglieder der Hanse und als Handelsmetropole Westfalens deutlich wird. In Heft 4, Die Erhebung der Bürger 1848/49, tritt die sozialgeschichtliche Komponente der 48er-Revolution allzusehr in den Hintergrund.

Thema des 6. Heftes ist die für Münster einschneidende Zeit Napoleons, die nicht nur die Aufhebung des Fürstbistums, sondern auch die Säkularisation der Klöster und nach der Herrschaft der Franzosen den Anschluß an das ungeliebte Preußen brachte. Wie die Einwohner die Schrecken des Bombenterrors im Zweiten Weltkrieg und die fast völlige Zerstörung der Stadt erlebten, macht Heft 9 mit großer Eindringlichkeit deutlich. Einer Gefahr lokalgeschichtlicher Perspektive ist Autor Wilfried Beer allerdings erlegen: nirgendwo im Materialteil und nur mit einem Halbsatz in den Erläuterungen wird er-

wähnt, daß dem Bombenterror auf deutsche Städte durch die Alliierten die Bombardierung von London, Coventry und Rotterdam durch die deutsche Luftwaffe vorausging.

Dettingen

Eberhard Sieber

MARIE-LUISE RECKER, *Die Großstadt als Wohn- und Lebensbereich im Nationalsozialismus. Zur Gründung der »Stadt des KdF-Wagens«* (= Campus Forschung Bd. 242 / Wolfsburger Beiträge zur Stadtgeschichte und Stadtentwicklung). Campus-Verlag, Frankfurt / New York 1981, 152 S. (Tabellen, Abbildungen, Dokumente):

Neben Salzgitter, der Stadt der »Hermann-Görring-Werke«, bot Wolfsburg als »Stadt des KdF-Wagens« das markanteste Beispiel einer sog. »Neugestaltungstadt« des Nationalsozialismus. Die Vf. erwirbt mit ihrer Untersuchung das Verdienst, die Aufmerksamkeit der Forschung erneut von der vordergründigen NS-Ideologie der Agrarromantik auf die reale Städtebaupolitik des Dritten Reiches gelenkt zu haben. In der konkreten Stadt- und Wohnungsplanung wurde schon bald der Blut- und Boden-Standpunkt verlassen, und der Fall Wolfsburg zeigt, daß aus pragmatischen Gründen auch die Eigenheim- und Kleinsiedlungskonzeption zugunsten einer Massenmietwohnungs- und Industriestadtplanung aufgegeben werden mußte. Auch wenn die gesamte Planungskonzeption in der Tradition progressiver Architekturströmungen der zwanziger Jahre stand (Bebauungs-, Grünflächen- und Verkehrsplanung), nimmt die Vf. wohl zurecht an, in Wolfsburg eine »Modellstadt« des NS-Regimes sehen zu können; schließlich entsprach die Gründung dieser Stadt durchaus dessen politischem Programm. Die stadthygienisch gut durchdachte Bebauungsplanung und die komfortabel ausgestatteten Mietwohnungen sollten die gesundheitspolitisch-rassehygienischen Vorstellungen realisieren helfen; die sozialintegrativen Ziele, die mit der Modellstadt verwirklicht werden sollten, fügten sich nahtlos in den Gesamtzusammenhang der Kriegsvorbereitung ein. Darüber

hinaus wurde der Krieg als Mittel eingesetzt, die Finanzierung aller Baumaßnahmen, deren Regelung man lange offenließ, mit Hilfe gewisser Kontributionen sicherzustellen.

Die Studie ist klar aufgebaut: die folgerichtige Ausarbeitung der einzelnen Aspekte des Gegenstandes läßt keine Frage offen. Nachdem sie generell Wohnungsbau und Städteplanung des Dritten Reiches und deren ideologische Implikate vorgeführt hat, beleuchtet die Vf. die rechtlichen und organisatorischen Grundlagen des Stadtaufbaus von Wolfsburg, die städtebauliche Konzeption, das Wohnungsbauprogramm, die Planung der städtischen Infrastruktur und die Finanzierungsfrage. – Die Darstellung stützt sich vor allem auf Quellen aus dem Bundesarchiv Koblenz sowie aus dem Stadtarchiv Wolfsburg und schließt mit einem kleinen Dokumenten-anhang ab.

Münster / Dortmund Wolfgang R. Krabbe

Universale Bildung im Barock. Der gelehrte Athanasius Kircher. Ausstellungskatalog, hrsg. v. der Stadt Rastatt unter Mitarbeit von REINHARD DIETERLE, JOHN FLETCHER, WOLFGANG REISS, CHRISTEL

RÖMER, GERHARD RÖMER, ULF SCHARLAU, *Karlsruhe* 1981, 119 S.

Die Stadt Rastatt verfügt mit der Bibliothek des Ludwig-Wilhelm-Gymnasiums über eine weitgehend unbekannte und unerschlossene Kostbarkeit. Aus verschiedenen Schulzusammenlegungen und Erbteilen entstanden, enthält sie nicht nur Handschriften und Inkunabeln sondern auch viele frühe Drucke und namhafte Barockbestände. 1981/82 wurde eine Athanasius-Kircher-Ausstellung aus diesem Besitz veranstaltet, enthält die Bibliothek doch über zwei Drittel der umfangreichen Publikation dieses namhaften jesuitischen Polyhistor. Ein gut gelungener Katalog mit vielen Abbildungen, Erläuterung der Ausstellungsstücke, gelungener Zeittafel und einleitenden, knappen aber ausgezeichnet orientierenden Beiträgen ist als dauerhaftes Ergebnis hier anzudeuten. Im Rahmen des in einem solchen Falle möglichen haben alle Beteiligten ausgezeichnete Arbeit geleistet. Es steht zu hoffen, daß diese unerwartet reichhaltige Ausstellung die Aufmerksamkeit auf den Besitzer dieser Schätze, diese Bibliothek also, lenkt, sie einmal gründlich erfaßt wird.

Frankfurt am Main Notker Hammerstein

INHALTSVERZEICHNIS

ABHANDLUNGEN

- CARL HAASE, Die Hafenstädte im deutschen Nordseeraum: Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Versuch eines vergleichenden Überblicks. 197
 LUISE SCHORN-SCHÜTTE, Stadt und Staat. Zum Zusammenhang von Gegenwartsverständnis und historischer Erkenntnis in der Stadtgeschichtsschreibung der Jahrhundertwende 228
 KARL DELORME, Altstadtsanierung: zum Beispiel Mainz 267

KLEINE BEITRÄGE

- MARC POULAIN, Historische Bestattungsstätten. Zur Kasseler Semiologie des Lebenskreises 290

DIE AUTOREN 298

NOTIZEN 298

BESPRECHUNGEN 302

Quellensammlungen

- HERMANN RENNEFAHRT (Bearb.), Sammlung schweizerisches Rechtsquellen. Die Rechtsquellen des Kantons Bern, Bd. I, 12 (G. Kocher). 302

Stadtgeschichte

- Geschichte original – am Beispiel der Stadt Münster. Mappen 4 bis 9 (1980–1983) (E. Sieber). . . 302
 MARIE-LUISE RECKER, Die Großstadt als Wohn- und Lebensbereich im Nationalsozialismus. Zur Gründung der »Stadt des KdF-Wagens« (W. R. Krabbe). 303

Geistesgeschichte

- Universale Bildung im Barock. Der gelehrte Athanasius Kircher. Ausstellungskatalog, hrsg. von der Stadt Rastatt (N. Hammerstein). 304

Vorschau

Für den Jahrgang 1983/84 sind u. a. folgende Beiträge vorgesehen:

4/83

- KLAUS-JÖRG SIEGFRIED
 Stadtentwicklung, Stadtarchiv und lokale Geschichtsdokumentation
 RAINER HÖNES
 Die ehrenamtliche Tätigkeit in Natur- und Denkmalschutz
 GEORG GERMANN
 »Fremdbauten« in historischer Stadtumgebung
 WOLFGANG R. KRABBE
 Der Primat des Bürgermeisters auch in der preußischen Magistratsverwaltung
 ROLAND THIELE
 Altstadtsanierung: zum Beispiel Neuburg an der Donau

1/84

- GREGOR LECHNER, OSB
 Die Madonna als Hauszeichen
 JOHANNES CRAMER
 Zur Frage der Gewerbegassen in der Stadt am Ausgang des Mittelalters
 ANDREAS MIELCK
 Wird der Stadtbewohner durch die Dichte in der Stadt beeinflußt? Ein neuer Aufsatz zu einer umstrittenen Frage
 ANDREAS FELDKELLER
 Altstadtsanierung: zum Beispiel Tübingen

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt des Erich-Schmidt-Verlages in 4800 Bielefeld bei. Wir bitten unsere Leser um Beachtung.

Ihr Partner in Bremen:

**Verkehrsverein der
 Freien Hansestadt Bremen e.V.**

Postfach 10 07 47, Bahnhofplatz 29, 2800 Bremen, Telex 2 44 854



Tourist- Information

(0421) 3636-1

Besucher-Beratung
 und Hotel-Vermittlung,
 Karten-Vorverkauf
 für Veranstaltungen,
 Stadtrundfahrten,
 Bus- und
 Schiffsausflüge.

Kongreßbüro

36 36-214

Beratung in Planung
 und Durchführung,
 Tagungsservice;
 Hotelvorbestellung

Büro Stadttouristik

36 36-222

Programmgestaltung
 für Gruppen
 und Vereine;
 Vermittlung von
 Touristik-Hostessen.

Jetzt:

*Neue Veranstalter-Broschüre.
 Bitte anfordern!*