

Gundolf bei allen konzeptuellen Schwächen dennoch ein gedankenreicher Forscher, scharfer Beobachter und sprachlicher Virtuose, was ihn freilich nicht vor Irrtümern feite. Ihn neu lesen, bedeutet kein Zurücknehmen der Kritik an schon früher erkannten Schwächen und Ungeheimheiten, sondern die Anregung zur weiteren Beschäftigung mit den von ihm präsentierten Forschungsergebnissen wie dem geschichtswissenschaftlich viel farbiger schillernden frühen 20. Jh., als wir zumeist anzunehmen geneigt sind.

Gerald Diesener

Lothar Gall (Hrsg.), Vom alten zum neuen Bürgertum. Die mitteleuropäische Stadt im Umbruch 1780-1820, R. Oldenbourg Verlag, München 1991, 678 S. (=Stadt und Bürgertum, hrsg. v. Lothar Gall, Bd. 3).

Ungeachtet der Zahl der Beiträge ist dies kein Sammelband, dem der Titel spät eine Klammer verleiht. Vielmehr sind die Studien zu 15 deutschen Städten Bestandteile eines Forschungsprojektes, das in vergleichender Weise auf die Herausarbeitung einer Typologie der Städte und ihrer Entwicklungen im Moment der Transformation politischer Verhältnisse und sozialer Zustände am Übergang vom 18. zum 19. Jh. zielt.

Gall erläutert einleitend den Fragenkatalog, den die Bearbeiter für die Gliederung ihrer Aufsätze zugrundelegten: ökonomische und soziale Ausgangslage; Verfassungswirklichkeit und Rechtsverhältnisse besonders der städtischen Eliten; Verteilung der inneren und äußeren Antriebskräfte für die Modernisierung der städtischen Verhältnisse im Zuge der Entwicklung bis 1820 und schließlich eine Bilanz der erreichten Veränderungen.

Einzeluntersuchungen gelten Bremen, Göttingen, Münster, Dortmund, Aachen, Köln, Wetzlar, Wiesbaden, Frankfurt am Main, Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim, Heilbronn, Augsburg und München. Für die Beschränkung auf Städte im Bereich des Zugriffs auf Archive der alten Bundesrepublik werden ausschließlich forschungspraktische Gründe geltend gemacht, wie sie sich zu Beginn des Projektes (vor 1989) darstellten. Dies ist verständlich, die Zahl der zum Vergleich herangezogenen Beispiele schon für diesen Raum beeindruckend. Gleichwohl bleibt die Frage, ob sich aus diesem Fundus bereits die im Untertitel versprochenen Schlüsse für eine Typologie der Städte Mitteleuropas (wie immer dies definiert wird) ziehen lassen. Leipzig etwa dürfte kaum zwischen die Kategorien „alte Handels- und Gewerbestadt“ und „Universitätsstadt“ aufzuteilen sein; der Vergleich mit Städten außerhalb des Reiches hätte grundsätzlich andere

rechtliche Rahmenbedingungen zu beachten.

Die Stoßrichtung des Projektes zielt auf die Prüfung eines gängigen Urteils, wonach die Eliten der deutschen Städte sich defensiv gegenüber dem Modernisierungsschub verhalten und sich gegen die wesentlich von außen kommenden Vertreter neuer Wirtschaftsformen und soziokultureller Muster abgeschlossen hätten. Dieses Bild wird im Ergebnis der stadthistorischen Befunde deutlich nuanciert: alte Handels- und Gewerbestädte (wie Frankfurt am Main; Köln, Hamburg oder Bremen); frühindustrielle Gewerbestädte (wie Aachen, Heilbronn, Esslingen oder Augsburg); Industriestädte (wie Dortmund, Essen oder Bochum), Residenz- und Verwaltungsstädte (wie München, Karlsruhe, Wiesbaden oder Münster), Universitätsstädte (wie Göttingen oder Heidelberg) oder die große Zahl der seit dem 18. Jh. wirtschaftlich immer weiter zurückbleibenden Städte (hier als Beispiel Wetzlar) unterliegen in sehr unterschiedlicher Weise dem Veränderungsschub, den direkter französischer Einfluß und darauf reagierende Reformen zusammen mit den technologischen Wandlungen bewirkten. Gall resümiert eine erhebliche horizontale wie vertikale Mobilität, aus der der Liberalismus die Idee der Chancengleichheit in der klassenlosen Bürgergesellschaft und die Stadtgemeinden die wiederum dynamisch zurückwirkende

Vorstellung weitgehender Aufstiegsmöglichkeiten für Außenseiter bezogen. Die anschließende soziale Abschiebung nach unten ergibt das Bild eines Mobilitätsfensters, in dem lediglich während einer kurzen Zeit und unter außergewöhnlichen Umständen größere Mobilitätschancen bestanden.¹

Das wichtigste Ergebnis des Bandes dürfte jedoch die weitergehende Differenzierung zwischen den deutschen Städten sein. Weder lassen sich einheitliche Einwirkungen der französischen Expansion auf die Städte des Reichs feststellen, noch verlief die Reform der deutschen Einzelstaaten unter dem Anpassungsdruck von außen und innen allerorten in gleicher Weise. Der Verlust städtischer Autonomie gegenüber staatlichen Neuordnungsplänen, die Beseitigung oder wenigstens Einschränkung der Reglementierungen für Zunftwesen und Handelspraxis sowie das neue Verhältnis der stärker nach außen geöffneten Städte zum Gewerbe des Umlandes ließen mehr oder minder große Teile des Bürgertums abwehrend reagieren. Die Autoren betonen dagegen aber vor allem die Tatsache, daß ungeachtet dieser Defensivstrategie tonangebender Schichten gleichzeitig zahlreiche Vertreter der alten Eliten die neue Situation für vorwärtsweisende wirtschaftliche und politische Aktivitäten nutzten.

Indem nicht nur die ökonomisch bedingten sozialen Umschichtungen

innerhalb des Bürgertums, sondern auch die Veränderungen der Rechtsstatuten, der Soziabilität und des Zugriffs auf Bildungschancen untersucht werden, zeigen die Einzeluntersuchungen die Komplexität einer Mobilität innerhalb der städtischen Eliten, die ungeachtet vielfältiger personeller Kontinuität einen Struktur- und Funktionswandel erlebten.

Matthias Middell

- 1 Die deutsche Mobilitätsforschung hat sich bisher v.a. auf die Zeit seit den 1830er Jahren konzentriert, so daß Vergleichsuntersuchungen für diesen Befund nur vereinzelt und bisher kaum systematisiert anzutreffen sind.

Rainer Hudemann / Rolf Wittenbrock (Hrsgg.), Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jahrhundert). Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIXe et XXe siècles), Saarbrücker Druckerei und Verlag GmbH, Saarbrücken 1991, 362 S., 80 Abb., 11 Tab. (= Veröffentlichungen der Kommission für saarländische Landesgeschichte und Volksforschung 21).

Der vorliegende Band faßt die Vorträge eines im Mai 1990 unter genanntem Titel veranstalteten Kolloquiums zusammen, das eine

Bestandsaufnahme bisheriger Urbanisierungsforschung in diesem Raum versuchen wollte und an dem Historiker, Kunsthistoriker, Architekten, Soziologen und Geographen aller drei Länder teilnahmen. Die im einleitenden Beitrag formulierte Absicht der Bestandsaufnahme und des Auslotens möglicher neuer Ansätze (S. 10) spiegelt sich denn auch in der heterogenen, am Ende aber doch deutlich auf die städtebauliche bzw. stadtplanerische Entwicklung der elsäß-lothringischen Städte der Reichslandzeit konzentrierten Schwerpunktsetzung der Beiträge wider. Insgesamt sieben der 16 Aufsätze lassen sich diesem Komplex zuordnen, wobei neben Zentren wie Straßburg und Metz bewußt auch kleinere Städte (Saargemünd/Sarreguemines, Diedenhofen/Thionville) zum Gegenstand gemacht werden. Den Kern der Ausführungen bildet neben der Darstellung städtischer und regionaler Politik meist die Widerspiegelung des widersprüchlichen Interessenausgleiches zwischen der alteingesessenen, frankophonen Bevölkerung und den immer stärker werdenden Kolonien der „Altdeutschen“ im Zeitraum 1871 bis 1918.

In diese Gruppe gehören etwa die Beiträge von *François Roth* „Thionville ou l'esquisse d'une politique urbaine“, von *Stefanie Woite* „Die Anlage des Bahnhofs in Metz im Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen von Einwohner-