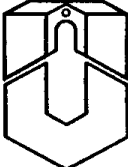


**IMIS**

Institut für Migrationsforschung  
und Interkulturelle Studien

**IMIS-BEITRÄGE**

Heft 1 / 1995

UNIVERSITÄT  OSNABRÜCK

# IMIS - Beiträge

Heft 1, Oktober 1995

**Herausgeber:**

Institut für Migrationsforschung  
und Interkulturelle Studien (IMIS)  
der Universität Osnabrück

Prof. Dr. Klaus J. Bade (Direktor)  
Prof. Dr. Eberhard Eichenhofer  
Prof. Dr. Hans-Joachim Wenzel

**Redaktion:**

Dr. Peter Marschalck

**Redaktionsanschrift:**

IMIS / FB 2  
Universität Osnabrück  
D - 49069 Osnabrück  
Tel.: (+49) 0541/969-4384  
Fax: (+49) 0541/969-4380

ISSN 0949-4723

Die **IMIS - Beiträge** erscheinen in unregelmäßiger Folge  
und werden z.Z. kostenlos abgegeben.

# Inhalt

Walter D. Kamphoefner

Urbanisierung in den USA und Deutschland -  
Parallelen und Kontraste.....5

Georg Ruhrmann

Thema 'Ausländer' im Mediendiskurs.  
Zur Typisierung und Erklärung  
von Fremdenfeindlichkeit.....23

W. Robert Lee / Peter Marschalck

Demographic Change and Industrialization  
in Germany, 1815 - 1914:  
Bremen in a Comparative Perspective.....37

Autorenhinweise.....59



## Vorwort

Mit diesem Heft der IMIS-Beiträge eröffnet das Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien (IMIS) der Universität Osnabrück eine neue Publikationsreihe, die vor allem der Dokumentation von Vorträgen, die am IMIS gehalten wurden, aber auch von hier erarbeiteten Projektergebnissen und Forschungsergebnissen aus dem Bereich der Migrationsforschung und der interkulturellen Studien dient. Neben den IMIS-Mitteilungen für Freunde und Förderer des Instituts und den IMIS-Schriften, in denen Monographien und Sammelbände erscheinen, sollen die IMIS-Beiträge ein zusätzliches Diskussionsforum bieten. Es ist geplant, in der Regel jährlich zwei Hefte herauszugeben.

Dieses Heft der IMIS-Beiträge enthält Vorträge, die im SS 1995 von Prof. Walter D. Kamphoefner, Ph.D. (Texas A & M University) und von Priv. Doz. Dr. Georg Ruhrmann (Universität Duisburg) am Institut gehalten wurden, sowie einen Beitrag von Prof. Dr. Robert Lee (Universität Liverpool) und Dr. Peter Marschalck (IMIS) für die Social Science History Association Annual Conference 1995 in Chicago. Der Beitrag von Prof. Kamphoefner ist bewußt in der leicht überarbeiteten Vortragsfassung belassen worden.

Das nächste Heft wird Anfang 1996 erscheinen und enthält am Institut im SS 1995 vergleichend diskutierte autobiographische Beiträge von Prof. Wilma Iggers, Ph.D. (Canisius College, Buffalo) und Prof. Georg G. Iggers, Ph.D. (SUNY Buffalo) über jüdische Kindheit und Jugend in Böhmen und Deutschland bis zur Emigration 1938 nach Kanada (Wilma Iggers) und in die Vereinigten Staaten (Georg G. Iggers).

Osnabrück, im Oktober 1995

Klaus J. Bade



# Urbanisierung in den USA und Deutschland

## Parallelen und Kontraste

Von Walter D. Kamphoefner<sup>1</sup>

Aus der KirchturmspERSpektive einer idyllischen Universitätsstadt wie Heidelberg, Göttingen oder gar Osnabrück könnte man sich fragen, welche Parallelen es überhaupt zwischen deutschen und amerikanischen Städten gibt. In Großstädten sieht es freilich anders aus. Mark Twain nannte Berlin bereits vor 100 Jahren 'the German Chicago'; und in Frankfurt kommen dem Beobachter Kulturdenkmale des 18. oder 19. Jahrhunderts, z.B. die Paulskirche oder das Goethehaus, fast so verloren vor wie manche Kirche im Schatten der Wolkenkratzer von Manhattan. Ein Harvard-Student in einem Rucksacktouristenführer schrieb einst, der einzige Grund, Frankfurt überhaupt zu besprechen, sei, daß viele wegen des Flughafens zwangsläufig dorthin müßten - ansonsten gäbe es genug abschreckende Beispiele von Betonwüsten zu Hause.

Meine Bemerkungen beschränken sich hauptsächlich auf das 19. und 20. Jahrhundert, weil ich mich dort am besten auskenne, und weil es davor in den USA kaum Städte gab, die man mit den deutschen vergleichen könnte. In der Städtegeschichte sind wirtschaftliche, soziale, und politische Faktoren schwer voneinander abzugrenzen, sie sind zudem eng mit der Stadtgeographie verschränkt; also müssen alle Faktoren zwangsläufig in die Betrachtung einbezogen werden. Als kurzes Fazit könnte man vorausschicken, daß während der Hochindustrialisierung bis zum Ersten Weltkrieg die Parallelen zwischen den USA und Deutschland überwogen und danach die Entwicklungen auseinandergingen.

Denkt man an die deutsche Stadtgeographie, hat man als erstes einen Kreis vor Augen: die Stadtmauer. Dagegen ist das prägende Image einer amerikanischen

---

<sup>1</sup> Vortrag im Rahmen der Guest Lectureships by Distinguished Americans at German Universities des German Marshall Fund.

Stadt ein rechter Winkel: das Reißbrettmuster des typischen Straßenplans. Dennoch täuscht das romantische Bild deutscher Städte, sofern sie nicht die Industrielle Revolution verpaßt haben.

Als typisches Muster verläuft eine Eisenbahnlinie als Tangente zur Stadtmauer, mit dem Hauptbahnhof am Berührungspunkt; oder es gibt, wie in Osnabrück, zwei fast rechtwinklige Tangenten. Das Eintreffen der Eisenbahn bedeutet eine geographische und zeitliche Zäsur. Seither ähneln die deutschen Städte den amerikanischen viel mehr als zuvor. Allgemein kann man sagen: Je größer eine Stadt und je schneller ihr Wachstum, desto unbedeutender ist heute noch der historische Stadtkern. Wird die Mauer wie in Osnabrück und vielen anderen Städten durch eine Ringstraße ersetzt, oder, wie in Köln, durch eine Umgehungsautobahn, ist die Romantik weitgehend dahin.

Die moderne Urbanisierung hängt eng mit der Industrialisierung zusammen, und es wäre schon verwunderlich, wenn die beiden Nationen, die im 19. Jahrhundert an erster und zweiter Stelle im industriellen Wachstum standen und bis zur Jahrhundertwende England in der Produktion überholten, nicht viele Gemeinsamkeiten aufwiesen. Die Städtesysteme beider Länder ähneln sich auch in ihrer Dezentralisierung: Keine Stadt nimmt eine so hervorragende Stelle ein wie z.B. Paris oder London; ob die zukünftige Hauptstadt Berlin es schafft, bleibt noch abzuwarten, scheint mir aber unwahrscheinlich. Auch in den USA ist die Wirtschaftshauptstadt nicht mit der politischen Hauptstadt identisch.

In Amerika nahm der Urbanisierungsgrad in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts langsam zu; es dauerte von 1790 bis 1840, um den Urbanisierungsgrad von 5 auf 10 Prozent zu verdoppeln. Danach gab es praktisch eine Zunahme von 5 Prozentpunkten je Dekade, bis die USA 1920 zu mehr als der Hälfte urbanisiert waren. In Deutschland dagegen stagnierte die Urbanisierung weitgehend im frühen 19. Jahrhundert und verzeichnete erst in den Jahren nach 1855 eine bedeutende Zunahme.

Innovationen im Verkehrssektor waren es vor allem, die der Urbanisierung neue Impulse gaben. Die ersten wichtigen Inlandsstädte Amerikas lagen an Wasserwegen und blühten mit der Entwicklung des Dampfbootes auf. Flußwege



wurden durch Kanäle ergänzt, wie schon 1825 der Erie-Kanal, der einen Wasserweg vom New Yorker Hafen bis zu den Großen Seen herstellte. Vor allem war es die Eisenbahn, die als Lokomotive des Wachstums diente, als Leitsektor, der Wellen in alle Himmelsrichtungen schlug. Besonders für die Schwerindustrie wurden sowohl in Deutschland als auch in den USA Produktionsmöglichkeiten in den Städten eröffnet.

Schwerpunkte des Wachstums wurden nun Orte, an denen der Wassertransport von Eisenerz mit dem Schienenweg für Kohle zusammentraf. Das galt bekanntlich für das Ruhrgebiet, aber auch für die amerikanischen Binnenhäfen an den Großen Seen. Chicago profitierte bereits vom Flußverkehr durch eine Kanalverbindung mit dem Mississippi, aber vor allem von der Eisenbahn, die dort den wichtigsten Knotenpunkt Amerikas entwickelte. Erst nach 1830 gegründet, schoß die Stadt rasch zu einer Metropole empor: Ihre Bevölkerung hatte sich in den 1840er Jahren fast versechsfacht, in den 1850er Jahren fast verdreifacht, in den 1860er Jahren mehr als verdoppelt, war in den 1870er Jahren - trotz des großen Brandes von 1871 - um 68 Prozent gewachsen und hatte sich in den 1880er Jahren wieder mehr als verdoppelt zu einer Millionenstadt. Um die Jahrhundertwende war sie eine Weltstadt mit 1,7 Millionen Einwohnern, die zweitgrößte Stadt Amerikas.

Wenn auch Chicago ein extremes Beispiel bleibt, verlief das Wachstum amerikanischer Städte allgemein viel stürmischer als das der deutschen. Während der drei Jahrzehnte nach der Reichsgründung lagen die durchschnittlichen Wachstumsraten deutscher Großstädte knapp über 30 Prozent pro Dekade. Spitzenreiter Dortmund erreichte in den 1890er Jahren annähernd 60 Prozent, während selbst Berlin nie mehr als 50 Prozent in einer Dekade zunahm. Dagegen war es keine Seltenheit für amerikanische Städte, sich innerhalb eines Jahrzehnts zu verdoppeln, wie z.B. Rochester in den 1830er Jahren, Cincinnati in den 1840ern, St. Louis in den 1850ern, Cleveland in den 1860ern, Los Angeles in den 1870ern, Brooklyn in jeder Dekade zwischen 1820 und 1860 usw.

Ein Grund dafür war die europäische und nicht zuletzt die deutsche Einwanderung, die sich vorwiegend in amerikanischen Städten konzentrierte. Etwa fünf Millionen Deutsche wanderten im Jahrhundert vor dem 1. Weltkrieg nach Ame-

rika aus. Die Bedeutung dieser Bewegung wird klar, wenn man bedenkt, daß die deutschen Einwanderer New Yorks um 1900 eine Großstadt gebildet hätten, die nur von 7 Städten in Deutschland übertroffen worden wäre, nämlich von Berlin, Breslau, Dresden, Hamburg, Köln, Leipzig und München. Nimmt man die Einwanderer *kinder* dazu, wären die 800.000 Deutschstämmigen in New York nur von Berlin übertroffen worden, und auch die knapp 400.000 in Chicago nur von den sieben obengenannten Städten.

Bereits vor dem Bürgerkrieg zeigten amerikanische Städte ein sehr heterogenes Bild in der Zusammensetzung ihrer Bevölkerung. Dort stellten manchmal Einwanderer einen so hohen Bevölkerungsanteil wie in deutschen Städten die Zuwanderer überhaupt. 1860 bildeten Einwanderer fast genau die Hälfte der Wohnbevölkerung in Milwaukee, Chicago, St. Louis und San Francisco und stellten mehr als 44 Prozent in Buffalo, Cincinnati, Cleveland, Detroit und New York.

Wenn Stimmen aus Deutschland heutzutage von 'Überfremdung' berichten, wissen sie wohl nicht, wovon sie reden. Nicht einmal der vielzitierte Berliner Stadtteil Kreuzberg hat mit seinen 29 Prozent einen so hohen Ausländeranteil wie die durchschnittliche amerikanische Stadt 1870 mit 33 Prozent. Freilich waren darunter viele englischsprachige Einwanderer. Aber allein die deutschen Einwanderer waren damals stärker in der Stadtbevölkerung vertreten als *alle* Ausländer in der durchschnittlichen deutschen Großstadt heute (und in Deutschland sind, im Gegensatz zu den USA, auch viele in Deutschland selbst geborene Menschen nach wie vor Ausländer). Freilich waren deutsche Städte früher noch homogener; um die Jahrhundertwende war eine Stadt mit mehr als fünf Prozent fremdsprachigen Bewohnern eine Seltenheit.

Binnenwanderung spielte, wie in Deutschland, auch in den USA eine erhebliche Rolle im Urbanisierungsprozeß; wie groß ihr Anteil war, läßt sich nicht sagen, weil in den amerikanischen Volkszählungen keine Geburtsorte, sondern nur Bundesstaaten angegeben sind. Aber die Proportion der Ortsgebürtigen war in deutschen Städten oft höher als die der im gleichen Bundesstaat Geborenen in Städten der USA. In Deutschland gab es nur wenige Fälle wie Gelsenkirchen, wo Ortsgebürtige weniger als 40 Prozent der Bewohner ausmachten, obwohl

deren Anteil in schnell wachsenden Städten oft unter 50 Prozent sank. Das Wanderungsvolumen in den Städten war um ein Vielfaches größer als das Nettowachstum erahnen läßt. Allerdings nahmen dabei amerikanische Städte kaum eine Sonderstellung ein. Die Melderegister belegen indes, daß auch deutsche Städte wahrhaftige Bienenkörbe der Ab- und Zuwanderung waren.

Kommunalpolitiker hüben wie drüben wurden durch Wanderung und Wachstum mit gewaltigen Problemen konfrontiert. Die Systeme der Kommunalpolitik und die Wege, auf denen diese Probleme angegangen wurden, bilden einen der stärksten Kontraste zwischen Deutschland und Amerika überhaupt: Im un-demokratischen preußischen Dreiklassenwahlrecht wählte eine kleine Elite, die ein Drittel des Steueraufkommens erbrachte, auch ein Drittel der Mitglieder des Abgeordnetenhauses. In den Kommunen wurde das Dreiklassenwahlrecht noch verschärft durch den Zensus, d.h. einen Mindeststeuersatz als Voraussetzung für das Stimmrecht. In den meisten größeren Städten wählten ein paar hundert Bürger ein Drittel des Stadtrats. In Berlin bestand 1909 diese oberste Steuerklasse sogar aus weniger als 1.000 Bürgern. In der westpreußischen Stadt Elbing mit insgesamt etwa 6.000 Wahlberechtigten hatte sich zwischen 1907 und 1909 die oberste Steuerklasse verdoppelt - von 1 auf 2 Personen! Die meisten Städte außerhalb Preußens hatten ebenfalls ein Dreiklassenwahlrecht, einen Zensus oder beides. Die Auswirkungen solcher Systeme lassen sich leicht vorstellen. In Hamburg z.B. erbrachten 140.000 sozialdemokratische Stimmen 9 Sitze, während keine 10.000 Notabelnstimmen nötig waren, um 12 Sitze zu erobern.

Das amerikanische System dagegen litt womöglich an einem Überfluß an Demokratie: Alle Beschränkungen des Wahlrechts aufgrund von Steuerleistung und dergleichen waren bereits im frühen 19. Jahrhundert abgeschafft worden. Frauen indes bekamen, wie in Deutschland, erst nach dem Ersten Weltkrieg das Stimmrecht. Männlichen Einwanderern (sofern sie 'weißer Rasse' waren) stand grundsätzlich das Recht auf Naturalisierung nach 5 Jahren im Lande zu, bis 1906 sogar ohne jegliche Prüfung der Sprach- oder Staatskenntnis. Einige Bundesstaaten gingen noch weiter und verliehen das Wahlrecht an Einwanderer bereits nach zwei Jahren, sofern sie formell erklärt hatten, die Naturalisierung anzustreben. Wo eine Lokalregierung an möglichst vielen Einwandererstimmen

interessiert war, war die Handhabung gelegentlich noch großzügiger. 'Vote early and vote often' war angeblich die Anweisung mancher Parteibosse an ihre Hilfstruppen.

Bereits in den 1850er Jahren äußerten nativistische Kreise ihre Besorgnis über den wachsenden Einfluß der Einwanderer in der Politik, besonders in den Städten. In Milwaukee waren um 1860 ein Drittel der Bewohner und die Hälfte der männlichen Haushaltsvorstände in Deutschland geboren - ein extremes Beispiel freilich, aber nicht einmalig. Bis zur Jahrhundertwende veränderten sich an dem Bild lediglich die Nationalitäten der Einwanderer. In gut einem Viertel aller Städte bestand die potentielle Wählerschaft (Männer über 21) zu 45 Prozent und mehr aus Einwanderern; in 23 Städten gab es Einwanderermehrheiten in der Wählerschaft. Spitzenreiter war die Textilstadt Fall River, Massachusetts, in der fast zwei Drittel der männlichen Erwachsenen eingewandert waren. Zieht man Einwandererkinder mit in Betracht, fällt das Bild noch extremer aus. Es blieb nur noch eine Minderheit von 36 Prozent aller Stadtbewohner, die nicht Einwanderer oder Einwandererkinder waren. In Großstädten war der Anteil der alteingessenen Amerikaner noch geringer, durchweg weniger als ein Drittel.

Amerikanische Kommunalpolitik und Kommunalverwaltung ist oft mit einem Geruch von Korruption, Vetternwirtschaft und Ineffizienz behaftet, und das nicht ganz zu Unrecht. Eine hohe Konzentration von Einwanderern war freilich weder eine notwendige noch eine hinreichende Voraussetzung für politische Korruption. Die meisten Einwanderer brauchten allerdings keine Bestechung, um für die 'Maschine' (wie die korrupte politische Clique im Volksmund hieß) zu stimmen. Sie kannten ihre Freunde. Die 'Maschine' bildete ein primitives soziales Netz, das ansonsten in amerikanischen Städten seinerzeit weitgehend fehlte. Mit der raschen Expansion der Städte - und damit auch des Straßennetzes, der Wasser- und Gaswerke, Kanalisation, des öffentlichen Verkehrs usw. - gab es auch viele Arbeitsplätze für Ungelernte bei der Stadt. Daß die Großzügigkeit der 'Maschine' in hohem Maße aus öffentlichen Mitteln finanziert wurde, steht außer Frage. Gelegenheiten zur Bestechung waren ohnehin größer als in Deutschland, da viele Dienstleistungen wie Straßenbahnen, Gas-

und Kraftwerke nicht durch städtische Betriebe, sondern über lukrative Konzessionen durch private Unternehmer erbracht wurden.

Nicht jede Reformbestrebung in amerikanischen Städten darf jedoch für bare Münze genommen werden. Viele 'Saubermänner' waren allein an der Senkung der Steuerlast für das Bürgertum interessiert, egal um welche sozialen Kosten, und seien es Kürzungen am Etat des ohnehin strapazierten Schulwesens. Solche Reformer empörten sich viel mehr über die Bestochenen als über die Bestecher und weigerten sich wiederholt, lukrative Konzessionsverträge zu kündigen, egal auf welche korrupte Weise sie zustande gekommen waren. Auch die soziale Kontrolle der Einwandererbevolkerung, vor allem durch Beschränkung oder Prohibition des Alkoholverkaufs, nahm einen hohen Stellenwert unter den Reformprioritäten ein.

Während die deutsche Kommunalpolitik mit der Weimarer Republik durch die Abschaffung des Dreiklassenwahlrechts und die Einführung des allgemeinen und gleichen Wahlrechts demokratischer wurde, verloren die amerikanischen Städte durch das sogenannte 'progressive movement' im frühen 20. Jahrhundert etwas von ihrer Basisdemokratie. Viele Funktionen wurden statt von gewählten Politikern nunmehr von ernannten Experten übernommen. Sogar der Bürgermeister selbst wurde in kleineren Städten oft durch einen angestellten City-Manager (Stadtdirektor) ersetzt, in Großstädten allerdings seltener. Auch dort aber versuchte das Bürgertum, den Einfluß der Einwanderernachbarschaften einzudämmen, indem z.B. Stadtratsabgeordnete nicht mehr nach Bezirken, sondern 'at large' auf Gesamtstadtbasis gewählt wurden. Im Süden wird noch heute die gleiche Strategie angewendet, um die Schwarzen politisch in Schach zu halten.

Welches Regierungssystem, das deutsche oder das amerikanische, ist mit den Problemen der Urbanisierung besser fertig geworden? Eine allgemeingültige Antwort läßt sich kaum geben. Wahrscheinlich haben deutsche Städte ihre öffentlichen Mittel effizienter eingesetzt. Aber man soll die Amerikaner nicht unterschätzen, zumal sie durch schnelleres Wachstum und heterogenere Bevölkerung mit größeren Problemen konfrontiert waren.

Eine neuere Untersuchung von Jon Teaford zur amerikanischen Stadtverwaltung trägt den Titel 'The Unheralded Triumph' - fast unübersetzbar, etwa: 'der verkannte Triumph'. Darin macht der Autor überzeugend geltend, daß amerikanische Städte bis zur Jahrhundertwende oder bis zum Ersten Weltkrieg viel besser waren als ihr Ruf, selbst im internationalen Vergleich. Zwar war die amerikanische Polizei oft politisiert und korrumpiert, auch die Armenfürsorge war unzureichend, und die arbeitsintensive Straßenreinigung war in Deutschland besser, aber insgesamt hatten die Amerikaner hinreichend Grund zum Stolz auf ihre städtischen Errungenschaften. Zur Jahrhundertwende waren die Stadtbibliotheken und Parks in den Vereinigten Staaten die größten der Welt, das städtische Gesundheitswesen, das öffentliche Verkehrswesen und die Feuerwehren die fortschrittlichsten, die Straßenbeleuchtung am hellsten, die Wasser- und Abwasserleitungen am weitesten ausgedehnt, die Wasserlieferung am großzügigsten. Amerikanische Städte erwiesen sich als besonders schnell in der Adaption neuer Technologien.

Im Gesundheits- und Verkehrswesen konnten sie zumindest mit deutschen oder britischen Städten mithalten. Die Sterblichkeitsraten in den 8 größten Städten um 1890 lagen zwischen 20 und 25 pro 1.000 und damit etwas günstiger als in Deutschland oder England. Um die Jahrhundertwende hatte keine dieser US-Großstädte eine Mortalität über 20 pro 1.000, aber noch 4 von 7 deutschen und 5 von 7 britischen Städten vergleichbarer Größe lagen über dieser Marke.

Mortalität, besonders von Kindern, war auch eine Auswirkung der Wohn- und Bebauungsdichte. Diese wiederum wurde durch den Ausbau des Straßennetzes und die dadurch erreichte Entlastung des Bevölkerungsdrucks in den Innenstädten beeinflusst. Im öffentlichen Verkehrswesen waren die Amerikaner im späten 19. Jahrhundert - im Gegensatz zu heute - den Deutschen um einiges voraus. Die elektrische Straßenbahn, und davor schon die Pferdebahn, setzte sich in Amerika viel schneller durch als beim europäischen Spitzenreiter Deutschland. 1890 war die Zahl der Straßenbahnfahrten in Berlin, Dresden, Köln und Leipzig pro Kopf nicht einmal ein Drittel so hoch wie in New York, Chicago, Boston und Philadelphia. Bis zum Ersten Weltkrieg hatte sich der Abstand verringert, jetzt lag das Verhältnis bei etwa 2 zu 3. Sogar Los Angeles, die

total autogerechte Stadt im späten 20. Jahrhundert, hatte einst das größte Straßenbahnnetz der Welt mit über 1.800 km Gleisen.

Dieses ausgedehnte Verkehrsnetz, und dadurch die Erreichbarkeit von billigerem Bauland, ist mit ein Grund dafür, daß die Chancen, ein eigenes Haus zu besitzen, für Stadtbewohner in den USA erheblich günstiger waren als in Deutschland. Das Statistische Jahrbuch deutscher Städte veröffentlichte Angaben für 24 meist größere Städte um die Jahrhundertwende. In den meisten ostdeutschen Städten lag der Anteil der Hausbesitzer unter 10 Prozent; am geringsten war er in Berlin mit weniger als 3 Prozent. Im Westen sah es etwas besser aus. Zwischen 10 und 15 Prozent aller Haushalte waren Haus- oder Wohnungseigentümer in Köln, Düsseldorf, Essen, Hannover, Karlsruhe, Kiel, Mannheim, Straßburg und Stuttgart. Spitzenreiter mit großem Abstand war Lübeck mit einem Drittel aller Familien in eigenen Häusern oder Wohnungen.

Die amerikanische Volkszählung von 1900 schloß auch eine Erhebung zum Hausbesitz ein. Dabei stellte sich heraus, daß mehr als ein Viertel aller amerikanischen Stadtbewohner Hausbesitzer waren. Wie in Deutschland gab es regionale Unterschiede, aber selbst im Großraum New York lag die Rate über 12 Prozent. Das verblüffendste an diesen Befunden ist aber die Tatsache, daß Einwanderer höhere Besitzraten aufwiesen als geborene Amerikaner. In Großstädten mit über 100.000 Einwohnern waren im Durchschnitt gut ein Drittel aller Einwandererfamilien, aber kaum mehr als ein Viertel aller Einheimischen Hausbesitzer.

Eine systematische Untersuchung der Faktoren, die Hausbesitz begünstigten, ergab, daß Einwanderer wie Einheimische am erfolgreichsten waren in neueren, kleineren, schnell wachsenden Städten im Mittelwesten und besonders im Westen. Einwanderer schnitten auch besser ab in Städten, die nicht einseitig industriell geprägt waren. Aber als wichtigster Faktor für beide Gruppen erweist sich der Anteil der Einfamilienhäuser am Wohnungsbestand. Hier sieht man einen der grundlegenden Unterschiede zu deutschen Städten, und zwar bereits im Zeitalter der Straßenbahn, bevor das Auto das amerikanische Stadtbild fundamental veränderte. Amerikanische Städte hatten nur die Hälfte der Bevölke-

rungsdichte und einen weitaus größeren Anteil an Einfamilienhäusern als deutsche Städte.

Diese Kontraste, schon in Ansätzen im Zeitalter der Straßenbahn erkennbar, wurden durch die revolutionären Entwicklungen im Verkehrswesen des 20. Jahrhunderts exponentiell verstärkt. Wir Amerikaner erkennen gerne die Deutschen Otto, Benz und Daimler als Erfinder des Autos an. Für die Städtegeschichte war das alles unerheblich, solange das Auto ein Spielzeug der Reichen blieb. Woodrow Wilson äußerte sogar 1906 die Befürchtung, der dadurch erweckte Neid würde zum Sozialismus führen. Henry Ford hatte ihm einen Strich durch die Rechnung gemacht. Zwei Jahrzehnte bevor Ferdinand Porsche seinen ersten Prototyp, den VW, vorstellte, gelang es Ford bereits, im wörtlichen Sinne einen 'Volks-Wagen' zu produzieren: Seit Einführung der Fließbandherstellung 1914 setzte er seine Preise systematisch herab, bis 1924 das Modell 'T' für weniger als \$ 300 zu erwerben war. Gemessen an der Kaufkraft war das ein durchschnittlicher Arbeiterlohn von nur drei Monaten. Ford gab dem Publikum, was es brauchte (sogar die eintönige schwarze Farbe war auf die Bedürfnisse des Fließbandes zugeschnitten); Hauptkonkurrent General Motors gab ihm, was es begehrte, Autos als Statussymbole, mit erkennbaren Modell- und Jahresunterschieden und wirkte innovativ bei der Einführung des Ratenkaufs.

Wie revolutionär diese Entwicklung war, wird erst im internationalen Vergleich sichtbar. Bereits 1920 erreichte Amerika einen Motorisierungsgrad, der von England, Frankreich und Schweden erst nach 1950 überschritten wurde, von der BRD und Italien erst nach 1960, von der DDR wohl erst nach der Wende. Vor 1930 kam auf jeden fünften Amerikaner ein Auto, in Deutschland lag dieses Verhältnis noch 1970 bei 1 zu 4. Dem eigenen Haus im Grünen stand damals nur noch die Weltwirtschaftskrise im Wege.

Schon in den 1920er Jahren löste die Motorisierung einen Bauboom in den Vororten aus. In den sieben Jahren vor dem großen Krach von 1929 wurden jährlich fast 900.000 neue Häuser gebaut, vorwiegend in Vororten, die doppelt so schnell wuchsen wie die Kernstädte. Beim Ausbruch der Krise war damit zunächst einmal Schluß. Während der vier Jahre der Amtszeit von Präsident



Hoover ging der Häuser- und Wohnungsbau um 95 Prozent zurück, die Hälfte aller Haushypotheken kam in Verzug. Diesmal war vor allem die Mittelschicht betroffen. Also griff die amerikanische Regierung zum ersten Mal in ihrer Geschichte (abgesehen von kleinen Projekten im Zusammenhang mit der Rüstungsfabrikation im Ersten Weltkrieg) in den freien Wohnungsmarkt ein, allerdings mit einer - auf den weißen Mittelstand zielenden - typischen Mittelstandspolitik.

Das soll nicht heißen, daß die Unterschichten ganz leer ausgingen, aber für sie wurde vergleichsweise wenig getan. In Europa setzte ein sozialer Wohnungsbau von bedeutendem Ausmaß bereits nach dem Ersten Weltkrieg ein. Deutschland und Großbritannien bauten während der 1920er Jahre jeweils eine Million öffentlich subventionierter Wohnungen; in den Niederlanden wurde so ein Fünftel der Bevölkerung neu behaut. In den USA hingegen wurden bis zum Zweiten Weltkrieg nur 130.000 öffentliche bzw. Sozialwohnungen errichtet. Bis 1962 waren zwei Millionen Personen in 500.000 öffentlichen Wohnungen untergebracht. Aber nur 1 Prozent des Wohnungsbestands der USA war 1980 in öffentlicher Hand, in England dagegen 46 Prozent, in Frankreich 37 Prozent. Gravierender als der zahlenmäßige Mangel war die Tatsache, daß der öffentliche Wohnungsbau die bereits bestehende Rassentrennung noch verstärkte. Fast alle Vororte machten von ihrem Recht Gebrauch, Sozialwohnungen innerhalb ihrer Grenzen abzulehnen. Also entstanden z.B. 95 Prozent des öffentlichen Wohnungsbaus in Chicago in schwarzen Ghettos - keineswegs eine atypische Zahl. Dadurch wurden soziale Probleme eher verschärft als gemildert - man tauschte lediglich horizontale Ghettos gegen vertikale. Newark, New Jersey, mit den meisten öffentlichen Wohnungen pro Kopf in ganz Amerika, gilt dennoch als die Stadt mit den vielleicht gravierendsten Problemen von allen.

Stärker jedoch als durch solche direkte Beteiligung am Wohnungsbau leistete der amerikanische Staat der Rassentrennung Vorschub durch seine indirekte Subventionierung der Umzüge in die Vororte. Die 1933 vom *New Deal* geschaffene *Home Owners Loan Corporation* stützte die bedrohte Mittelschicht, indem sie eine Million Haushypotheken neu finanzierte. Eine wichtige Innovation dabei waren sich selbst amortisierende Hypotheken mit einer Laufzeit von

20 Jahren oder mehr, statt wie bisher 5 oder 10 Jahren. Aber dafür brauchte man langfristige Prognosen der Entwicklung von Stadtteilen, damit aus dem Wiederverkauf keine Verluste entstünden, falls ein Hypothek in Verzug käme und verpfändet würde. Also entwickelte man ein Benotungssystem für Nachbarschaften - wobei schwarze Viertel immer die schlechteste der vier Noten bekamen und Nachbarschaften, die an die Ghettos grenzten, die zweitschlechteste. Die höchste Note bekamen in den meisten Fällen nur Vororte.

Die gleichen Praxis wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von den Nachfolgebehörden, der *Federal Housing Authority (FHA)* und der *Veterans Administration (VA)* übernommen. Deren Programme standen zwar prinzipiell allen Bürgern, auch Schwarzen, offen - aber: wo sie ein Haus hätten bezahlen können, bekamen sie keine Regierungskredite; und in den Vierteln, wo Kredite gewährt wurden, konnten sich Schwarze die Preise kaum leisten, immer vorausgesetzt, jemand wäre überhaupt bereit gewesen, an sie zu verkaufen. Die *Federal Housing Authority* duldet und empfahl sogar vertragliche Beschränkungen beim Grundstücksverkauf, die den Weiterverkauf an Schwarze untersagten, bis dies 1949 vom Bundesgerichtshof für verfassungswidrig erklärt wurde. Also wurde diese Benotung zu einer 'self-fulfilling prophecy', was dem Verfall von schwarzen Nachbarschaften angeht.

Für weiße Amerikaner hingegen waren diese Programme ein Riesenerfolg, der das Tempo der Suburbanisierung mit staatlicher Subventionierung erheblich beschleunigte. In St. Louis und Umgebung beispielsweise wurden in der Stadt selbst nur ein Fünftel der Kredite vergeben, die in den umliegenden unabhängigen Vororten zur Verfügung standen, obwohl die Stadt die doppelte Bevölkerung und zehnmal soviel schwarze Bewohner zählte wie die Vororte. Die Bedingungen für Baukredite waren sehr großzügig: eine Anzahlung von höchstens 5 Prozent, manchmal sogar 'no money down', also keine Anzahlung; die Zinsen lagen ebenfalls bei etwa 5 Prozent und die Laufzeiten bei 20 bis 30 Jahren. Hinzu kam, daß Kreditzinsen und lokale Grundsteuern von der Einkommenssteuer abgesetzt werden konnten. Damit wurde es in der Tat preiswerter zu kaufen als zu mieten. (Selbst nach 1990 beliefen sich diese Steuervergünstigungen auf jährlich 50 Milliarden Dollar, den doppelten Betrag der Bundesaussgaben für die Städte vor den letzten republikanischen Kürzungen.)

Die Sturmflut aus der Innenstadt brach vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg los, als die aufgestaute Nachfrage der Krisen- und Kriegsjahre endlich befriedigt werden konnte. Bereits 1946 entstanden fast eine Million Einfamilienhäuser, 1950 war der Spitzenwert, 1,7 Millionen, erreicht. Von diesen Millionen von Neubauten wurden in den 1950er und 60er Jahren fast die Hälfte durch die *Federal Housing Authority* oder die *Veterans Administration* finanziert. Das schuf Platz für den Baby-Boom - schon 1950 hatten fünf Sechstel aller Familien mehr als einen Raum pro Person. Ästhetisch betrachtet sind die meisten Vororte sicher keine Kunstwerke der Architektur; aber es war schon ein Kunststück, den Anteil der Hausbesitzer unter amerikanischen Familien von 44 Prozent zu Anfang des *New Deal* auf 63 Prozent im Jahr 1972 zu erhöhen. Bei Gewerkschaftsmitgliedern waren es 75 Prozent, bei intakten weißen Familien in Kleinstädten sogar 95 Prozent. Zusammengenommen liegt der Hausbesitzeranteil in den USA etwa doppelt so hoch wie in Deutschland und anderen europäischen Ländern.

Was in Amerika auf der Strecke blieb, waren die Innenstädte. Eine derartige Flucht der Mittelschichten aus der Stadt würde in Deutschland kaum gravierende Auswirkungen gehabt haben - sie ließen sich durch Eingemeindungen wieder einfangen. In Amerika jedoch hatte sich das Tempo der Eingemeindungen seit der Jahrhundertwende verlangsamt. Seit 1930 hörten sie in den älteren Städten des Nordostens und Mittelwestens sogar praktisch auf. Die Gesetze sind für jeden Bundesstaat anders, aber allgemein haben 'Eingemeindungskandidaten' ein Vetorecht. Die alten Großstädte wurden von ihren Korsetts umringt und regelrecht erwürgt. Die Zensusbehörden haben daraus Konsequenzen gezogen und einen neuen Begriff entwickelt: die *Standard Metropolitan Statistical Area* (SMSA), die die wirtschaftlichen anstelle der politischen Grenzen einer Metropole umfaßt. Von den 15 größten Metropolen Amerikas gibt es nur eine, Houston, in der die Kernstadt mehr als die Hälfte der Gesamtbevölkerung der *Standard Metropolitan Statistical Area* ausmacht. In Boston, Pittsburgh und St. Louis sind es nicht einmal 20 Prozent.

Seit 1950 haben 18 der 25 damals größten Städte Amerikas innerhalb ihrer politischen Grenzen Bevölkerungseinbußen erlitten. Der Zensus von 1980 kam denn auch zu dem verblüffenden Befund, daß 40 Prozent aller Amerikaner, über

100 Millionen insgesamt, jetzt in Vororten wohnen, mehr als in Städten oder auf dem Land. Heute leben laut 'Time Magazine' etwa die Hälfte aller Amerikaner in Vororten und nur ein Viertel in den Innenstädten. Stärkster Verlierer bei der Volkszählung von 1980 war St. Louis, das vor hundert Jahren so unvorsichtig war, seine Grenzen praktisch in der Verfassung des Bundesstaates Missouri festzuschreiben und sie seitdem, trotz verschiedener Versuche in den 1920er und 1960er Jahren, nicht hat verändern können. In Deutschland haben höchstens die Hansestädte ein ähnliches Problem, wenn die Stadtgrenzen zugleich Landesgrenzen sind.

Gravierender als in Deutschland wirkt sich das Problem in Amerika aus, weil der Kommunalhaushalt, und dabei insbesondere der Bildungsetat, weitgehend über lokale Grundsteuern finanziert wird. War 1960 das Pro-Kopf-Einkommen in den Städten noch 6 Prozent höher als in den Vororten, so hatten die Vororte 1987 schon einen Vorsprung von 59 Prozent. Die Elite und die Mittelschichten in den Vororten genießen alle Vorteile der Metropole, ohne deren Lasten zu tragen. Die Kernstadt gerät dabei leicht in einen Teufelskreis von erhöhten Steuersätzen und beschleunigter Abwanderung. Etwa 15 Großstädte haben seit den 1960er Jahren solche Steuerausfälle zu ersetzen versucht durch ein *earnings tax*, eine Art städtische Einkommenssteuer für alle dort Beschäftigten. Dafür braucht man normalerweise die Zustimmung des Landesparlaments bzw. der *state legislature*, aber mittlerweile sind die Vororte dort stärker vertreten als die Innenstädte - mit dem Resultat, daß kürzlich ein entsprechender Gesetzentwurf in Connecticut scheiterte.

Hinzu kommt, daß die Abwanderung zunehmend von der Wohnbevölkerung auf die Geschäfte und Industrien übergreift. In Ansätzen bestand dieses Phänomen schon seit Beginn des Autozeitalters, besonders bei Autofabriken und anderen Großanlagen wie Stahlwerken, nicht viel anders als in Deutschland. Aber in den USA intensiviert es sich massiv seit dem Zweiten Weltkrieg und besonders seit 1956, als der Bau des *Interstate Highway Systems* begann. Es ist dem deutschen Autobahnssystem ziemlich ähnlich, mit zwei wichtigen Unterschieden: Erstens reichen nicht nur die Zubringer, sondern auch die Schnellstraßen bis in die Innenstädte hinein, damit die Bewohner der Vororte möglichst schnell hinein- und hinauskommen. Zweitens gibt es um jede größere Stadt herum eine

Umgehungsautobahn mit einem Radius von vielleicht 20 km vom Stadtmittelpunkt; die von St. Louis z.B. liegt völlig außerhalb der politischen Grenzen der Stadt.

Diese Umgehungsstraßen, oft *beltways* genannt, wurden zu neuen Achsen des Wachstums. Also wandern nicht nur die zahlungskräftigen Bewohner aus den Städten ab, sondern auch zunehmend die Arbeitsplätze. Schon 1963 lag die Hälfte der industriellen Beschäftigungsverhältnisse in den Vororten; heutzutage sind es sogar zwei Drittel. Ein Beispiel von vielen: Vor etwa fünfzehn Jahren schloß das alte General Motors-Montagewerk in downtown St. Louis; ein neues Werk entstand in Wentzville, einem Ort, der weiter außerhalb die Stadt liegt als die Farm, auf der ich aufgewachsen bin - etwa 70 km vom Stadtzentrum entfernt. Zugunsten von General Motors muß man sagen, daß die Firma einen der wenigen Standorte im ländlichen Umland mit einem bedeutenden schwarzen Bevölkerungsanteil gewählt hat - aber für die Ghettobewohner in St. Louis ist das ein schwacher Trost.

Rassenkonflikte und -vorurteile beschleunigen oft die Flucht in die Vororte, und das besonders bei den Maßnahmen zur Rassenintegration in den Schulen. Die lokalen Schulbezirksgrenzen sind meist mit den Gemeindegrenzen identisch; also werden nur die armen Schwarzen mit den wenigen restlichen armen Weißen in der Kernstadt integriert (wodurch wiederum mehr Weiße in Vororte oder Privatschulen abwandern), während die Vorortbewohner außerhalb bleiben - mit einem guten Gewissen und vielleicht 5 Prozent Vorzeige-Schwarzen, ebenfalls aus der Mittelschicht. Zudem sind Vorortschulen zumeist von viel höherer Qualität, obwohl die Steuersätze unter Umständen niedriger liegen als in der Stadt. Zumindest einen Hoffnungsschimmer bietet der Finanzausgleich zwischen reichen und armen Schulbezirken, der neuerdings in etwa 10 Bundesstaaten vorgenommen wurde, oft nicht freiwillig, sondern auf Anweisung der Gerichte. Einschlägige Prozesse sind in einem Dutzend anderer Bundesstaaten im Gange. In Texas ist in der vorletzten Legislaturperiode ein solches Urteil gefällt worden. Zu den Resultaten gehörte ein derart strapazierter Landeshaushalt, daß sich Universitätsprofessoren mit Gehaltserhöhungen von weniger als 2 Prozent begnügen müssen - für meinen Geschmack ein kleiner Preis für Chancengleichheit und qualifizierten Nachwuchs.

Was verspricht die Zukunft für die amerikanische Stadt? Die Aussichten, die Finanzlage durch Eingemeindung zu verbessern, stehen weiterhin schlecht, zumindest für die Städte, die es am nötigsten haben. Das sonst in Amerika so wirksame Argument 'bigger is better' zieht in diesem Fall nicht mehr. Schon allein wegen des Schulsystems wird kein Vorort sich freiwillig mit der Kernstadt vereinigen - allenfalls mit anderen Vororten. Es mag zunächst erstaunlich klingen, daß auch in den Innenstädten kaum Mehrheiten für einen Metro-Plan oder für eine Konsolidierung zu finden sind.

Warum? Schauen wir uns einmal die Bürgermeister von Philadelphia, Detroit, Baltimore, Cleveland, Newark, Washington DC, Cincinnati, St. Louis, Kansas City, Denver, Memphis, Atlanta, New Orleans, Dallas, Seattle, St. Paul, Minnesota, Gary, Indiana, Birmingham, Alabama und selbst von Fairbanks, Alaska an - alle schwarz. Nehmen wir Miami und San Antonio dazu, wo 'Latinos' in den 1980er Jahren das Bürgermeisteramt eroberten (beide übrigens Harvard-Absolventen). Diese ethnischen Minderheiten, die teilweise in den Innenstädten zu Mehrheiten geworden sind, wollen ihre numerische Stärke und politische Macht kaum durch eine Infusion von weißen Vorortlern verwässern. Vereinzelt gibt es sogar Gegenbewegungen. 1986 versuchte in Boston, wo Schwarze bisher erfolglos für das Bürgermeisteramt kandidiert haben, ein überwiegend schwarzer Stadtteil, sich trotz erheblicher finanzieller Nachteile wieder von der Stadt loszusagen. Allerdings gab es keine Mehrheit dafür in einer Volksabstimmung.

Ein Außenstehender wird sich vielleicht fragen, ob es nicht ein etwas schwacher Trost ist, von einem schwarzen statt von einem weißen Konkursverwalter regiert zu werden. Schließlich konnte ein schwarzer Bürgermeister - allerdings ein ziemlich konservativer ehemaliger Polizist - 1992 die Ausschreitungen in Los Angeles nicht bändigen. Aber Los Angeles ist insofern ein Sonderfall, als der Bürgermeister nicht den Polizeichef ernennt und daher kaum Einfluß auf rassistische Polizeipraktiken nehmen kann. Im Normalfall, wie in New York, wo die Wahl von David Dinkins auch zu einem schwarzen Polizeichef führte, liefen die Ereignisse zur Zeit der Unruhen in Los Angeles deutlich anders ab. Auch die Situation in Atlanta ähnelte weniger Los Angeles als Kreuzberg - ein

paar Chaoten sonderten sich von einer friedlichen Demonstration ab und randalieren.

So einfühlbar ein schwarzer Bürgermeister auch sein mag - die Innenstädte müssen doch weitgehend mit ihren eigenen Ressourcen auskommen, und zwar seit der Reagan-Bush-Präsidentschaft mehr denn je. In den zehn Jahren seit 1980 verringerten sich die Bundesausgaben für Städte um die Hälfte, was der neue republikanische Kongreß noch verschärfen wird.

Einen Ausweg versprechen höchstens die 'Yuppies' oder die Erhöhung der Energiepreise. Der Ölschock von 1973 allein hat allenfalls die weitere lokale Dezentralisierung etwas gebremst, aber nicht ausgereicht, um die Mittelschichten zurück in die Stadt zu locken. Mittlerweile kommt OPEC kaum mehr an einem gemeinsamen Tisch zusammen, geschweige denn zu einem gemeinsamen Preis. Benzin kostet in Amerika weiterhin nicht halb soviel wie in Deutschland, und es wird pro Kopf viermal soviel verbraucht. Die Luxusautofirma Cadillac entschied sich kürzlich, die kleineren Modelle ihres Sortiments wegen mangelnder Nachfrage wieder zu streichen. Aber mittel- bis langfristig wird die Energieknappheit der 1970er Jahre irgendwann wiederkommen, der Überfluß der 1950er und 60er Jahre dagegen nie. Und energieintensiv sind die Vororte nicht nur wegen ihrer Abhängigkeit vom privaten Autoverkehr, sondern auch weil getrennte Einfamilienhäuser erheblich höhere Heizkosten verursachen als Reihenhäuser oder Wohnungen mit gemeinsamen Wänden. Schon jetzt sind Eigentumswohnungen sehr im Kommen. Für die nähere Zukunft ist jedoch das Schicksal der amerikanischen Stadt weitgehend in Beton festgeschrieben. So schnell wird der existierende Baubestand nicht aufgegeben. Die extrem niedrige Bebauungsdichte läßt keine Alternative zum Auto zu; das öffentliche Verkehrswesen wird dabei ein sehr starkes Zuschußgeschäft, wie Miami mit seiner neuen S-Bahn erfahren hat. Ein anderes - freilich extremes - Beispiel bietet in Florida die Stadt Jacksonville, die innerhalb ihres sehr ausgedehnten Stadtgebiets eine niedrigere Bevölkerungsdichte hat als die Niederlande insgesamt.

Also bleiben nur die *young urban professionals*. Wie bei dem Wort 'Yuppie' selbst, ist es ein deutliches Zeichen für das Vorhandensein eines Trends, wenn

es nötig wird, einen Begriff dafür zu erfinden - und den gibt es schon: 'gentrification'. Unübersetzbar, meint so etwas wie 'embourgeoisement', aber weder im Sinne vom Spieß- noch von Großbürgertum, sondern eher mit einem Hauch von Schickeria. Es will schon etwas heißen, wenn 60 Prozent der Harvard-Absolventen von 1968 alte Häuser restaurieren. Auch die Helden vom *comic strip Doonesbury* machen mit. Der *singles life style* setzt ganz andere Prioritäten.

Ein Hauptgrund für den Zug in die Vororte war schon immer 'for the kids', doch wenn man keine Kinder haben will, was bleibt dann an Attraktionen? Die Eßkultur oder das kulturelle Angebot der Vororte sind es zweifelsohne nicht. Sogar in St. Louis, das sich in letzter Zeit allenfalls beim Export von gebrauchten Ziegelsteinen hervorgetan hat, gibt es hoffnungsvolle Zeichen: Der alte Hauptbahnhof wurde restauriert, in Spezialitätenläden und ein Luxushotel verwandelt - mit riesigem Erfolg. Es fehlen bloß die Züge; denn für zwei pro Tag lohnt sich so ein großes Gebäude nicht. Und außerdem: Solche Initiativen können zwar einige Nachbarschaften verwandeln, eine ganze Stadt jedoch nicht. Aber zu weit in die Zukunft will ich mich nicht wagen, ich bin schließlich Historiker.

### **Weiterführende Literatur:**

Kenneth Jackson, *Crabgrass Frontier*, New York 1985.

Wolfgang R. Krabbe, *Kommunalpolitik und Industrialisierung*, Stuttgart 1985.

Jürgen Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt a.M. 1985.

Jon Teaford, *The Unheralded Triumph*, Baltimore 1984.

Hans Jürgen Teuteberg (Hg.), *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert*, Köln 1983.

Stephen Thernstrom/Richard Sennet (Hg.), *Nineteenth-Century Cities*, New Haven 1969.



# Thema 'Ausländer' im Mediendiskurs. Zur Typisierung und Erklärung von Fremdenfeindlichkeit

Von Georg Ruhrmann

Nur wenige Themen haben die öffentliche Diskussion in der Bundesrepublik Deutschland seit der Vereinigung so sehr beschäftigt wie das Thema Fremdenfeindlichkeit. Einfache Erklärungsmuster wie Orientierungslosigkeit, Arbeitslosigkeit und die Suche nach 'Sündenböcken' als Ursachen für Fremdenfeindlichkeit greifen zu kurz. Auch der Vorwurf einiger Politiker vor allen in Wahlkämpfen, erst und vor allem *die* Medien hätten durch ihre Berichterstattung die Fremdenfeindlichkeit herbeigeredet, geht an der Sache vorbei. In dieser Hinsicht ist auch die Wissenschaft ihrer Aufgabe bisher nicht gerecht geworden: Bis heute fehlen in Deutschland - mit einigen wenigen Ausnahmen<sup>1</sup> - systematische und valide kommunikationswissenschaftliche Studien zur Darstellung von Fremden und Fremdenfeindlichkeit. Wir wissen besonders wenig über die "indirekten Wirkungsrisiken"<sup>2</sup> der Mediendarstellungen von Gewalt

---

<sup>1</sup> Siehe dazu vor allem die neueren empirischen Studien von: Hans-Bernd Brosius/Frank Esser, Eskalation durch Berichterstattung? Massenmedien und fremdenfeindliche Gewalt, Opladen 1995; Josef Eckhardt/Imme Horn, Fremde Kulturen im Fernsehen. Ergebnisse einer qualitativen ARD/ZDF-Grundlagenstudie, in: Media Perspektiven, 1. 1995, S. 2-10; Walter Hömberg/Sabine Schlemmer, Fremde als Objekt. Asylberichterstattung in deutschen Tageszeitungen, in: Media Perspektiven, 1. 1995, S. 11-20; Peter Funk/Hans-Jürgen Weiß, Ausländer als Medienproblem? Thematisierungseffekte der Medienberichterstattung über Ausländer, Asyl und Rechtsextremismus in Deutschland, in: Media Perspektiven, 1. 1995, S. 21-30; Georg Ruhrmann u.a., Das Bild der Ausländer in der Öffentlichkeit. Eine theoretische und empirische Analyse zur Fremdenfeindlichkeit, Opladen 1995 (im Druck); zur internationalen Forschung: Teun A. van Dijk, Selective Bibliography on Ethnic Minorities, Racism and the Mass Media, Version 4.0, (University of Amsterdam, Critics, Program of Discourse Studies) Amsterdam 1995.

<sup>2</sup> Jo Groebel, Medien, Gewalt und Fremdenfeindlichkeit, in: Beate Winkler (Hg.), Was heißt denn hier fremd. Thema Ausländerfeindlichkeit: Macht und Verantwortung der Medien, München 1994, S. 16-25, hier: S. 16.

und Fremdenfeindlichkeit bzw. darüber, wie Rezipienten tagtäglich Nachrichten erinnern.<sup>3</sup>

Ziel der folgenden Ausführungen ist es,

- Fremdenfeindlichkeit im Mediendiskurs und in der Bevölkerungsmeinung<sup>4</sup> zu beschreiben und auf Befunde früherer Inhaltsanalysen zur Ausländerberichterstattung einzugehen;
- zu fragen, wie Kampagnen gegen Fremdenfeindlichkeit bei der Bevölkerung ankommen und hier erste Ergebnisse einer eigenen Studie vorzustellen und
- Perspektiven der weiteren Forschung aufzuzeigen.

### **Fremdenfeindlichkeit im Mediendiskurs**

Die Rolle der Medien bei der Darstellung von Fremdenfeindlichkeit wird in der Publizistik- und Kommunikationswissenschaft sehr unterschiedlich eingeschätzt. Der These, die Medien hätten eine große Wirkung, sie verstärkten Vorurteile und erzeugten Fremdenfeindlichkeit, steht die gut begründete Einschätzung gegenüber, die Medien hätten eine eher geringe und nur langfristig meßbare Wirkung, sie könnten daher Einstellungen kaum direkt verändern.<sup>5</sup> Bezogen auf unsere Themenstellung steht die Frage im Mittelpunkt, wie die

---

<sup>3</sup> Helmut Giegler/Georg Ruhrmann, Remembering the News. A LISREL Mode, in: European Journal of Communication, 5. 1990, H. 4, S. 463-488.

<sup>4</sup> Zur Unterscheidung von medial vermittelter öffentlicher Meinung sowie von demoskopisch erhobener Bevölkerungsmeinung: Friedhelm Neidhardt (Hg.), Öffentlichkeit, öffentliche Meinung, soziale Bewegung, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 34. 1994, S. 26 ff.; sowie: Georg Ruhrmann, Öffentliche Meinung, in: Klaus Dammann/Dieter Grunow/Klaus P. Japp (Hg.), Die Verwaltung des politischen Systems. Neuere systemtheoretische Zugriffe auf ein altes Thema (mit einem Gesamtverzeichnis der Veröffentlichungen Niklas Luhmanns 1958-1992), Opladen 1994, S. 40-52.

<sup>5</sup> Vgl. Klaus Schönbach, Weder Allmacht noch Ohnmacht: Ergebnisse der Medienwirkungsforschung, in: Beate Winkler (Hg.), Was heißt denn hier fremd, S. 11-15.

Medien über 'Ausländer'<sup>6</sup> berichten, wie sie das "soziale Gedächtnis" prägen<sup>7</sup> und wie das Publikum die Medienaussagen wahrnimmt und interpretiert. Aufgrund einer langen Tradition der Nachrichtenforschung gilt die Aktualität als ein wichtiges Auswahlkriterium.<sup>8</sup> Aktuell sind Themen dann, wenn sie überraschend und von allgemeinem Interesse sind. Und das sind in der Regel Meldungen über Konflikte, über Krisen<sup>9</sup>, über Normverstöße und vor allem personalisierte Nachrichten, in denen Stars und Fans, Opfer und Täter, Entscheider und Betroffene in einen kausalen Zusammenhang gebracht werden können. Das bedeutet, daß Themen wie 'Ausländer', Zuwanderung, Fremdenfeindlichkeit nur dann von den Medien wahrgenommen werden, wenn sie die Kriterien der Nachrichtenfaktoren erfüllen - und das tun in der Regel vor allem die *schlechten* Nachrichten. Systematische Inhaltsanalysen zeigen:<sup>10</sup>

- 
- <sup>6</sup> Wir verwenden nachfolgend pauschal den Begriff 'Ausländer', wie er auch in einschlägigen Skalen verwendet wird. Alternativ hätte man die Befragten zunächst definieren lassen, was sie unter "Ausländern" (oder unter anderen "Leitbegriffen" wie "Aussiedler" oder "Asyl" oder "Fremdenfeindlichkeit" (vgl. Klaus J. Bade, *Ausländer - Aussiedler - Asyl: Eine Bestandsaufnahme*, München 1994, S. 9ff., 175ff.) jeweils verstehen und diese Konstrukte bei weiteren Fragen spezifisch berücksichtigen können. Bei dem Begriff der "Ausländerfeindlichkeit" wurden die Befragten gebeten, diesen Begriff selbstständig zu definieren (vgl. Ruhrmann u.a., *Das Bild der Ausländer in der Öffentlichkeit*, S. 196). Zu den weiteren methodologischen Implikationen eines derartigen Vorgehens: Anselm Strauss/Juliet Corbin, *Basics of Qualitative Research. Grounded Theory Procedures and Techniques*, London 1990. Ein solches Verfahren hätte zumindest den zeitlichen und finanziellen Rahmen der vorliegenden Untersuchung gesprengt.
- <sup>7</sup> Vgl. Aleida Assmann/Jan Assmann, *Das Gestern im Heute. Medien und soziales Gedächtnis*, in: Klaus Merten/Siegfried J. Schmidt/Siegfried Weischenberg (Hg.), *Die Wirklichkeit der Medien. Eine Einführung in die Kommunikationswissenschaft*, Opladen 1994, S. 114-140.
- <sup>8</sup> Vgl. Georg Ruhrmann, *Ereignis, Nachricht und Rezipient*, in: Ebenda, S. 237-256.
- <sup>9</sup> Vgl. ders., *Ist Aktualität noch aktuell. Journalistische Selektivität und ihre Folgen*, in: Martin Löffelholz (Hg.), *Krieg als Medienereignis. Grundlagen und Perspektiven der Krisenkommunikation*, Opladen 1993, S. 81-96.
- <sup>10</sup> Georg Ruhrmann/Jochem Kollmer, *Ausländerberichterstattung in der Kommune. Inhaltsanalyse Bielefelder Tageszeitungen unter besonderer Berücksichtigung 'ausländerfeindlicher' Alltagstheorien*, Opladen 1987; Georg Ruhrmann, *Zum Problem der Darstellung fremder Kulturen in der deutschen Presse*, in: *Zeitschrift für Kulturaustausch*, 41. 1991, S. 42-53; ders., *Die Konstruktion des "Fremden" in den Medien. Struktur und Folge-*

- Wenn überhaupt über 'ausländische' Arbeitnehmer berichtet wird, dann häufig im Zusammenhang mit Kriminalität.
- Während die Presse in den achtziger Jahren das 'Ausländerproblem' als 'Türkenproblem' definierte, ist inzwischen von einem 'Asylantenproblem' die Rede.
- Die Boulevardzeitungen berichten über besonders 'fremd' erscheinende Kulturen in einem exotischen Rahmen.
- Bestimmte Gruppen und Nationalitäten sind überrepräsentiert.
- Negative Ereignisse werden in Teilen der Presse dramatisiert.
- In der Boulevardpresse werden Ausländer und Asylbewerber als mögliche Bedrohung unserer Kultur angesehen.
- Folgen weltweiter Migrationsprozesse werden als Gefahr für "uns Deutsche" konstruiert.

Zusammenfassend stellt sich die Frage, wie diese an Aktualität orientierte Negativ-Akzentuierung der Presse in der Bevölkerungsmeinung das Bild über fremde Kulturen und Ausländer konstruiert und ob sich die zweifelsohne durch die normale aktuelle Medienberichterstattung stabilisierten und variierten Vorurteile zumindest teilweise auflösen oder wenigstens kompensieren lassen.

### **Kampagnen gegen Fremdenfeindlichkeit**

In den Mediendiskursen zum Thema Ausländer spielen Unternehmenskampagnen gegen Ausländerfeindlichkeit eine große Rolle. Die Unternehmen verfolgen damit in der Regel vor allem zwei Ziele<sup>11</sup>: Sie wollen erstens deutlich machen, daß sie als Unternehmen gegen Fremdenfeindlichkeit sind, und sie versuchen, damit einen möglichst langfristigen *Image-Gewinn* für ihr Unternehmen erreichen, um ihnen Glaubwürdigkeit und soziale Akzeptanz zu sichern. Zwei

---

probleme, in: Siegfried Jäger/Jürgen Link (Hg.), Die vierte Gewalt. Rassismus in den Medien, Duisburg 1993, S. 190-212; Hömberg/Schlemmer, Fremde als Objekt.

<sup>11</sup> Vgl. Georg Ruhrmann/Holger Sievert, Bewußtseinswandel durch Kampagnen gegen Ausländerfeindlichkeit? Zur Effektivität von Anzeigen und TV-Spots, in: pr-Magazin, 25. 1994, H. 12, S. 35-42.

tens wollen sie einen *Bewußtseinswandel* in der Bevölkerung (oder zumindest in ihrer Zielgruppe) erreichen; denn nur ein kulturell offenes Unternehmen gilt wirtschaftlich als konkurrenz- und überlebensfähig. Beide Ziele sind eng miteinander verknüpft. Nur dann, wenn es einem Unternehmen gelingt, den Eindruck zu erwecken, einen Bewußtseinswandel erreichen zu wollen, hat es auch Chancen, glaubwürdig zu sein.

Zunächst ist festzuhalten: Die in Umfragen ermittelten Meinungen zum Thema Ausländer werden seit Beginn der 1990er Jahre zunehmend Schwerpunktthema oder 'Aufmacher' in den Medien. Diese Aktualisierung entspricht in der Regel der jeweiligen tagespolitischen Agenda.<sup>12</sup>

Um den geschilderten Zusammenhang zwischen Medienbewertung, Kampagnen und Einstellungen zu Ausländern in der Bevölkerung zu klären, wurden drei Printkampagnen gegen Fremdenfeindlichkeit untersucht,<sup>13</sup> die hier kurz vorgestellt werden:

a) Die Anzeige "**live and work together**" wurde im Rahmen der Esprit-Kampagne "Was würdest Du tun?" veröffentlicht. Mit dieser Imagewerbung wollte das Modeunternehmen Esprit de Corp. GmbH (Düsseldorf) nach eigener Aussage "das soziale und ökologische Engagement des Unternehmens" unterstreichen. Die Anzeige erschien im Zeitraum Februar/März 1993 in verschiedenen Zeitschriften mit einer Gesamtauflage von mehr als 5,2 Millionen Exemplaren.

b) Offizieller Start der Gemeinschaftsaktion des Bundes der deutschen Zeitungsverleger (BDZV) war der 12. Februar 1993. An diesem Tag wurde Zeitungen ein Aufkleber mit der Aufschrift "**Ausländerhaß - Wir sagen Nein**" beigelegt (vgl. Abb. 1). An der Kampagne beteiligten sich über 100 Zeitungen in den alten und neuen Bundesländern mit einer Gesamtauflage von rund 10 Millionen Exemplaren.

---

<sup>12</sup> Vgl. Brosius/Esser, Eskalation durch Berichterstattung?

<sup>13</sup> Vgl. Ruhrmann u.a., Das Bild der Ausländer in der Öffentlichkeit.

c) Die "**Fairständnis**"-Kampagne gehört zu einem 'Sofortprogramm gegen Extremismus und Fremdenfeindlichkeit' der Innenminister von Bund und Ländern, das am 26. März 1993 gestartet wurde (vgl. Abb. 2). Zielgruppe des Programms unter dem Slogan "Fairständnis - Menschenwürde achten - Gegen Fremdenhaß" waren insbesondere Jugendliche. Sie wurde vor allem in Jugend- und Szenezeitschriften mit einer Gesamtauflage von 4,3 Millionen Exemplaren veröffentlicht.

Das von der Bevölkerung anlässlich ihrer Medienrezeption konstruierte Bild der 'Ausländer' wurde in einer umfangreicheren, im Frühsommer 1994 durchgeführten mündlichen Befragung nachgezeichnet.<sup>14</sup> Ort der Untersuchung war die Stadt Dortmund, die hinsichtlich ihrer Größe und Sozialstruktur zumindest mit einigen anderen Großstädten in Deutschland vergleichbar ist. Im Vordergrund der Pilotstudie standen die Einstellungen der Befragten zu Kampagnen gegen Fremdenfeindlichkeit. Ein weiterer Schwerpunkt der Studie lag im Bereich der Mediennutzung der befragten Personen. Zur Grundgesamtheit zählten alle in Dortmund gemeldeten Personen, die zum Zeitpunkt der Untersuchung (Mai/Juni 1994) die deutsche Staatsbürgerschaft besaßen. Nach dem Prinzip einer zweistufigen Zufallstichprobe wurde ein Sample von 263 Personen befragt.

Um herauszufinden, was den Befragten von der bildlichen Gestaltung am ehesten ins Auge fällt, wurden ihnen von der Esprit-Kampagne zunächst nur das Bild, vom BDZV-Aufkleber nur das Symbol gezeigt. Danach sollten sie beschreiben,

- *was sie gesehen hatten und ob sie die Seite vorher schon gesehen hatten,*
- *wie die vermutete Kernaussage lautet,*
- *wie die vermuteten Zielgruppe beschrieben wird,*
- *inwieweit die Seite gefällt und wie dies begründet wird*

---

<sup>14</sup> Die im Rahmen eines viersemestrigen Lehrforschungsprojektes entstandene Studie wurde im Rahmen von Sachbeihilfen unterstützt von der Gesellschaft zur Förderung der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster e.V. und vom Zentrum für Türkeistudien (ZfT) an der Universität-GH Essen.

- und ob und *warum* (bzw. *warum nicht*) die Befragten den BDZV-Aufkleber von sich aus aufkleben würden.

## Typisierung von Fremdenfeindlichkeit

Untersuchungsbereiche	Variablenkomplexe
Kampagnenbewertung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelbewertungen</li> <li>• Bereitschaft zur Verwendung</li> <li>• Gesamteinschätzung</li> </ul>
Bewertung der Berichterstattung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TV-Nutzung</li> <li>• Information / Unterhaltung</li> <li>• Nutzung Tages- und Wochenzeitung</li> <li>• Umfang der Berichterstattung</li> <li>• Ausländerbild in TV</li> <li>• Ausländerdarstellung in der Presse</li> </ul>
Interaktion mit Ausländern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Art des persönlichen Kontaktes (7 Dummy-Variablen)</li> <li>• Medialer Kontakt (4 Dummy-Variablen)</li> <li>• Index "Kontaktqualität"</li> </ul>
Politische Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedeutung politischer Probleme</li> <li>• Inglehart-Index (zur generellen Werthaltung)</li> <li>• Selbstbild</li> <li>• Ausländeranteil DO und D</li> <li>• Parteienpräferenz</li> <li>• Links-Rechts-Skala (Selbsteinschätzung)</li> </ul>
Fremdenfeindlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Index: 9 diskriminierende Statements</li> </ul>
Soziodemographische Variablen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alter</li> <li>• Schulbildung</li> <li>• Einkommen</li> <li>• sozialer Status</li> </ul>

Mit Hilfe einer Clusteranalyse wurden fünf typische Muster der Kampagnenbewertung, der Mediennutzung und von Einstellungen gegenüber Ausländern ermittelt<sup>15</sup>. Sie unterscheiden sich hauptsächlich hinsichtlich der Merkmale zum Mediennutzungsverhalten, zur politischen Einstellung, zur Fremdenfeindlichkeit und zur Bewertung von Kampagnen gegen Fremdenfeindlichkeit.

1) Stark ausländerfeindliche, politisch rechts stehende Unterschicht - Dieses Cluster umfaßt 12% der Befragten und ist das kleinste und heterogenste aller Cluster. Die Befragten verfolgen überdurchschnittlich häufig Programmangebote der Privatsender RTL, SAT1 sowie PRO7. Tages- und Wochenzeitungen werden seltener gelesen. Die Befragten meinen, die Ausländer würden "zu positiv" in der Presse dargestellt. Sie sind deutschnational eingestellt, normativ und autoritätsgläubig. Sowohl für die Bundesrepublik (27,5%, tatsächlich 8,5%) als auch für die Stadt Dortmund (25%, tatsächlich 11,5%) wird der Anteil der hier lebenden Ausländer überschätzt. Man ist der Meinung, daß der Anteil in Dortmund "nicht in Ordnung" sei. Die Befragten glauben, den Ausländern gehe es in Deutschland wirtschaftlich erheblich besser als ihnen selbst; sie kommen selten mit Ausländern beruflich in Kontakt. Für die Ausländerproblematik sind nach ihrer Ansicht die Ausländer selbst verantwortlich; Kampagnen gegen Ausländer-/Fremdenfeindlichkeit werden nicht für notwendig gehalten. Politisch stehen die Befragten rechts.

2) Ausländerfreundliche Postmaterialisten mit Kontakten zu Ausländern - Die zweite Gruppe ist mit 26% der Befragten das größte aller Cluster. Die Angehörigen dieses Clusters sind jüngere, gut gebildete und eher links eingestellte Postmaterialisten, die regelmäßig ARD bzw. WEST3 sehen und eher Informationssendungen im Fernsehen bevorzugen. Den Mitgliedern dieses Clusters ist es nicht sehr wichtig, 'Deutsche' zu sein, eher ist es ihnen "peinlich". Die Befragten meinen, daß in Deutschland "zu wenige Leute politisch aktiv sind". Kampagnen gegen Ausländer-/Fremdenfeindlichkeit werden als notwendig er

---

<sup>15</sup> Ziel der Clusteranalyse ist es, möglichst wenige und kohärente Cluster (statistische Gruppen) einander ähnlicher Merkmalsträger (in diesem Falle Befragte) zu ermitteln und auf diese Weise gruppenspezifische Besonderheiten zu entdecken.



achtet. Die Befragten leben in einer vergleichsweise großen 'sozialen Nähe' mit den Ausländern. Insgesamt äußern sie überdurchschnittlich wenig ausländerfeindliche (oder ambivalente) Einstellungen.

**3) Jüngere unterhaltungsorientierte Gleichgültige** - Dieses Cluster mit 22% der Befragten versammelt eher jüngere Zuschauer der privaten Fernsehkanäle RTL, SAT1 und PRO7. ARD und ZDF werden seltener gesehen, als Programmpräferenz werden Spielfilme und Unterhaltung angegeben. Den Befragten ist es explizit nicht wichtig, 'Deutscher' zu sein. Sie überschätzen sehr stark den Anteil der Ausländer in Dortmund (22%! ). Kampagnen gegen Fremdenfeindlichkeit erachten sie für notwendig. Mitglieder dieses Clusters repräsentieren eine insgesamt ambivalente Einstellung zu Ausländern; besondere Kontakte zu Ausländern werden nicht aufgebaut oder gepflegt.

**4) Nationalbewußte Oberschicht mit Kontakt zu Ausländern** - Das vierte Cluster mit 15% der Befragten repräsentiert gebildete, eher konservative und gut verdienende Angehörige der oberen sozialen Schichten. Die Befragten bevorzugen Printmedien und Informationssendungen im Fernsehen. Wenn die Angehörigen dieses Clusters an Deutschland denken, empfinden sie eher Stolz. Politisch stehen sie den Regierungsparteien CDU/CSU und FDP nahe, deutliche Antipathien bringt man der SPD und dem Bündnis90/Die Grünen entgegen. Die Befragten geben an, überdurchschnittlich häufig die Möglichkeit zu haben, mit Ausländern in persönlichen Kontakt zu treten.

**5) Unterschicht mit wenig Kontakt und ambivalente Haltung zu Ausländern** - Dieses zweitgrößte Cluster mit 25% der Befragten repräsentiert Angehörige der Unterschicht mit geringer Bildung. Den Befragten ist es persönlich sehr wichtig, 'Deutscher' zu sein. Der politische Problembereich Kriminalität gilt den Befragten als ein sehr wichtiges Thema. Besonders selten finden sie Kontakt zu Ausländern in Arbeit und Beruf, aber auch in Freundschaften. Die Befragten verfügen über weniger Schulbildung und einen vergleichsweise geringeren sozialen Status und vertreten ein eher materialistisches Wertesystem. Zumindest eine ambivalente Einstellung zu Ausländern wird sichtbar.

Die Untersuchung des Einflusses einzelner Merkmale (Variablen) auf die Clusterbildung ergab hohe Werte für:

- den Index 'Ausländerfeindlichkeit',
- die Wichtigkeit, 'deutsch' zu sein,
- das Alter der Befragten,
- den Index "soziale Schicht",
- den Index zur Werthaltung,
- Präferenzen der Privatsender RTL und SAT1 und
- den Index zur Qualität des Kontaktes mit Ausländern.

Einen vergleichsweise geringen Einfluß auf das Zustandekommen der Cluster haben u.a. Vorschläge der Befragten zur "Lösung" des Ausländerproblems, die Bewertungen des Ausländerbildes in Fernsehen und Presse sowie die Präferenzen für die SPD.

Zusammenfassend läßt sich bisher sagen, daß man nicht (mehr) von *der* Fremdenfeindlichkeit sprechen kann, sondern daß zumindest ansatzweise ein differenzierteres Muster sozialer, psychologischer und medialer Merkmale herangezogen werden muß, um dieses Phänomen empirisch angemessen zu beschreiben: Die fünf Gruppen von Befragten, die in Bezug auf mehr als 40 relevante Merkmale in sich relativ homogen sind, unterscheiden sich als Cluster jedoch deutlich voneinander.

### **"Erklärung" von Fremdenfeindlichkeit: Regressionsmodell**

Die - gerade in einer zugespitzten medienpolitischen Diskussion - häufig gestellte Frage nach den Faktoren, die Fremdenfeindlichkeit zu erklären vermögen, kann mit Hilfe einer Regressionsanalyse der Zusammenhänge zwischen fremdenfeindlichen Einstellungen (als angenommener abhängiger Variable) und den diese beeinflussenden Merkmale beantwortet werden.<sup>16</sup> Sie zeigt, daß eine

---

<sup>16</sup> Siehe dazu ausführlicher: Georg Ruhrmann/Johannes Kollbeck/Wolfgang Möltgen, Fremdverstehen, in: Publizistik, 40. 1995, H. 4.

recht große Erklärung der Varianz (43%) von Fremdenfeindlichkeit mit den zuvor in der Clusteranalyse typisierten Variablen möglich ist.

Den größten Beitrag dazu leisten die politischen Orientierungen der Befragten, vor allem die Einstellung zum Pluralismus: Befragte, die der Aussage "Auswandern statt Kritisieren" zustimmten, äußerten sich auch diskriminierender gegenüber Ausländern. Auch die Einstellung zum politischen Engagement in der Bundesrepublik und die Selbsteinstufung in der politischen Links-Rechts-Skala leisten einen Beitrag zur Erklärung von Fremdenfeindlichkeit: Befragte, die der Meinung waren, es gebe zu wenig politisch Aktive, und die sich eher politisch links einstuften, waren signifikant weniger ausländerfeindlich. Eine weitere wichtige Einflußgröße für Fremdenfeindlichkeit ist der persönliche Kontakt der Befragten zu Ausländern. Je eher sie der Meinung waren, es gebe zu viele oder zu positive Berichte über Ausländer in der Presse, um so mehr stimmten sie auch diskriminierenden Aussagen über Ausländer zu. Ein ähnlich großer Einfluß der Bewertung der Fernsehberichterstattung zu Ausländern ist nicht festzustellen. Die plausible Annahme, daß Befragte, die sich durch zu viele Kampagnen gegen Fremdenfeindlichkeit gestört oder etwa provoziert fühlen, auch eher ausländerfeindlich eingestellt sind, kann empirisch nicht belegt werden.

## **Ausblick**

Im Sinne einer modernen Kommunikationspolitik<sup>17</sup> läßt sich daraus schließen: Wer nur pauschal mit veralteten Metaphern oder kruden Wirkungsannahmen ("die Medien schüren die Ausländerfeindlichkeit") fremdenfeindliche Eskalationen erklären oder gar therapieren will, wer die typischen fremdenfeindlichen Einstellungen innerhalb differenzierter sozialer Gruppen bzw. sozialer

---

<sup>17</sup> Siehe dazu statt anderer: Helmut Schmalen, Kommunikationspolitik Werbeplanung, Stuttgart/Berlin/Köln 1992; Heribert Meffert/Joachim Bolz, Internationales Marketing-Management, Stuttgart/Berlin/Köln 1994; siehe auch: Anke Derieth, Unternehmenskommunikation. Eine Analyse zur Kommunikationsqualität von Wirtschaftsorganisationen, Opladen 1995; sowie mit einer Bewertung von social advertising: Ruhrmann/Sievert, Bewußtseinswandel durch Kampagnen gegen Ausländerfeindlichkeit?

Milieus<sup>18</sup> nicht interpretieren kann, dürfte kaum in der Lage sein, mit effektiven Kommunikationsstrategien für mehr Verständnis zu sorgen oder Vorurteilsstrukturen aufzulösen. Angesichts nicht nur hypothetisch riskanter Imageprobleme des Standortes Bundesrepublik Deutschland aufgrund fremdenfeindlicher Anschläge in den letzten Jahren erscheint eine Intensivierung der Forschung und verstärkte wissenschaftlich fundierte Politikberatung dringend erforderlich. Weiterführende Studien hätten sich detaillierter mit Kampagnen, insbesondere im Fernsehen mit unterhaltenden Aussagen über hier lebende Ausländer, auseinandersetzen. Fernsehen ist spätestens in den 1990er Jahren zu einem wichtigen Katalysator des sozialen Wandels geworden und verdient eine entsprechende sozialwissenschaftliche Berücksichtigung.<sup>19</sup> Auf der Basis einer weitaus größeren Zahl von Befragten wäre der Zusammenhang

- zwischen diesen Medienangeboten,
- verschiedenen Formen öffentlicher Diskurse,
- den individuellen Konstruktionen und Bezeichnungen von Fremden ("Ausländer", "Asylant", "Gastarbeiter" usw.),
- den Alltagswelten, Lebensstilen und psychographischen Strukturen der Zuschauer motivationen<sup>20</sup>
- sowie ihren politischen Einstellungen

im Rahmen von längeren, auch qualitativen Tiefeninterviews zu untersuchen. Gesellschaftspolitisch engagierte Unternehmen, Ministerien, TV-Redaktionen und Wissenschaftler sind aufgerufen, die Realisierung einer solchen erweiterten Fragestellung zu forcieren und mit angemessenen Mitteln zu ermöglichen.

---

<sup>18</sup> Vgl. Berthold-Bodo Flaig/Thomas Meyer/Jörg Uelzhöffer, Alltagsästhetik und politische Kultur. Zur ästhetischen Dimension politischer Bildung und politischer Kommunikation, Bonn 1993.

<sup>19</sup> Vgl. Thomas Bruns/Frank Marcinkowski/Jörg-Uwe Nieland/Georg Ruhrmann/Thomas Schierl, Fern-Sehen und sozialer Wandel. Duisburg (RISP Arbeitspapier, Nr. 1) 1994.

<sup>20</sup> Vgl. Georg Ruhrmann, Fernsehen im Alltag, Duisburg 1995 (Manuskript).

Abb. 1: Ausländerhaß - Wir sagen Nein



Machen Sie mit: Sie bringen mit diesem Aufkleber sichtbar zum Ausdruck, daß Sie gegen Ausländerhaß und Rassismus sind.

EINE INITIATIVE DER DEUTSCHEN ZEITUNGSVERLEGER

□

Abb. 2: Fairständnis

# Licht-Blicke!



Ob mit kleinen Gesten oder großen Lichterketten: Immer mehr Bürger demonstrieren gegen den Fremdenhaß, den Rechtsextremisten schüren. Das sind Licht-Blicke, die Täter und Hintermänner ins Abseits stellen.

Gewalt gegen Fremde ist mit Verboten und Strafen allein nicht zu überwinden. Ebenso notwendig sind

Verständnis für die Fremden, ihre Sitten und Lebensweisen und Fairneß im Umgang miteinander.

Jetzt sind alle gefordert. Jeder einzelne kann sich im Betrieb oder in der Schule, in der Clique oder im Verein durch Wort und Tat für mehr Toleranz und Fairständnis gegenüber Fremden einsetzen. So machen wir aus Fremdenhaß ein Fremdwort.

## Die Innenminister von Bund und Ländern

# Demographic change and industrialization in Germany, 1815 - 1914: Bremen in comparative perspective<sup>1</sup>

William Robert Lee and Peter Marschalck

## I. Introduction

The general contours of western European urbanization, both pre-1800 and during the nineteenth century, are relatively well established.<sup>2</sup> In many European states the urban framework represented an ancient heritage. By 1801 Britain was one of the most urbanized countries in Europe with one-third (3 million) of England's total population resident in towns or cities.<sup>3</sup> In France by the eve of the revolution towns contained approximately one-fifth (5.6 million) of the country's population.<sup>4</sup> In Prussia (as representative for Germany), almost 28 percent of the total population was legally classified as urban, however only just over 10 percent lived in towns of more than 5,000 inhabitants.<sup>5</sup> In Western Europe as a whole the proportion of total population in cities of over 10,000 ranged between 3.3 percent in Norway and 29.5 percent in Holland; in England and Wales, France and Prussia the respective figures were 21.3 percent, 9.5

- 
- <sup>1</sup> Research for this paper was funded by Stiftung Volkswagenwerk, Hannover, and The Wellcome Trust, London. The authors are grateful for their support.
  - <sup>2</sup> Jan de Vries, *European Urbanization 1500-1800*, London 1984, pp. 49-77; Richard Lawton/Robert Lee, Introduction: The Framework of Comparative Urban Population Studies in Western Europe, c. 1750 - 1920, in: Richard Lawton/Robert Lee (eds.), *Urban Population Development in Western Europe from the Late-Eighteenth to the Early-Twentieth Century*, Liverpool 1989, pp. 1-26.
  - <sup>3</sup> Richard Lawton, Population Mobility and Urbanization: Nineteenth Century British Experience, in: Lawton/Lee (eds.), *Urban Population Development*, p. 150.
  - <sup>4</sup> Jean-Pierre Poussou, The Population Increase of French Towns Between 1750 and 1914 and its Demographic Consequences, in: Lawton/Lee (eds.), *Urban Population Development*, pp. 69-71.
  - <sup>5</sup> Jürgen Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt 1985, p. 202.

percent and 7.3 percent.<sup>6</sup> The nineteenth century witnessed unprecedented population growth and rapid urban expansion, with urban centres absorbing a larger share of the registered increases in national population. By 1890 the proportion in cities over 10,000 ranged from 13.7 percent in Denmark to 61.7 percent in England and Wales, the respective figures for France and Prussia were 25.9 percent and 30 percent.<sup>7</sup> This represented not only a significant rise in the urban population of western Europe, but also involved important socio-cultural adjustments in employment and consumption patterns, in migration and residential mobility, as well as in demographic behaviour.

It is commonly assumed that the accelerated expansion of urbanization in western Europe in the nineteenth century was primarily a result of large-scale industrialization. This was clearly the case in relation to areas dominated by coal mining and iron and steel production, such as the towns in the Ruhr valley, in northern France, as well as in the West Midlands and south-east Lancashire in England. However, other urban communities, for example port cities and commercial and service centres, frequently registered population growth on the basis of pre-industrial employment structures and only underwent late industrialization. In particular, with increasing functional specialization within the urban hierarchy of individual European nation-states in the course of the nineteenth century, many port cities became disproportionately dominated by shipping and maritime related activities. Many port cities failed to develop a strong and widely-based manufacturing industry. They frequently tended to concentrate on the processing or refining of imported raw materials and acted as centres for a variety of activities from warehousing to trade, banking and insurance. Although individual port-cities, such as Glasgow and Hamburg, were able to shift their sectoral emphasis in the course of the nineteenth century, with a perceptible diversification in their employment structures, the development of industrial ports is essentially a more recent phenomenon. As a result the development of specific port-city economies led to the persistence of pre-

---

<sup>6</sup> Adna Ferrin Weber, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century* (1899), Ithaca 1965, p. 144.

<sup>7</sup> *Ibidem*.



industrial employment structures aggravated by an increased demand for poorly-paid, casual labour.

The purpose of this paper is to analyse the dynamics of demographic change in Bremen in the nineteenth century. In this context Bremen was typical of many European port cities: for most of the period under consideration it remained disproportionately dependent on trade and commerce, as well as traditional, small-scale handicraft production. It was only after the completion of key infrastructural improvements in railway communications and port facilities that large-scale industrial development took place in the last two decades of the nineteenth century. The paper will examine the demographic implications of urbanisation within an essentially pre-industrial framework. It will attempt to assess the interrelationship between the specific pattern of economic development in Bremen and contemporary trends in fertility, mortality, and in-migration. In particular it will seek to show how mortality trends and the pattern of in-migration continued to reflect the persistence of pre-industrial employment structures. However, significant changes in fertility were already observed during the process of urban expansion in advance of the development of large-scale industrialisation.

## **II. Economic development and employment structure**

In terms of the overall structure of employment, available occupational data for 1862, 1885, and 1905 reveal a marked degree of continuity. As expected agricultural employment was insignificant (ranging between 1.5 and 2.2 percent) and there is little evidence of any substantial increase in employment in the public sector. Employment in trade and commerce accounted for approximately one-third of all available jobs. In contrast to the situation in other types of towns and cities, the relative and continuing importance of trade and commerce was a clear reflection of Bremen's role as one of Germany's premier port cities. The comparative role of this sector in other cities was often marginal: in Barmen (Rhineland) in 1867 trade and commerce accounted for 8 percent of employment; in Esslingen (Wurttemberg) in 1868 for 5.8 percent;

and in Lüdenscheid (Rhineland) in 1907 for 10.4 percent<sup>8</sup>. Bremen in the first half of the nineteenth century already functioned as an emigrant port, but concentrated primarily on the import of an extensive range of staple goods, particularly tobacco, sugar, animal skins and French wines. From the 1850s onwards cotton imports became a key component in Bremen's trading and shipping activities.

At least by the early 1860s industry had become the largest source of employment in Bremen. In 1816 craft production accounted for approximately 38 percent of available jobs in the port city; by 1862 this proportion had risen to more than 46 percent, and remained at this level until the early twentieth century. However the nature of industrial employment changed significantly during the period under consideration (table 1).

At the beginning of the nineteenth century 'industrial' employment was located primarily in food production and clothing manufacture. Small scale craft production was predominant. The industrial development of Bremen began in the mid-seventeenth century with the processing of tobacco and sugar refining, as well as soap manufacture - all of which were closely dependent on the city's trading activities. As far as the political elite of the city was concerned trade and commerce continued to determine economic development and daily life, as the debates concerning the creation of port facilities in Bremerhaven (1827) and the establishment of the 'Zollverein' reveal.<sup>9</sup> Even by the late 1840s mechanised production remained an exception and was only to be found in glass manufacture and certain aspects of clothing production (linen and cotton weaving). Although Bremen had a machine factory and an iron foundry the level of employment in this sector in 1847 remained insignificant.

---

<sup>8</sup> Wolfgang Köllmann, *Sozialgeschichte der Stadt Barmen im 19. Jahrhundert*, Tübingen 1960, p. 95; Sylvia Schraut, *Sozialer Wandel im Industrialisierungsprozeß - Esslingen 1800-1870*, Esslingen 1989, p. 33; Wolfgang Herbig, *Wirtschaft und Bevölkerung der Stadt Lüdenscheid im 19. Jahrhundert*, Dortmund 1977, p. 60.

<sup>9</sup> Herbert Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, vol. 2, Bremen 1976, pp. 121-133, 143-157.

In comparison with the early nineteenth century data for 1847 reveal a notable reduction in food production and, to a lesser extent, in clothing manufacture and distribution, but a rise in employment opportunities in building and ship construction and, more specifically, in tobacco and cigar manufacturing. From the 1820s onwards the tobacco industry and cigar manufacturing became typical industries for Bremen and by 1850 this sector offered more employment opportunities than any other branch of industry. At its peak in 1852 approximately 10,000 individuals were involved, either directly or indirectly in cigar production.<sup>10</sup> However, the predominance of this sector was a temporary phenomenon, as Bremen manufacturers increasingly relocated production within the territory of the 'Zollverein', so that by 1877 cigar manufacturing had virtually disappeared from the city.

By the late nineteenth and early twentieth centuries fundamental changes had taken place in the structure of industrial employment. The belated modernization of industrial production in Bremen was reflected in the development of extensive employment opportunities in machine construction and metal working, which by 1905 accounted for almost one-quarter of all industrial employment. In comparison, clothing manufacture, tobacco and cigar production, and craft-based production had declined in relative importance (table 2).

It is also interesting to note in terms of the gender specific employment profile that the period between 1862 and 1905 was characterised by a noticeable decline in the extent of female domestic service and by more than a two-fold increase in female employment in trade and commerce (from 8.4 to 19.4 percent of all female workers). With respect to industrial employment during the same period, the proportion of women employed in clothing manufacture and distribution fell from 66.2 percent to 40.7 percent and the decline in tobacco manufacturing was reflected in an even greater fall in female employment from 30.8 percent to 5.5 percent. By 1905 a significant number of women were employed in a more modern industrial sector, namely jute spinning, which accounted for 30 percent of all female workers in Bremen.

---

<sup>10</sup> Dagmar Burgdorf, *Blauer Dunst und rote Fahnen*, Bremen 1984, p. 46.

The available occupational data for Bremen therefore reflect the relatively late transformation of the port city's economic and employment structures. Trade and commerce remained disproportionately important and it was only in the latter decades of the nineteenth century that pre-industrial, small-scale handicraft production was finally displaced by the emergence of more modern industrial sectors, in particular metal working and machine construction.

### **III. Population growth and migration**

In 1812 Bremen's total population was slightly more than 35,000. By 1849 this number had risen to over 53,000, an overall increase of 50 percent. In comparison with various industrializing towns in the Rhineland this rate of population growth was relatively modest, whereas the increase in total population in Barmen was 170 percent (1809 - 1858), in Lüdenscheid nearly 90 percent (1817 - 1840), and in Krefeld 70 percent (1823 - 1840).<sup>11</sup> Moreover the average annual growth rates of Bremen's population lay well below those of other European port cities, such as Cardiff and Malmö during the same period.<sup>12</sup> The later decades of the nineteenth century, however, were characterized by higher annual population growth rates, ranging from 1.7 percent to 2.6 percent within the period 1849 to 1895, whereas in the decade 1895/1905 Bremen grew at an unprecedented rate of 4 percent per annum (table 3).

Like many other European cities Bremen's population development depended to a large degree on in-migration. During the first half of the nineteenth century net in-migration was a more important factor in the city's demographic growth than the natural population increase. In the 1850s and the 1860s, however, both factors made an approximately equal contribution to Bremen's population

---

<sup>11</sup> Wolfgang Köllmann, *Die Bevölkerung der Industriegroßstadt Barmen vor und während der Industrialisierungsperiode*, in: Idem (ed.), *Bevölkerung in der industriellen Revolution*, Göttingen 1974, p. 187; Horst Matzerath, *Urbanisierung in Preußen 1885-1914*, Stuttgart 1985, p. 78.

<sup>12</sup> Robert Lee/Richard Lawton, *Port Development and the Demographic Dynamics of European Urbanization*, in: Richard Lawton/Robert Lee (eds.), *The Demographic Dynamics of Port Development in Modern Europe*, Liverpool 1996.

growth. Until the 1880s the persistence of pre-industrial employment structures, the continued predominance of small-scale craft production, and the relatively late abolition of guild controls in 1862, to a large degree determined the nature and composition of the city's in-migration. As a result a pre-industrial migration structure was evident throughout this period of significant urban growth. A high proportion of in-migrants were either craftsmen (Handwerker) or domestic servants (Dienstboten) who came from the surrounding rural areas or the cities and towns of central and northern Germany. For example, in the early 1830s approximately two-thirds of in-migrant domestic servants came from the adjacent territories of Hanover and Oldenburg, and evidence from the 1850s indicates that a large number of in-migrant journeymen still came from these two territories, although long-distance migrants were now relatively more common.<sup>13</sup>

The abolition of immigration barriers and controls in 1862, together with the lifting of traditional guild restrictions, had an important influence on the structure of in-migration into Bremen. In the short run, however, it led to a rising level of in-migration by journeymen and craftsmen, some of whom sought employment in handicraft production and traditional trades, whereas the majority could only be accommodated in unskilled work. Although the proportion of foreign-born inhabitants in Bremen was already high by the mid-nineteenth century, it grew substantially from about 36 percent in 1862 to more than 46 percent by 1905. Despite this upward trend, however, in-migrants in many industrial cities in Germany constituted a far higher proportion of total population, as was the case in 1907 in Gelsenkirchen (61.4 percent) and Bochum (63.5 percent), as well as in other Prussian commercial and service centres.<sup>14</sup> Despite the increasing role of natural population growth in Bremen's demographic development, the late-nineteenth and early-twentieth centuries witnessed a marked expansion in the level of net in-migration: between 1895

---

<sup>13</sup> Peter Marschalck, *Der Erwerb des bremischen Bürgerrechts und die Zuwanderung nach Bremen um die Mitte des 19. Jahrhunderts*, in: *Bremisches Jahrbuch* 66 (1988), pp. 295-305.

<sup>14</sup> Wolfgang Köllmann, *Binnenwanderung und Bevölkerungsstrukturen der Ruhrgebietsgroßstädte im Jahre 1907*, in: *Idem* (ed.), *Bevölkerung in der industriellen Revolution*, p. 171.

and 1905 it contributed two-thirds of the city's population increase. This further growth in net in-migration was a reflection of the delayed onset of industrial development in Bremen, particularly in the metal working and machine construction sectors which attracted increasing numbers of workers from eastern regions of Germany during this period.

By 1905 male and female in-migrants represented 61 and 54 percent of Bremen's total work force. At the same time there had been a perceptible increase in long-distance migration and in-migrants were now firmly located both in industrial employment and in trade and commerce. In contrast to the situation in the first half of the nineteenth century, in-migrants were now employed in machine construction, metal working and ship building, as well as in more traditional sectors such as clothing manufacture, cleaning and food production. Although in-migrant women had fewer opportunities than the native-born in Bremen's formal labour markets, it is important to note that the more modern jute-spinning industry recruited almost half of its female work force from Galicia in Austria-Hungary. Domestic service by the early twentieth century was no longer as important a source for female employment: in 1905 it accounted for just under 30 percent of all female workers in comparison with 43 percent in 1862. It also remained largely a preserve of in-migrant women from the surrounding rural areas.

#### **IV. The significance of late industrialization for mortality trends**

In relation to mortality trends, port cities because of their transport links were frequently prone to an increased risk of exposure, particularly to infectious diseases. The continuing importance of commerce and trade led to a proliferation of unskilled or casual employment, often associated with residential overcrowding, poor quality housing and relatively high death rates. Although not all port cities conformed to the law of urban natural decrease<sup>15</sup>, many continued to register high levels of mortality well into the nineteenth

---

<sup>15</sup> Jan de Vries, *European Urbanization 1500-1800*, London 1984.

century. This was certainly the case, for example, in Bordeaux, Toulouse, Glasgow, and Liverpool.<sup>16</sup>

In the case of Bremen (table 4), however, the crude death rate as early as 1825 was already under 30 per thousand. For each decade within the period 1830 and 1909 a surplus of births was registered. However, the crude mortality rate underwent a noticeable increase, specifically in the 1860s and the 1870s at a time when infant mortality rates also rose. To a large extent this rise in overall mortality as well as in infant mortality can be attributed to higher levels of immigration following the abolition of immigration barriers, and the extensive influx of migrant workers into a port city still dominated by pre-industrial employment structures.

This point is reinforced by an examination of the changing pattern of differential mortality between the in-migrant and native-born components of Bremen's population in the period 1862 - 1905. In specific sectors of Bremen's port economy in the early 1860s the crude death rates of in-migrants were perceptively higher than equivalent rates for the native-born. A great deal of dock work and port-related employment was disproportionately dangerous and the accident rate, particularly in winter, was often high contributing to excess male mortality in the age groups 25 - 30 and above. Employment in trade and commerce often involved a high proportion of unskilled labourers, particularly in transport-related activities. During the 1860s the crude death rate for in-migrants employed in this sector of Bremen's economy was 15.7 per thousand, in comparison with a figure of 12.6 per thousand for native-born workers. Similarly age-specific mortality data from the early 1870s provide clear confirmation of the noticeably higher crude death rates of in-migrant males in the age-group 24 - 32 in comparison with the native-born.

By the late-nineteenth and early-twentieth centuries the adverse mortality position of most in-migrant age-groups had been reversed, and their crude death

---

<sup>16</sup> Pierre Guillaume, *La Société et la Vie Quotidienne*, in: Louis Desgraves/Georges Dupeux (eds.), *Bordeaux au XIX<sup>e</sup> siècle*, Bordeaux 1969, pp. 239-266; Maurice Agulhon (ed.), *Histoire de Toulon*, 1980; R.A. Cage, *Population and Employment Characteristics*, in: Idem (ed.), *The working Class in Glasgow, 1750-1914*, London 1987, pp. 1-28.

rates were now actually lower than the equivalent figures for the native-born population. In terms of economically active men in the age-groups 15 - 50, who were disproportionately involved in the migration process, mortality rates for in-migrants were significantly lower by 1905 (table 5).

The calculation of life tables for both the in-migrant and native-born components of Bremen's population in 1905 confirms the reversal in relative life expectancy of the two groups. In-migrant males now enjoyed appreciable advantages at ages 15, 20 and 25, in comparison with their native-born counterparts. Slightly higher life expectancies were also registered for in-migrant males at ages 30, 35, 40 and 45. Although the life expectancy of in-migrant females in 1905 was generally higher than that of the native-born population throughout the whole age range 0 - 80, the differences were not generally as extensive in comparison with the advantages of the in-migrant males.

The long term trend in mortality in nineteenth century Bremen can be attributed to two factors. First, during the earlier decades of this period until the mid-1860s both the scale and nature of in-migration was determined by the persistence of an essentially pre-industrial local economy and rigorous official control mechanisms with regard to immigration and settlement. As a result a great deal of in-migration by domestic servants and journeymen/craftsmen was by definition short term. Urban growth in Bremen during the first half of the nineteenth century, as was the case in other German cities undergoing rapid expansion and industrialization, was inevitably accompanied by increased mortality levels. However, because of the specific nature of its local economy the scale of the urban penalty was far less significant than in most other industrial conurbations or port cities. As noted above, the increased level of in-migration which resulted from the lifting of immigration and guild controls in 1862 was followed by a noticeable rise in overall mortality. Secondly, although the decline in mortality in the latter decades of the nineteenth century was influenced by a variety of factors, including sanitary reforms and increased living standards among the urban working class, the registered improvements in the mortality profiles of both male and female in-migrants also reflected an important change in Bremen's employment structure and in the migration



process itself. The late nineteenth century witnessed the onset of significant industrialization in Bremen, particularly in relation to the development of metal working and machine construction industries. In addition the completion of extensive infrastructural facilities by the late 1880s, including a new railway terminal and important extensions to the port complex, led to a reduced demand for temporary and largely unskilled construction and building workers. Changes in local employment conditions in the late-nineteenth and early-twentieth centuries meant that in-migrants were no longer adversely affected by the urban environment and negative working conditions. Indeed, by the end of the period under consideration the opportunities afforded by industrial employment seem to have contributed to the higher life expectancy of both male and female in-migrants in comparison with the native-born population, and thereby facilitated the downward trend in mortality.

## **V. Urbanization, late industrialization and reproductive behaviour**

The significance of city function can often be detected in relation to nuptiality and fertility. In nineteenth century port cities nuptiality was often constrained by unbalanced sex ratios, which were in turn a result of gender-specific migration streams, local labour markets and differentiated employment opportunities. In addition, limited opportunities for female work, particularly in certain types of ports, tended to reduce marriage opportunities and to limit nuptiality rates. Average age at first marriage, whether in Glasgow or Toulon, was relatively high, despite the absence in many port cities of institutional or legal constraints on marriage that were still applied in various European regions and cities in the first half of the nineteenth century.<sup>17</sup> In Prussian cities dominated by commercial and service activities both social stratification and income structure were highly differentiated, which contributed directly to a lower marriage frequency and to a late mean age at first marriage.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Katherin A. Lynch, *The European Marriage Pattern in the Cities: Variations on a Theme by Hajnal*, in: *Journal of Family History* 16 (1991), pp. 79-96.

<sup>18</sup> Hans-Dieter Laux, *The Components of Population Growth in Prussian Cities, 1875-1905 and Their Influence on Urban Population Structure*, in: Lawton/Lee (eds.), *Urban Population Development*, pp. 120-148.

By contrast, many nineteenth century port cities were characterized by high birth rates and high fertility, which were intrinsically linked with contemporary employment opportunities, as well as the scale and composition of in-migration. The predominance of casual, unskilled work encouraged a high birth rate by truncating the earnings curve for male workers, just as the limited opportunities for female employment, at least within the formal structures of port city economies, sustained high fertility rates and a comparatively late onset of the secular fertility transition.<sup>19</sup> Many of the larger commercial ports also had a disproportionate distribution of occupations, such as riveters and ship-platers, as well as general labourers, which consistently registered high marital fertility rates.<sup>20</sup> The persistence of high rates of infant mortality in many port cities and significant levels of in-migration by young men and women, continued to encourage this tendency towards high birth rates into the early twentieth century.

Throughout the first half of the nineteenth century the crude birth rates as well as marital fertility in Bremen remained relatively stable. The number of children per marriage showed virtually no variation over time. However, on the one hand social class became increasingly an important determinant of completed family size. Upper class families, whether resident in Bremen itself or in rural areas adjacent to the city, had a perceptively higher overall fertility than lower class families. On the other hand in-migrant families had a distinctly lower fertility than the native-born urban population (table 6).

These important differences in fertility to a large extent reflect the significance of contemporary economic and employment structures in Bremen and the city's continuing concentration on trade and commerce, as well as handicraft-based production. Upper class men, such as merchants, ship owners and ship agents, frequently married at a relatively late age during this period, but they invariably selected significantly younger brides with the effect that completed family size was generally greater than in lower class families. Equally, in terms of average

---

<sup>19</sup> Robert Ivor Woods, *Social Class Variations in the Decline of Fertility in Late-Nineteenth Century London*, in: *Geografisker Annaler*, Series B, 66 (1984).

<sup>20</sup> Michael R. Haines, *Fertility and Occupation: Population Patterns in Industrialization*, New York/London 1979.

age at first marriage in the period 1820 - 1875, the native-born population continued to enjoy a comparative advantage. Whereas native-born men and women from the city of Bremen married on average at the age of 28.4 and 24.5 respectively, the equivalent ages for in-migrants stood at 29.0 and 26.6 respectively. In this case, although in-migrant males also married at a comparatively late age, their brides tended to be noticeably older than the brides of native-born men. The persistence of pre-industrial employment structures in Bremen and their relative expansion during the first half of the nineteenth century limited the opportunities open to in-migrants for permanent settlement and successful upward social mobility. Family formation was therefore delayed and completed family size was invariably smaller than in the case of the native-born population. To this extent the specific economic characteristics of Bremen had a direct influence on fertility trends during this period.

The application of a partial family reconstitution analysis based on the civil birth and marriage registers of Bremen has also highlighted other important aspects of contemporary fertility trends in the first half of the nineteenth century. In the first instance it is noticeable that the most frequent completed family size in all three marriage cohorts was between three and four children. In the case of the marriage cohort 1820/24 over 57 percent of the couples had up to four children; for the later marriage cohorts (1835/39, 1850/54) the respective figure in both cases was 53 percent (table 7).

The predominance of relatively small families even during a period of significant urban growth reflected not only the persistence of relatively low fertility levels at least in comparison with rural communities, but also an increasing practice of family limitation in the urban population. Birth interval evidence reveals a clear tendency towards a deliberate concentration of births within a more restricted period of family life. For couples with a completed family size of no more than three children, the marriage cohort of 1820/24 already confirms the existence of extended birth intervals. In such families the average interval between the first and second births was nearly three years, and between the second and third births it exceeded forty months (table 8).

It is also interesting to note a significant differentiation in relation to both social class and place of birth. Lower class families in general had higher average birth intervals than the upper class, and this was equally true in relation to in-migrants in comparison with the native-born (at least as far as the interval between the first and the second births was concerned). In general couples which ultimately gave birth to no more than three children registered longer birth intervals than larger families. Given the noticeable differences in birth intervals between small and large families for all three marriage cohorts, it is reasonable to assume that many urban couples practised birth spacing as a means of family limitation.

Although comparable fertility data for other German cities are not available, the evidence from Bremen would seem to suggest that it did not conform to the stereotypical image of a port city. Average age at first marriage was certainly high, but urban expansion in the first half of the nineteenth century was not accompanied by any significant increase in either marriage or birth rates. To this extent in-migration did not necessarily lead to higher urban fertility levels. In fact, despite the absence of effective industrialization in Bremen, reproductive behaviour reflected the early adoption of family limitation.

The increased influx of in-migrants in the 1860s and 1870s undoubtedly contributed to a rise in the city's birth rate, and during the latter decade the birth rate stood at over 40 per thousand. However it is important to note that this was a temporary phenomenon. The fertility decline in Germany from the early 1870s onwards evinced substantial special differences, particularly with respect to the timing and rates of the secular fall in fertility. In the case of Bremen, the onset of the late-nineteenth century fertility decline was particularly rapid: from a base line of peak fertility in 1870/74, a fall of about 13 percent was recorded within a decade. By 1905/09 general fertility had decreased by approximately 34 percent. In comparison with Hamburg, the decline in marital fertility ( $I_g$ ) between 1871 and 1890 was far more extensive, although by 1910 both port cities registered relatively similar falls (table 9).<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> John E. Knodel, *The Decline of Fertility in Germany 1871-1939*, Princeton 1974, p. 286.

It would seem reasonable, therefore, to conclude that there were certain similarities in the registered fertility trends in Bremen between the first and second halves of the nineteenth century. An intrinsic urban reproductive behaviour pattern was already evident before the onset of industrialization, with family limitation practised by both in-migrants and the native-born. The later secular decline in fertility, which coincided with significant changes in Bremen's employment structures, represented an extension of earlier behavioral patterns. The decline both in general fertility and in marital fertility in Bremen was more rapid and more extensive than in the comparable port city of Hamburg. Because of the rapid changes in the city's economic environment and local labour markets, the increased opportunities for upward social mobility reinforced the rationality of family limitation and fertility control.

## **VI. Conclusion**

This paper has sought to examine the dynamics of demographic change in Bremen in the nineteenth century. Like many other western European port cities, Bremen's local economy remained dominated for much of the period under consideration by trading and commercial interests. Although industry was also an important source of employment, it was structured along traditional, pre-industrial lines with a continuing emphasis on small-scale, handicraft production. Even by the 1860s the extent of mechanization remained very limited, and it was only in the latter decades of the nineteenth century, with the development of metal working, machine construction and ship building that more modern industrial sectors finally emerged.

It is only against this specific background of changing employment opportunities that the demographic dynamics of Bremen in the nineteenth century can be fully understood. The persistence of traditional employment structures and their continued expansion well into the nineteenth century to a large extent determined the scale and composition of the city's in-migrant streams, which remained essentially pre-industrial in nature. The abolition of immigration barriers and controls in the early 1860s also fueled the proliferation of poorly paid, unskilled, casual labour. It was only with the belated onset of

industrialization in the late nineteenth and early twentieth centuries that changes in migration patterns, as well as in mortality and fertility trends, became evident.

Within the framework of Bremen's pre-industrial employment structures in-migrants were particularly disadvantaged, as age-specific mortality data for the central decades of the nineteenth century confirmed. This situation was finally transformed by the development of modern industrial sectors within Bremen's local economy, so that by the early twentieth century both male and female in-migrants benefitted from a higher life expectancy than the native-born population.

With respect to fertility, the continuing prioritization of trade and commerce, together with small-scale handicraft production, was accompanied by an early recourse to fertility control and family limitation. This reflected both the exigencies of an urban life-style at a time of pre-industrial population growth, as well as an awareness, particularly by more skilled in-migrants, of the need to adapt reproductive behaviour in order to maximize the opportunities for upward social mobility. The sectoral changes in employment opportunities in Bremen in the late nineteenth century also had a direct impact on fertility, and ultimately reinforced the trend towards family limitation.

This analysis has been based on a broad selection of archival data, including the civil marriage, birth and death registers for Bremen, documents relating to immigration and the acquisition of citizenship, as well as the published census data for 1862, 1871, 1885, 1895, and 1905. Extensive use has been made of these source materials in order to generate disaggregated indicators of both mortality and fertility trends. A more wide-ranging use of similar source materials for other German cities may well offer a sufficiently robust basis for exploring some of the outstanding issues relating to urban demographic change in the nineteenth century and the impact of industrialization on different city types.

**Table 1: Employment structure in Bremen, 1816 - 1905, (in percent)<sup>a)</sup>**

Employment sectors	1816	1847	1862	1905
Food production	21.2	8.6	8.7	7.5
Clothing	36.8	29.3	37.5	16.0
Building and ship construction	16.7	26.1	22.1	20.5
Craft production	18.2	9.6	11.0	10.1
Machine construction	—	0.4	2.5	24.6
Tobacco and cigar manufacture	3.1	20.6	14.5	3.8
Misc.	3.9	5.2	3.5	17.6
Total industrial labour force	1,737	4,517	13,596	29,737

**Source:** Hans-Ludwig Schäfer, *Bremens Bevölkerung in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts*, Bremen 1957, pp. 172-233; *Zur Statistik des Bremischen Staats*, Bremen 1862, p. 25; *Volkszählung vom 1. Dezember 1905 im Bremischen Staate*, Bremen 1909, p. 105.

a) 1905: craft production = wood products; 1816 - 1862 employers and employees, 1905 only employees.

**Table 2: The development of male and female employment in Bremen, 1862 and 1905**

Economic sector	1862		1905	
	male	female	male	female
Agriculture	2.1	2.4	2.0	2.0
Industry and crafts	46.4	27.1	46.6	24.9
Trade and commerce	34.0	8.4	35.3	19.4
Domestic service	3.2	43.0	0.2	29.1
Public employment	8.6	3.2	9.4	4.6
Unspecified	5.5	15.8	6.4	19.7

**Source:** *Zur Statistik des Bremischen Staats*, Bremen 1862, p. 25; *Volkszählung vom 1. Dezember 1905 im Bremischen Staate*, Bremen 1909, p. 105.

**Table 3: Population of Bremen 1812 - 1905**

	1812	1823	1849	1862
City of Bremen	35,370	39,581	53,365	66,648
total growth	4,211	13,784	13,283	
% growth per year	1.0	1.1	1.7	
natural growth	1,184	5,827	6,556	
net in-migration	3,027	7,957	6,727	

	1862	1871	1885	1895	1905
City of Bremen	66,648	80,779	115,901	137,972	204,329
total growth	14,131	35,122	22,071	66,357	
% growth per year	2.2	2.6	1.8	4.0	
natural growth	6,299	21,103	13,316	22,516	
net in-migration	7,832	14,019	8,755	43,841	

**Source:** Werner Matti, Die Bevölkerungsentwicklung Bremens seit 1700, (Statistische Mitteilungen des Statistischen Landesamts Bremen, Heft 45), Bremen 1979, pp. 69 et seq.; population figures relate in each case to January 1.

**Table 4: Mortality trends in Bremen, 1830 - 1909**

	Crude death rate	Infant mortality rate	Crude birth rate
1830-39	23.9 ‰	17.7 %	27.8 ‰
1840-49	21.7 ‰	17.0 %	29.1 ‰
1850-59	19.5 ‰	18.4 %	30.2 ‰
1860-69	24.2 ‰	20.8 %	33.5 ‰
1870-79	23.8 ‰	20.3 %	39.7 ‰
1880-89	20.1 ‰	20.3 %	31.4 ‰
1890-99	17.2 ‰	19.2 %	29.7 ‰
1900-09	16.5 ‰	17.8 %	30.7 ‰

**Source:** Wilhelm Böhmert, 100 Jahre Geburtenstatistik in Bremen (Mitteilungen des Statistischen Landesamts Bremen Nr. 3), Bremen 1926, p. 42; Werner Matti, Die Bevölkerungsentwicklung Bremens seit 1700, pp. 69-70.



**Table 5: Life expectancy at different ages, city of Bremen, 1905**

Age	native-born population		in-migrant population	
	male	female	male	female
0	45.87	51.07	43.27	48.74
1	54.66	58.05	54.96	59.23
5	54.26	58.07	55.57	59.77
10	50.39	54.49	51.62	56.19
15	45.95	50.32	47.51	52.05
20	41.80	46.24	43.23	47.67
25	37.93	42.48	39.04	43.52
30	34.16	38.43	34.90	39.49
35	30.46	34.36	30.80	35.52
40	26.50	30.37	26.84	31.50
45	22.92	26.26	23.17	27.47
50	19.79	22.60	19.59	23.42
60	13.41	15.39	13.63	16.18
70	8.39	9.61	8.68	10.36
80	3.96	6.32	4.76	7.00

**Sources:** Death Registers of the City of Bremen, 1904-6; 7,633 cases reported; Census data for the City of Bremen, 1905. Although the in-migrant population amounted to about 46% of total population the age structures of both native and in-migrant populations differed remarkably: the ratio of population aged 0 - 15 to total population was 48.5% in the native population and only 10% in the in-migrant population. Life expectancy for in-migrants at age 0 therefore might not be correct.

**Table 6: Completed family size in Bremen, 1820 - 1875**

Marriage Cohort		Upper class	Lower Class	Overall Pop.
City of Bremen	1820/24	4.2	4.3	4.3
	1835/39	4.9	4.3	4.4
	1850/54	5.0	4.6	4.7
	native-born			4.6
	in-migrants			4.3
Bremen villages	1820/24	6.2	4.8	5.1
	1835/39	5.5	4.8	5.0
	1850/54	4.0	5.5	5.0
	native-born			5.0
	in-migrants			5.0

**Source:** Peter Marschalck, *Städtische Bevölkerungsstrukturen vor der Industrialisierung*, in: Heinz-Gerhard Haupt/Peter Marschalck (eds.), *Städtische Bevölkerungsentwicklung in Deutschland im 19. Jahrhundert*, St. Katharinen 1994, pp. 161, 163.

**Table 7: Marriages by number of births, city of Bremen 1820 - 1875**

Families with ... birth in % of all marriages						
marriage cohort	0	1 - 2	3 -4	5 - 6	7 - 8	9 +
1820/24	8.0	20.5	28.6	18.7	13.4	10.7
1835/39	11.9	14.7	26.6	22.0	17.4	7.3
1850/54	3.6	19.8	29.7	24.3	13.5	9.0

**Source:** as table 6.

**Table 8: Birth intervals in families of different size (in months)**

	Cohorts	Up to 3 children		More than 3 children		Total fertility
		1/2	2/3	1/2	2/3	
all territories	all	35.9	40.8	26.2	28.8	4.55
upper class	all	32.3	38.4	25.3	27.4	4.72
lower class	all	37.5	42.0	26.5	29.4	4.48
native-born	all	33.8	42.4	26.4	29.5	4.71
in-migrants	all	39.8	38.1	25.5	27.8	4.20
rural population	all	35.2	42.1	28.2	30.9	5.04
urban population	all	36.9	41.7	25.5	26.9	4.46
total population	1820/24	36.6	43.9	25.4	28.0	4.63
	1835/39	33.5	37.6	26.9	28.2	4.53
	1850/54	37.7	42.2	25.9	29.9	4.50

**Source:** Peter Marschalck, *Städtische Bevölkerungsstrukturen*, p. 168; the intervals given are those between the first and second and between the second and third births respectively; about 40% of the families belonged to the group with up to 3 children; data refer to married couples primarily in the city of Bremen, but also include families resident in the township of Vegesack and in rural areas of Bremen.

**Table 9: Fertility indicators in Bremen, 1830 - 1909**

Period	Marriage rate per thousand	Birth rate <sup>a)</sup> per thousand	General fertility rate <sup>b)</sup>
1830 - 34	8.0	30.3	
1835 - 39	8.6	31.5	
1840 - 44	8.2	31.8	
1845 - 49	8.2	32.7	
1850 - 54	8.4	33.1	
1855 - 59	7.7	31.5	
1860 - 64	8.9	33.0	
1865 - 69 <sup>c)</sup>	10.1	36.7	281.3
1870 - 74	10.8	40.1	288.2
1875 - 79	9.2	41.7	286.8
1880 - 84	7.7	35.9	250.4
1885 - 89	7.8	31.7	226.2
1890 - 94	8.9	32.0	226.8
1895 - 99	9.2	31.9	217.6
1900 - 04	9.6	32.2	208.2
1905 - 09	9.5	29.9	188.8

**Source:** Werner Matti, Die Bevölkerungsentwicklung Bremens seit 1700, pp. 78-79; Wilhelm Böhmert, Bevölkerungsstatistik, in: H. Tjaden (ed.), Bremen in hygienischer Beziehung, Bremen 1907, p. 53; Wilhelm Böhmert, 100 Jahre Geburtenstatistik in Bremen, p. 16.

**a)** including still births;

**b)** live births per 1000 married women between 16 and 50 years of age;

**c)** 1867-69.

## **Autorenhinweise**

**Prof. Dr. Walter D. Kamphoefner**, geb. 1948, Associate Professor, Texas A & M University; Arbeitsschwerpunkte: Migrationsgeschichte, Vergleichende Städteforschung.

**Prof. Dr. William Robert Lee**, geb. 1946, Chaddock Professor of Economic and Social History, The University of Liverpool; Arbeitsschwerpunkte: Deutsche Wirtschaftsgeschichte, europäische Bevölkerungsgeschichte.

**Dr. Peter Marschalck**, geb. 1938, Geschäftsführer des Instituts für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien der Universität Osnabrück; Arbeitsschwerpunkte: Demographie, Bevölkerungsgeschichte Deutschlands.

**Priv.-Doz. Dr. Georg Ruhrmann**, geb. 1955, Wiss. Mitarbeiter am Rhein-Ruhr-Institut für Sozialforschung und Politikberatung e.V. (RISP) an der Universität GH-Duisburg, Preisträger der Schader-Stiftung 'Gesellschaftswissenschaften im Praxisbezug' zum Themengebiet 'Migration' 1995; Arbeitsschwerpunkte: Empirische Kommunikationsforschung, Risikokommunikation.