

---

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**  
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris  
(Institut historique allemand)  
Band 20/3 (1993)

DOI: 10.11588/fr.1993.3.58612

---

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

maßgebenden Prinzipien dar. St. WOITE zeigt, wie die gegen die deutschen Reichsbehörden geführten Auseinandersetzungen um die Anlage des Metzzer Bahnhofs die national geprägten Kommunikationsgrenzen in der Stadt lockerten. A. MAAS belegt am Beispiel der Kriegerdenkmäler und Gedenkfeiern um Metz, daß trotz klarer nationaler Abgrenzung die gemeinsame Erinnerung eine versöhnende Annäherung über die Gräber hinweg bewirkte. St. FISCH untersucht am Beispiel der Straßburger Stadtplanung, welche sich wandelnden Instrumente von der Verwaltung einer Obrigkeitsstadt zur Durchsetzung ihrer Vorstellungen hinsichtlich einer geordneten Entwicklung angewandt wurden. St. JONAS schließlich beschreibt die Entstehung der Straßburger Gartenstadt Stockfeld im Spannungsfeld von überregionalen städtebaulichen Leitbildern und Einflüssen regionaler Architektur. Eine vierte Gruppe von Aufsätzen beschäftigt sich mit dem Großraum Saarbrücken. U. SCHNEIDER vergleicht die kommunale Armenfürsorge von Alt-Saarbrücken, St. Johann und Malstatt-Burbach im Zeitraum von 1880–1909; St. LEINER beleuchtet die Saarbrücker Städteeinigung von 1909 als Problemlösungsstrategie zwischen bürgerlichen Interessen, urbanen Sachzwängen und wilhelminischem Obrigkeitsstaat.

Der zweite Teil des Sammelbandes präsentiert die Ergebnisse einer Arbeitsgruppe, die die architektonischen Leitbilder und Konzepte, Pläne und Projekte sowie ausgeführte Bauten untersucht hat, welche unter den Bedingungen der Fremdherrschaft während der Besatzungszeit des NS-Regimes in Frankreich einerseits und der Franzosen in Deutschland andererseits entstanden. Ergänzt durch 23 berufsbiographische Kurzportraits werden knapp vorgestellt: die Planungen von Marcel Lodz und Paul Schmitthenner für Mainz (J.-L. COHEN/H. FRANK), Schmitthenners Plan für das »Neue Straßburg« (W. VOIGT), ausgeführte Projekte zum ländlichen Wiederaufbau in Lothringen (U. HÖHNS), Planungen zum Wiederaufbau im Großraum Saarbrücken (R. BAUDOUÏ) sowie Planungen von Rudolf Schwarz für Diedenhofen (H. FRANK). Ein ausführlicher Beitrag von Chr. MENGIN über die Arbeit des Bureau d'architecture du Gouvernement militaire de la Zone française d'Occupation in den Jahren 1946–1949 rundet den knappen zweiten Teil ab.

Die Mehrzahl der Beiträge ist mit teilweise gut aufbereitetem historischen Karten- und Abbildungsmaterial ausgestattet; halbseitige, in der jeweils anderen Sprache abgefaßte Resumés erleichtern das Verständnis; ein Personenregister und ein Ortsregister schließen die nunmehr vorgelegte schattierungsreiche Zwischenbilanz der modernen Stadtentwicklung im Untersuchungsraum ab.

Ute WARDENGA, Münster/Westf.

Jean-Luc PINOL, *Les mobilités de la grande ville. Lyon, fin XIX<sup>e</sup>–début XX<sup>e</sup> siècle*, Paris (Presses de la fondation Nationale des Sciences Politiques) 1991, 431 S., 68 Tabellen, 23 Karten, 52 Abbildungen.

Die französische Sozialgeschichte, so fruchtbar ihre Anstöße und neuen Fragestellungen auch vielfach wirken, hat zentrale Bereiche des sozialen Wandels des 19. und 20. Jh. bislang nur zögernd in den Blick genommen. Dazu gehört die Geschichte der Urbanisierung und ihrer zunehmend gesamtgesellschaftlichen Prägekraft. Hierfür ließen sich sicherlich viele Gründe aufzeigen, wissenschaftsinterne wie mentalitätsorientierte, denen der Verfasser der anzuzeigenden Studie über die soziale Mobilität der französischen Großstadt an anderer Stelle explizit nachgegangen ist (im leider ungedruckten Teil seiner Thèse). Die vorliegende Untersuchung hat zum erklärten Ziel, diese »terra quasi incognita« (S. 17) der französischen Geschichte offenzulegen und ihre Bedingungen und Wirkungen zu erklären. Man darf vorab sagen, daß dem Verfasser dieses Vorhaben in überzeugender Weise gelungen ist. Pinols Fallbeispiel ist Lyon, die zweitgrößte französische Stadt, im Zeitraum zwischen etwa 1870 und 1930. Hier hat der Verfasser, heute Professor an der Universität Straßburg und Leiter des

dortigen *Centre de Recherches historiques sur la ville*, lange Zeit im Forscherkreis um Yves Lequin gearbeitet; von letzterem sind bekanntermaßen viele innovative Anstöße in der französischen Stadtgeschichte der letzten Jahre ausgegangen.

Auf der Suche nach der Erklärung gesellschaftlicher Bedingungen und Begrenzungen, unter denen Menschen in der jüngeren Vergangenheit ihr Leben und ihre Zukunft gestalten konnten, vertieft sich Pinol in die vielen Fäden des sozialen Netzwerks einer Stadt, die in ihrer Lebenswelt wie kaum eine zweite französische Stadt den sozialen Wandel des Industriezeitalters verkörpert. Im Zuge dieser Arbeit trennt sich Pinol mit Blick auf die sozialen Mobilitätsleistungen der Gesellschaft nicht nur von einer Geschichte der »großen« Personen und Aufsteiger; er verläßt alsbald auch eine der wichtigsten Grundannahmen der Forschung der *Annales* zu kollektiven Phänomenen, daß nämlich die sozialen Gruppen die eigentlichen Akteure der Geschichte waren. Pinol definiert sein Ziel demgegenüber als eine Sozialgeschichte der anonymen Individuen; er will Prosopographie und statistischen Zugang nicht trennen sondern zusammenführen. Vereinfacht gesagt, geht der Verfasser im Verlauf seiner vielschichtigen Untersuchungen zur sozialen Mobilität in Lyon den Weg vom Quantitativen zum Qualitativen, von der Anlage mehrfacher Querschnitte und Längsschnitte, die die soziale und räumliche Organisation der urbanen Gesellschaft offenlegen, hin zur Rekonstruktion individueller Lebensverläufe und ihrer Einbindung in die jeweils generationsspezifische soziale Umwelt. Inhaltlich schreitet die Untersuchung in drei Schritten voran: am Beginn steht der Blick auf eine spezifisch gebaute Stadtstruktur und ihre soziale Nutzung; in seltener Vertiefung des Blicks gelingt es Pinol, bis auf die soziale »Biographie« ausgewählter charakteristischer Einzelgebäude hinunterzugehen. Es folgt die methodisch klassischen Anregungen der amerikanischen Stadtanalyse folgende Erarbeitung der sozialräumlichen Struktur Lyons, überwiegend angelegt in gesamtstädtischen Querschnitten zu verschiedenen Zeitpunkten. Darauf aufbauend bilden den dritten und eigentlichen Hauptteil des Buches dann Studien zum Wandel der sozialen Mobilität zwischen den Zeiten und den Generationen. Das Herzstück bildet die Kohortenanalyse männlicher Einwohner von Lyon: die erste Kohorte setzt sich aus den zwischen 1872 bis 1875 geborenen Männern zusammen; eine zweite Vergleichskohorte basiert auf den Geburtsjahren 1899 bis 1900. Beide Auswahlgruppen umfassen zu Beginn 700 bis 800 Fälle, deren Mobilitätsdaten der Verfasser dann – je nach Quellenlage – in fünf- bis zehnjährigen Schnitten weiterverfolgt und aufwendig rekonstruiert. Pinol interessiert sich vor allem für drei Aspekte der Lyoner Lebenswelt: erstens für die innerstädtische (Wohn-) Mobilität, wie sie sich ausbildet im Geflecht von Stadtwachstum und Statusorientierung; zweitens für soziale Mobilität, für sozialen Auf- und Abstieg, den Pinol im Einklang mit der herrschenden Forschungsmeinung und in Abhängigkeit von seinen Quellen als Resultat von Beruf bzw. Berufsstellung mißt; und drittens für den Vergleich der Väter-Söhne-Mobilität und ihre sozialpsychologischen Folgen.

All diese, immer wieder neu aus einer anderen Perspektive ansetzenden Blicke auf die sozialen Mobilitätschancen im Lyon der zweiten Hälfte des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jh. – denen hier nicht weiter nachgegangen werden kann – führt der Verfasser schließlich in einer ungemein faszinierenden Hauptthese zusammen: Vergleicht man Lebensstationen und berufliche Laufbahn »des enfants de la République«, das heißt, der zwischen 1872 bis 1875 mit den »fils du siècle«, also den 1899 und 1900 Geborenen, so waren letztere aufgrund des veränderten wirtschaftlichen und sozialen Umfeldes in dem aufstiegsmäßig entscheidenden Alter zwischen 20 und 40 Jahren in ihren sozialen Chancen derart benachteiligt, daß es im Endeffekt zu generationsspezifischen Mentalitätsverschiebungen im sozialen und politischen Denken gekommen ist. Pinol lenkt zur Erklärung unsere Aufmerksamkeit auf die Diskrepanz eines starken Stadt- und Bevölkerungswachstums der Vorkriegszeit mit hohen sozialen Mischungseffekten zu einem nachkriegstypischen Rückgang der räumlichen Variabilität samt starker Tendenz zur Entmischung, zur Homogenisierung der sozialen Quartiere. Hatte sich die 1870er Generation noch mit der Heirat in aller Regel »auf die eigenen Füße« stellen und

eine eigene Wohnung im gewünschten Quartier nehmen können, so äußerte sich der sozial-räumliche Wandel auf der individuellen Ebene der zweiten Generation im anhaltenden Zwang zur häuslichen Gemeinschaft mit den Eltern selbst nach der Eheschließung. Im Vergleich der Kohorten und der Väter mit den Söhnen arbeitet Pinol immer deutlicher heraus, wie groß die Chancen der 1870er waren, über den sozialen Status der Väter hinaus aufzusteigen; nach dem Weltkrieg aber wurde diese Zukunftserwartung durch eine Verfestigung der sozialen Grenzen auf vielen Ebenen abgelöst, die Mobilität in Statuserhaltungszwang und Furcht vor sozialer Deklassierung verwandelt. Den »enfants de la République« hatten alle republikanischen Errungenschaften, hatten Mobilität und Aufstieg offengestanden. Für sie war es leicht, sich mit dem Staat zu identifizieren. Der Weltkrieg und seine Folgen ließen die soziale Mobilität der urbanen Gesellschaft rapide zurückgehen; soziale Verlustgefühle und eine Überforderung des Staates verschränkten sich zu einer Krise auch der politischen Werte. In der Schlußthese führt Pinol noch einmal eindringlich den möglichen Ertrag sozialer Mobilitätsforschung weit jenseits häufig kritisierte berufsstatistischer Haarspaltereien vor Augen und verdeutlicht ihren Beitrag zu mentalitäts- und politikgeschichtlichen Problemstellungen. Auch in diesem Sinne darf seine Studie als eine der großen Leistungen der Mobilitätsforschung gelten.

Einer der großen Vorzüge dieser Studie ist ihr außergewöhnlich hohes methodisches Problembewußtsein. Davon zeugen nicht nur ein mehr als sechzigseitiger Anhang über Quellen und Erhebungsmethoden sowie die Vielzahl der Tabellen und Abbildungen im Text, davon zeugt vielmehr in erster Linie der offene und souveräne Umgang mit den Möglichkeiten und Grenzen der gegebenen Quellenlage und des vom Verfasser entwickelten Zugriffs. Wählerverzeichnisse und Volkszählungsunterlagen bilden die Hauptquellen für Pinols Quer- wie Längsschnittanalysen und die Rekonstruktion individueller Mobilitätsverläufe. Wer schon einmal mit vergleichbaren Quellen gearbeitet hat, kennt die immensen Schwierigkeiten, die ihre Auswertung für sozialgeschichtliche Fragen und eine solide Quantifizierung aufwirft. Pinol stellt sich diesen Problemen mit einer an der amerikanischen Mobilitätsforschung der 1980er Jahre geschulten Herangehensweise. Der Verfasser hat selbst als Visiting Associate Professor in den USA gearbeitet. Er bringt seine Erfahrungen mit der weitentwickelten angelsächsischen Mobilitätsforschung in diesem Buch voll zur Geltung, ohne ihr indes einfach zu folgen, sondern in einer fruchtbaren Kommunikation mit der französischen Stadtgeschichte. So entwickelt er etwa im Generationenvergleich der sozialen Mobilität ganz neue Fragestellungen und Lösungswege. Insgesamt darf man feststellen, daß Pinols Studie über Lyon den methodisch ausgereiftesten Beitrag zur historischen Mobilitätsforschung in Frankreich darstellt. Natürlich bleiben auch hier – wie immer – Fragen offen. Eine erscheint dem Rezensenten am bedauerlichsten: in dieser Geschichte des sozialen Aufstiegs im Industriezeitalter kommen wenige, als selbständige Mobilitätsträger keine Frauen vor. Natürlich wird man diesem Verlangen die Quellenlage entgegenhalten, die zum Messen von sozialem Auf- und Abstieg anhand von Berufsbezeichnungen und daher – mit Ausnahme vielleicht der jüngsten Gegenwart – zur Fixierung auf die Männer zwingt. Doch dies sollte eher als Stachel wirken, die Rolle der Frau im sozialen Mobilitätsgeschehen des industriellen Zeitalters zu überdenken und neue Wege der Annäherung zu erproben.

Pinol hat sein Verständnis moderner Urbanisierungs- und Mobilitätsforschung inzwischen in einem weiteren Buch dargestellt (*Le monde des villes au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1991, 230 S.), auf das hier nur ergänzend hingewiesen werden kann. Es handelt sich um ein Arbeits- und Studienbuch, international vergleichend angelegt (neben Frankreich Großbritannien, die Vereinigten Staaten und Deutschland), das eine ausgezeichnete Einführung auf dem neuesten Forschungsstand bietet. Nicht zuletzt ob seines grenzüberschreitenden Ansatzes ist ihm eine weite Verbreitung zu wünschen.

Clemens WISCHERMANN, Münster/Westf.