

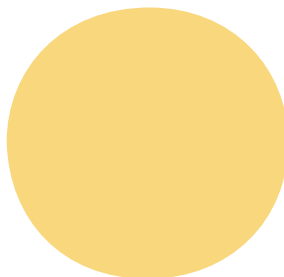
Heft 10/2013

Germanistik in der Schweiz

Zeitschrift der
Schweizerischen Akademischen
Gesellschaft für Germanistik

Herausgegeben von Michael Stolz,
in Zusammenarbeit mit Laurent Cassagnau,
Daniel Meyer und Nathalie Schnitzer

Sonderdruck



germanistik.ch
Verlag für Literatur- und Kulturwissenschaft

Zentralitätsbestrebungen und polyzentrale Wirklichkeit im Ruhrgebiet 1890–1919

VON MARC GLADIEUX

In the 19th century, rapid industrialization caused regional policy-makers to be very conscious of the need to create a central administrative body to face common challenges together. But all coordination attempts before World War One were unsuccessful, and paradoxically, pre-existing polycentrism was exacerbated. On the other hand, this phenomenon was reinforced by the political and administrative structure of the Ruhr Basin: for this economic area was divided into two provinces and three sub-districts. However, in spite of many difficulties, the authorities took measures, which admittedly proved inadequate. But at least they raised a relevant debate which resulted in the creation of a central body in 1920. The primary goal of this article is to highlight its main themes. On the other hand, a few policy-makers and officials in charge of spatial planning worked in Essen with environmental groups and associations from a very early stage on. There was an objective alliance between two categories of players, who indeed pursued different goals, but promoted the creation of a central body in the Ruhr Basin. The secondary goal of this article is to highlight the organic bond that links the fight against polycentrism and environmental protection.

Im Zuge der raschen Industrialisierung mussten sich bekanntlich im 19. Jahrhundert zahlreiche Gemeinden im Ruhrgebiet gemeinsamen Herausforderungen stellen. So wurde denn auch sehr früh die bittere Notwendigkeit erkannt, Massnahmen zur Erfüllung der Aufgaben, die sich aus der Verstädterung ergaben, zu treffen. Dabei waren aber gegensätzliche Kräfte am Werke: Waren sich viele Kommunalpolitiker der notwendigen Koordinierung aller Lösungsansätze bewusst, so führte doch ihr tagtägliches unkoordiniertes Handeln in Wirklichkeit zur Verschärfung der ohnehin schon vorhandenen polyzentrischen Struktur des Reviers.¹ Auch vereitelte die politisch-administrative Struktur des Ruhrkohlenbezirks bis zum Ersten Weltkrieg die meisten Zentralisierungsbestrebungen. Trotz der ungünstigen Verhältnisse gingen jedoch von den Behörden entscheidende Impulse aus, die allerdings nicht ohne weiteres zur Verwirklichung kamen, sondern vielmehr eine heftige Diskussion anregten. Ziel des vorliegenden Aufsatzes ist es zunächst,

1 Der Begriff ›Zentralisierungsbestrebungen‹ bezeichnet die Versuche von Kommunalpolitikern und Beamten, eine verwaltungsorganisatorische Zentralstelle zur Erfüllung gemeinsamer Aufgaben zu schaffen. Mit ›Polyzentralität‹ ist folgerichtig das Bestehen mehrerer Entscheidungszentren im Gebiet gemeint.

diese Debatte zu beleuchten. Um die Jahrhundertwende wurden in der Tat Überlegungen zur politischen Neugestaltung des Ruhrgebiets geführt: Welche Pläne wurden damals entworfen? Wie sollte Polyzentralität überwunden werden?

Ferner hatten einige Kommunalpolitiker eingesehen, dass bei der Bewältigung der kommunal- beziehungsweise wirtschaftspolitischen Aufgaben eine neue sinnvolle Raumplanung von grundlegender Bedeutung ist. Kein Wunder also, dass die territoriale Neugestaltung des Kohlenreviers zugleich von Kommunalpolitikern, die auf regionale Vereinheitlichung hin arbeiteten und Vereinen, die sich Naturschutz und Förderung der eigenen Stadt beziehungsweise Provinz zum Ziel setzten, übernommen wurde. Ein weiteres Ziel dieses Aufsatzes ist es, den Zusammenhang zwischen Überwindung der politisch-administrativen Polyzentralität im Kohlenrevier und der Umweltproblematik – auch wenn es diesen Begriff vor dem Ersten Weltkrieg noch nicht gab – zu untersuchen.

1. Zentralität versus Polyzentralität auf politisch-administrativer Ebene

Bekanntlich war mit der ‹Preußischen Verordnung über die verbesserte Einrichtung der Provinzialbehörden› vom 30. April 1815 das Königreich Preußen in 10 Provinzen eingeteilt worden. Die Rheinprovinz und die Provinz Westfalen bestanden wie die anderen preußischen Provinzen auch aus Regierungsbezirken, Kreisen, kreisfreien Städten und Landkreisen. Viel später – in den ersten zwei Jahrzehnten nach der Reichsgründung 1871 – wurden neue verwaltungspolitische Gremien ins Leben gerufen, nämlich der 1886 gegründete Provinzialverband Westfalen und der 1887 gegründete Provinzialverband Rheinprovinz. Dabei handelte es sich um Selbstverwaltungskörperschaften für überkommunale Aufgaben, die zur Koordinierung der auf kommunaler Ebene beschlossenen politischen Strategien in den Grenzen der jeweiligen Provinzen beitrugen.

Nun aber war (und ist heute noch) das Ruhrgebiet keine verwaltungspolitische Einheit, sondern ein Wirtschaftsgebiet. Der Fortschritt der Industrie musste bald in Gegensatz zu den seit 1815 bestehenden verwaltungspolitischen Grenzen treten. Vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges umfasste nämlich das Ruhrgebiet immer noch Teile eines rheinischen Regierungsbezirks (Düsseldorf) und zweier weiterer westfälischer Regierungsbezirke (Arnsberg und Münster). So kennzeichnete sich die Struktur des Ruhrgebiets insofern durch Polyzentralität, als im Gegensatz zu rein verwaltungspolitischen Einheiten bestimmte für das Kohlenrevier lebenswichtige Entscheidungen

auf unterschiedlichen Ebenen und an mehrfachen Stellen getroffen werden mussten.

Ferner musste die 1815 vorprogrammierte Polyzentralität durch andere Faktoren gestärkt werden, nämlich durch die Auswirkungen der Industriellen Revolution selbst. So waren in den rivalisierenden Kleinstädten Querelen und Kirchturmmeierei ein Hindernis für die gemeinsame Bewältigung der neuen Aufgaben. Damit verbunden war ohne Zweifel auch eine gewisse Anhänglichkeit an die Bräuche, Dialekte und überhaupt an die Kultur der ursprünglichen Fürstentümer, die nun durch die Fortschritte der Industriekultur gefährdet zu sein schienen.

Doch trotz solcher Schwierigkeiten hatten schon vor der Hochindustrialisierungsphase – also vor 1850 – klare Köpfe eingesehen, dass Strukturreformen zur Einstellung auf die neuen Verhältnisse eingeleitet werden mussten. Um 1850 wurden auf Kommunal- und Provinzebene verwaltungstechnische Reformen eingeführt, die gegen die kommunale Selbstständigkeit verstießen. Auch blieben vielen zur Grossstadt gewordenen Dörfern trotz ihrer intensiven Bemühungen die Stadtrechte vorenthalten.² So vermittelte das Ruhrgebiet das Bild eines in verwaltungstechnischer Hinsicht unharmonischen Gebietes. Auf kommunaler Ebene wurde also der Akzent auf Polyzentralität gesetzt, während die Provinzbehörden nicht gewillt waren, den Kommunen zu viele Befugnisse zu überlassen. Sie führten selbst Reformen zur Neugestaltung der Provinzen ein, und so verstärkten sie den vorhandenen Trend zur Zentralität auf Provinzebene. Auf überprovinzieller Ebene aber liessen sich vor allem im Jahrzehnt vor dem Ersten Weltkrieg interessante Lösungsansätze feststellen.

Die zu lösenden Aufgaben, die damals einer dringend notwendigen Erfüllung bedurften, liessen sich lange auflisten. Hier soll nur auf die zwei relevantesten Herausforderungen hingewiesen werden, nämlich den Erwerb von Grundstücken und den Aufbau eines effizienten Verkehrsnetzes. Sie führten – so BOGUMIL – zu der Erkenntnis, dass die Schaffung von «interkommunaler Aufgabenerfüllung» und «eigenen regionalen Trägerstrukturen»,³ also Distanz zu den üblichen Entscheidungszentren, oberstes Gebot sei. Wurde diese Einsicht schon im 19. Jahrhundert gewonnen, so wurden aber erst im

2 Siehe: Von «unförmigen Giganten» und «barbarischen Steinhäufen» – Industriedörfer und die Unfähigkeit zur Stadtentwicklung im Ruhrgebiet, hg. v. Landschaftsverband Rheinland, <http://www.rheinische-Geschichte.lvr.de/themen/Epochen%C3%BCbergreifend/Seiten/Vonunf%C3%B6rmigenGiganten.aspx> (25.09.2012).

3 JÖRG BOGUMIL: Steuerung und Koordination der «Metropolregion» Ruhrgebiet. Ein Problemaufriss, in: *Phönix flieg!* Das Ruhrgebiet entdeckt sich neu, hg. v. KLAUS ENGEL / JÜRGEN GROSSMANN / BODO HOMBACH, Essen 2011, S. 578.

ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts schüchterne Umsetzungsversuche unternommen. Am relevantesten ist wohl hier die 1912 vom damaligen Essener Technischen Beigeordneten Robert Schmidt vorgelegte «Denkschrift betreffend Grundsätze zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch)». Doch merkwürdig dabei ist, dass im Gegensatz zum eigentlichen Auftrag, den er von den Kommunalpolitikern bekommen hatte, Robert Schmidt mit seiner Denkschrift keineswegs die bloße Schaffung eines Nationalparks anstrebte. In Wirklichkeit verfolgte er das «Endziel, einen einwandfreien, den modernen Lebensbedingungen angepassten Großstadtdorganismus zu schaffen».⁴ Das Projekt, das weit über die ursprüngliche Nationalparkidee hinausging, sah unter anderem Unterstützung durch die Verschönerungsvereine, die Gründung einer Koordinierungsstelle und die Einbeziehung des westfälischen Teils des Reviers in das Projekt vor. Es wird also keinen wundern, dass Robert Schmidts Plan zuerst auf die Ablehnung der Auftraggeber stieß, die nämlich zu hohe Souveränitätsverluste befürchteten. Zwar konnte der Generalplan zuerst nicht in die Praxis umgesetzt werden, doch die Absage an die schnelle Schaffung von gemeinsamen Strukturen bedeutete nicht, dass mehr Zentralität auf immer unmöglich geworden war. In diesen Jahren wurde eine andere Debatte neu belebt, nämlich die Diskussion um einen eigenen Regierungsbezirk im Ruhrgebiet, die sich – so BOGUMIL – «bis zum Ende des 19. Jahrhunderts mit dem Ziel der Gründung einer Ruhrprovinz zurückverfolgen» lässt.⁵ Trotz der Ablehnung von Robert Schmidts Plan durch die Oberbürgermeister der betroffenen rheinischen Städte wurde dann mit der Unterstützung der westfälischen Bauräte nach 1911 versucht, ihn auf die Regierungsbezirke Münster und Arnsberg auszudehnen. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges sollte aber diesen Bemühungen ein jähes Ende setzen. Als 1918 der Waffenstillstand unterzeichnet wurde, herrschten nun mit der deutschen Niederlage ganz neue Verhältnisse, die paradoxerweise die Idee einer Neugestaltung des Ruhrgebiets in Richtung mehr Zentralität bekräftigten: Mit dem Versailler Vertrag wurde das Ruhrgebiet als bergbauliche Zone in den Mittelpunkt der deutschen Wirtschaftspolitik gestellt. Nun bedeuteten drastisch erhöhte Kohlelieferungen die erneute Einstellung von Arbeitern, was wiederum den Wohnungs- und Infrastrukturbedarf in erheblichem Masse steigerte. Ob willig oder unwillig, die Entscheidungsträger im Ruhrgebiet mussten sich zwangsläufig für die Schaffung einer zentralen Koordinierungsstelle einsetzen. Dabei soll der künftige Reichskanzler Hans Luther, der am 3. Mai zum Oberbürgermeister in Essen gewählt worden war, eine entscheidende Rolle gespielt haben: Auf Initiative des neuen Essener Bürgermeisters, der

4 ULRICH HÄPKE: Von den Markenteilungen bis zum Emscher Landschaftspark: Freiraumverluste und Freiraumschutz im Ruhrgebiet – Common-Property-Institutionen als Lösungsansatz?, Diss. Kassel 2010, S. 213.

5 BOGUMIL: Steuerung und Koordination [Anm. 3], S. 582.

nun Vorgesetzter des Essener Stadtbaurats Robert Schmidt war, wurde 1919 ein politischer Prozess eingeleitet, der zur Gründung des *Siedlungsverbands Ruhrkohlenbezirk* im Jahre 1920 führen sollte. Mit diesem Zweckverband, dessen Kompetenzbereich den rheinischen und den westfälischen Teil des Reviers umfasste, war nun nicht nur eine richtige Zentralstelle für das Ruhrgebiet ins Leben gerufen worden, sondern auch eine überprovinzielle Struktur. Der Verband war zwar keine politische Behörde, aber die Debatte um seine Gründung griff weit über verwaltungstechnische beziehungsweise wirtschaftsorganisatorische Fragestellungen hinaus. Vielmehr knüpfte sie an die Diskussion über die Gründung einer Ruhrprovinz an, die auch vor dem Ersten Weltkrieg geführt worden war. Damit gewann sie politischen Charakter, interpretierten doch manche Beobachter den *Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk* als ersten Schritt auf dem Weg zu einer autonomen IndustrieProvinz.

Aus der kurzen Untersuchung der Debatten um Siedlungsverband und Ruhrprovinzidee geht hervor, dass erstens im letzten Jahrzehnt des Kaiserreiches und in der unmittelbaren Nachkriegszeit der Trend in Richtung Zentralität, Überwindung der überlieferten politisch-administrativen Grenzen ging und dass sich zweitens Essen zum Kristallisationspunkt der Reformbestrebungen entwickelte. Ganz im Sinne von Robert Schmidt, der in den Verschönerungsvereinen die möglichen Träger des Siedlungsverbands sah, arbeiteten aber vor allem in Essen andere anonyme unpolitische Akteure an der Einführung von raumplanerischen Reformen und somit an der Verschiebung der Entscheidungsebenen im Ruhrgebiet.

II. Die Versuchung der Zentralität im Vereinswesen

Schon vor der Reichsgründung waren kollektive Initiativen auf der Grundlage der Vereinsgründung ergriffen worden, wobei sich im Dschungel des Vereinswesens vor allem Verschönerungsvereine und Verkehrsvereine raumplanerische Reformen zum Ziel setzten. Erstere, die schon in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts entstanden, im Ruhrgebiet aber erst nach 1850 zur Entfaltung kamen, kennzeichneten sich durch folgende Züge:

- Erstens war ihr Hauptanliegen die Einrichtung von Naturräumen für die Stadtbewohner, die allein durch ästhetische Freude im Grünen zur Entspannung kommen und infolgedessen gesund bleiben würden.
- Zweitens geht mit dem ästhetisch-gesundheitspolitischen Anliegen auch eine kulturelle Zielsetzung einher: Der strapazierte Stadtbewohner füh-

le sich auch deswegen in Naturräumen wohl, weil er sich in eine alternativ-traditionelle Landschaft zurückziehen und sich gegen die alltägliche fremde Industriewelt abschotten könne. Die darin zum Ausdruck gebrachte geringe Akzeptanz der Industriekultur regte selbstverständlich die Verschönerer zu regelmässiger Zusammenarbeit mit anderen Organisationen wie den Heimatvereinen an.

- Verschönerungsvereine wurden drittens immer auf kommunaler Ebene gegründet und trugen jeweils den Namen der Gemeinden. So war ihr Handlungsfeld ganz genau abgesteckt: Es sollte immer in erster Linie die eigene Stadt verschönert werden, was den Verschönerungsvereinen mehr oder weniger den Charakter von kommunalen Organisationen gab, die die Förderung der eigenen Stadt anstrebten.

Anders als die Verschönerungsvereine, die mehrheitlich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gegründet worden waren, entstanden die meisten Verkehrsvereine in den ersten zwei Jahrzehnten vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Trotz vieler Ähnlichkeiten lassen sich relevante Akzentverschiebungen feststellen: So war der Verkehrsverein Essen im Unterschied zum Verschönerungsverein wesentlich interessierter an der wirtschaftlichen Förderung Essens. Ein zweiter Unterschied ist allerdings noch relevanter: Während die Verschönerer sich ausschliesslich auf die jeweils eigene Stadt konzentrierten und somit – wenn auch unabsichtlich – eine gewisse Polyzentralität im Revier förderten, fassten die Mitglieder des Essener Verkehrsvereins ihre Stadt als diejenige auf, der ein zentraler Platz im Ruhrgebiet gebühre. Nun aber kommt die Forderung, Essen als Hauptstadt des Reviers anzuerkennen, einer Infragestellung der geschichtlich gewachsenen politisch-administrativen Struktur gleich, die eine gewisse Ähnlichkeit mit der schon erwähnten Ruhrprovinzidee aufweist. Dabei würde nämlich Essen zum Zentrum einer neuen politischen Einheit erhoben, deren Peripherie die Städte des Reviers bilden würden. Trotz aller Hindernisse setzte der Essener Verkehrsverein alle propagandistischen Mittel ein, um aus Essen die Hauptstadt des Industriebezirkes zu machen.

Zuerst muss zwischen zwei Kategorien von Adressaten unterschieden werden. Wie den oben zitierten Auszügen zu entnehmen ist, wandte sich die Propaganda an Besucher und an die Stadtbewohner selbst. Ersteren sollte der Eindruck vermittelt werden, Essen habe der Bevölkerung alle Vorteile einer Weltstadt zu bieten. So wurden die Trümpfe der Stadt hochgespielt und insbesondere ein harmonisches Gesamtbild von Essen vermittelt, wobei die angebliche Harmonie sich in erster Linie aus der glücklichen Zusammenfügung von Naturräumen und Industriezonen ergebe. Mit der Vermählung von Natur und Industrie schwanden hier die meisten Gegensätze: zwischen

Schönem und Hässlichem, Überlieferung und Fortschritt, Vergangenheit und Gegenwart. Gelobt wurde eine klug ausgedachte Raumplanung, die den Publikationen des Verkehrsvereins zufolge im Dienste aller Stadtbewohner stand. Zusätzlich zur kommunalen Raumplanung wurde in der Essener Propaganda auch eine Wohnungspolitik hochgepriesen, die angeblich alle Probleme bewältigte. Da damals die Wohnungsfrage vor allem die zuströmenden Arbeiter betraf, wurde der Akzent auf die Gründung von Arbeiterkolonien durch die Firma Krupp gesetzt. Dabei wurde in erster Linie die architektonische Mannigfaltigkeit als Spezifikum betont. *Friedrichshof* und *Altenhof* wurden deswegen als Vorbilder für modernes Arbeiterwohnen dargestellt, weil sie *den praktischen und gesundheitlichen Anforderungen [entsprechen] und zugleich dem Schönheitssinn Rechnung* tragen.⁶ Modern seien sie, weil dort Züge der Industriekultur – Rationalität, effiziente Raumnutzung, gesunder Bau – und Züge der überlieferten, als idyllisch empfundenen Kultur, – Schönheit, Mannigfaltigkeit, Vertraulichkeit – vereinigt würden. Doch das Paradebeispiel für harmonisches Wohnen sei wohl in der Gartenstadt zu finden: Auf der *Margarethen-Höhe*, wie sie in der Propaganda des Vereins erschien, fänden sich Monumentales und Behagliches, Schutz und Öffnung, Idylle und Fremde vereint. Auch hier finde sich nun die Vergangenheit auf die Gegenwart übertragen. In der Gartenstadt sei sogar für eine *sozial zweckmäßige Mischung* gesorgt,⁷ so dass in den Köpfen der Urheber sogar an die Stelle der der deutschen Gesellschaft zugrundeliegenden Gegensätze nun allseitige Harmonie getreten sei. In Anlehnung an die Ausgestaltung eines real existierenden Stadtgebietes galt es, das phantasierte Image einer Stadt zu rekonstruieren und somit ihren Anspruch auf den zentralen Platz in einer neu gedachten Ruhrprovinz zu legitimieren. Diese Propaganda sowie andere Projekte auch verraten sowohl die Forderung nach Neuziehung der Provinzgrenzen als auch das Aufkommen einer neuen Identität.

Schlussbemerkungen

Erstes Ziel des Aufsatzes war es, die Debatte um den *Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk* (SVR) und die Ruhrprovinzidee zu beleuchten. Es stellt sich heraus, dass beide miteinander verbundenen Ansätze zur Neugestaltung des Reviers auf die Schaffung einer überprovinziellen Struktur zur Übernahme von gemeinsamen verwaltungstechnischen Aufgaben hinausliefen. Mit der Gründung des SVR 1920 wurde die Polyzentralität auf administrativer Ebe-

6 Essener Wanderbuch. Ein Führer für Spaziergänge in Essen und Ausflüge in die Umgebung, besonders ins Ruhrtal, 1. Auflage, Essen 1910, S. 17.

7 Essens Entwicklung 1812–1912, herausgegeben aus Anlass der hundertjährigen Jubelfeier der Firma Krupp vom Verkehrsverein für den Stadt- und Landkreis Essen, e.V., Essen 1912, S. 46.

ne zum Teil überwunden. Zwar war der Verband keine politische Struktur, aber seine Entwicklung nach 1920 weist darauf hin, dass er von manchen im Revier als erster Schritt auf dem Weg zur Gründung einer autonomen Ruhrprovinz betrachtet wurde. Damals trug die Debatte um den SVR und seine Gründung wohl zur Verstärkung einer ›Ruhridentität‹ bei. Unter ›Ruhridentität‹ sind das Zusammengehörigkeitsgefühl und der damit verbundene Wille zur Emanzipation gegenüber den bestehenden Entscheidungszentren zu verstehen. Dabei ist die massgebliche Rolle von Essen zu unterstreichen. Zwar kamen die Impulse auch aus anderen Städten, aber aus Essen kamen die Pläne der Beamten und Politiker, die dann tatsächlich umgesetzt werden sollten. Um die Jahrhundertwende wurde Essen zum Sammelbecken aller Kräfte, die an der Neugestaltung des Ruhrgebiets arbeiteten. Zwischen den Anliegen der kommunalen Raumplaner und der Vereine, die die aufkommende Umweltproblematik in ihre Programme übernommen hatten, gab es manche Berührungspunkte. Doch das Zusammenwirken dieser Kräfte war alles andere als einheitlich, und hier lassen sich zwei unterschiedliche Strömungen unterscheiden. Während der Verschönerungsverein, der in diesem Punkt der vergangenheitsbezogenen Ideologie der Heimatvereine sehr nahe kommt, dem Einbruch der Industriekultur in den Alltag Einhalt gebieten wollte und mit der unausgesprochenen Absage an die Industrie die vorhandene Polyzentralität im Revier förderte, zeigte sich der Verkehrsverein viel aufgeschlossener für die Industriekultur. Der Verkehrsverein Essen, der die Stadt sowohl in wirtschaftspolitischer als auch in umweltpolitischer Hinsicht zu fördern trachtete, propagierte das Bild eines harmonischen Ganzen, in dem alle Gegensätze beseitigt worden seien. Einstellung auf Industriekultur bei Erhaltung des Überlieferten waren also die Komponenten einer neuen Identität, die wiederum Essens Anspruch auf politische Zentralität in einem neugestalteten Gebiet legitimierte. All diese Vorstellungen zeigen erstens, dass im Gegensatz zwischen Zentrifugal- und Zentripetalkräften letztere an Boden gewannen. Dabei stellt sich zweitens heraus, dass um die Jahrhundertwende der noch im Keim steckende Umweltgedanke als Grundlage von Reformbestrebungen, die sowohl die politische Identität als auch die Zentralität-Polyzentralität-Problematik berührten, sehr fruchtbar gewesen ist.

GEORG KREIS

Zentralität und Partikularität. Organisationsformen und Strukturbilder
des öffentlichen Lebens

REGULA SCHMIDLIN

Die Plurizentrik des Deutschen. Ein linguistisch-lexikographisches Konstrukt?

AFRA STURM / BRITTA JUSKA-BACHER

Methodische Überlegungen zu einem Schweizer Standard-Wörterbuch

GÜNTER SCHMALE

Gesprochenes Deutsch. Normabweichende Partikularität oder eigene Norm?

ASTRID STARCK

Jiddische Literatur in Berlin in der Zwischenkriegszeit. Wechselspiel zwischen
Zentrum und Peripherie

MICHAEL ANDERMATT

«Hussah! Hussah! Die Hatz geht los!» Antikatholizismus bei Gottfried Keller

YAHYA ELSAGHE

Zentrum und Peripherie in Thomas Manns Novelle vom «Kleinen Herrn Friedemann»

PHILIPPE WELLNITZ

Thomas Hürlimanns Theater. Ein Dialog mit der Heimat Schweiz

Germanistik in der Schweiz

ISBN 978-3-033-04394-7

