

Om urbaniteten som själslig och social förändringskraft cirka 1900

Håkan Forsell

I. INLEDNING

INGEN VET NÄR det händer. Kanske har det redan hänt – eller sker först om ett par år: att större delen av världens människor bor i stadssamhällen och inte på landbygden. I den historiska utvecklingsprocessen är staden den stora vinnaren – den dominerar ohotad den civilisatoriska rumsorganisationen på planeten Tellus.

Massurbanisering är sedan länge inte någon europeisk företeelse, även om urbaniseringens rumsliga effekter ännu är likartade oavsett var i världen inflyttning till stadsområden sker. Avgörande för hela 1900-talets rumsutveckling har varit en konstant förskjutning från centrum till periferi, något som också medförde att centralitet förlorade sin symboliska betydelse som tanke- och maktmodell. Europas traditionella urbanitetsprofil var samlande, tät och förenande. Den avlöstes i och med industrialiseringen av en annan med centrifugal kraft som gjorde gränser, barriärer och avstånd till tematiska markörer; avstånd som skulle överbryggas, men aldrig i sin helhet utan enligt specifika samhälleliga prioriteringar.

Den som idag är intresserad av hur urbana processer påverkar mänsklig samlevnad och välfärd vänder sina blickar bort från Europa mot Dehli-regionen eller de överskådliga *transition areas* och *metropolitan zones* kring New Mexico, eller Baixida och São Paulo i Brasilien – eller mot Fujian- och Beijing-provinserna i Kina.¹ Var 25:e människa som lever på jorden idag är född i eller har flyttat till en kinesisk storstad sedan 1978. Fortsätter landet att rationalisera sitt jordbruk –

vilket är en process som knappast har påbörjats ännu – så beräknas mellan 12–15 miljoner människor att migrera till stadsregionerna – årligen!²

Kanske har jag börjat den här artikeln något avigt. Men jag tror ändå att det finns en övergripande förbindelse mellan dåtid och nutid. Bara den ofattbara mängden människor det är fråga om som flyttar in till städerna var också en uppgift som inledningsvis chockade 1800-talets makthavare och forskare och förde dem nära handlingsförlamningens gräns. Liksom då visar det sig idag vara närmast uteslutande inkomstmöjligheter – eller ekonomiskt tvång – som gör att man väljer att förlägga sitt liv till staden.³ Några motiv som exempelvis förbättrad livskvalitet, större utbud av service och omsorg går knappast att skönja. Den ekonomiska tyngdpunkten innebär likaledes en svår ekologisk belastning, som knappast är mindre idag än vad den var under den industriella epoken.

Ändå fångades den europeiska urbaniseringsrörelsen upp; institutioner växte fram, politiska innovationer fick stöd, det sociala kontraktet skrevs om och resultatet blev ett nytt förhållande mellan individ och samhälle. Urbaniseringens effekter har på det mest genomgripande sätt präglat vårt sätt att leva, just för att urbaniseringen succesivt kom att få en *kvalitativ betydelse*.

Resultatet av denna kvalitativa vändning utgör artikelns tema, ett tema som jag ska teckna i grova drag och snabba utkast och som berättar om mentalitetsförändringar och utvecklingsmönster i den moderna urbana etableringsfasen i slutet av 1800- och början av 1900-talet. I samtiden uppmärksammades frågan om den inre urbaniseringen inom de flesta områden och ett nytt betydelsemönster började skapas för mänskliga relationer i stadsmiljön. Då jag i skrivande stund framför allt sitter med tyskspråkigt material som underlag, kommer omställningar i tyska städer runt sekelskiftet 1900 att utgöra de huvudsakliga exemplen i texten.

2. INRE URBANISERING – ARBETE OCH HEM

År 1873 publicerade direktören för Berlins statistiska byrå, Hermann Schwabe, en broschyr där han argumenterade för byggandet av ett omfattande snabbtågsnätverk i staden. Med förbättrad infrastruktur skulle centrum avlastas och trångboddheten och bostadsmisären få en strukturell lösning. Därmed skulle också, enligt Schwabe, den »moraliska degenereringen» få sin ände till förmån för »familjelivets allmänna välfärd».⁴ Denna uppfattning om en lyckad förening av teknisk innovation och förbättrad moral var inte ovanlig under det sena 1800-talets ingenjörstänkande. Vad som gör Schwabes texter – han hade redan 1870 publicerat en skrift om »folksjälen» i Berlin och skulle under de följande åren bland annat skriva ett bidrag om folkloristik i den tyska huvudstaden – är att han betonade det otillräckliga i demografisk statistik för att kartlägga de nya levnadsförhållanden som de växande städerna hade kommit att innebära. Istället skulle det inte finnas några vattentäta skott mellan teknisk ingenjörskonst och humanvetenskap, och särskilt folkloristiken (»die Volkskunde») var här ämnad att belysa det »inre livet» i urbaniseringsprocessen. Just sammankopplingen mellan kommunikation och mentalitet ansåg Schwabe som en särskilt fruktbar förbindelse att undersöka i storstaden för att bilda sig en uppfattning om den urbana miljöns särskilda dynamiska effekter, och för att »betrakta och fixera den moraliska världens rörelser och dess lagar».

Det fanns överhuvudtaget en tidig uppmärksamhet att finna systematisk kunskap om mänskliga förhållanden i den industriella storstaden, om storstadsmänniskans »andliga egenheter». De växande städerna i Tyskland under andra hälften av 1800-talet – Berlin, Hamburg, München, Leipzig, Dresden – ansågs ha en enorm framtida uppgift att fylla gällande social och kulturell integration. Särskilt i Berlin var den »etnoplastiska uppgiften» – för att använda ett uttryck från psykologen och nervläkaren Willy Hellpach – större än någon annanstans, eftersom inflyttningen där till betydande del var multietnisk och mångkonfessionell till skillnad från den regionala homogenitet som ännu präglade stadsinvandringen i andra orter.⁵

Intresset för mentalitetsförändringar riktade sig först mot arbets-

och bostadsförhållanden och man frågade sig vilka specifika förändringar i handlande, tänkande och känsloliv som stadstillväxt och befolkningstäthet hade fått till följd. Framför allt den tilltagande specialiseringen av arbetsuppgifter var sedan decennier tillbaka i blickfånget för forskare. Sociografen Friedrich Sass hade redan under 1840-talet givit ut en studie om hur mindre hantverkare i de växande städerna utsattes för en »fruktansvärd konkurrens» från den expansiva industritillverkningen därför att den traditionella produktiva medelklassen inte visste hur de skulle »förfina» – det vill säga rationalisera – sitt arbete. De nya arbetsförhållandena var en avgörande faktor, lyfte Sass fram, för en förändrad medvetenhet hos stadsinvånarna. Arbetarna vid de nya maskinfabrikerna var framstegets tjänare som förkroppsligade rationalitet, tidsdisciplin och prestationslust som specifikt urbana karaktärsdrag. Samtidigt hade den ökade graden av konkurrens skapat en fatalism och apati hos ett deklasserat hantverksskikt i staden som medförde att den »urbana andan» redan vid denna tidpunkt uppvisade en ambivalent och komplex mentalitetsprofil.⁶

Successivt under 1800-talet förändrades arbetsmarknaden och det inträdde en kompensation av kroppskrafter genom intellektuella förmågor – något som också befordrade en »sensuell vakenhet» hos storstadsmänniskan, vilket i sin tur utvecklades till en grundprincip för hela stadens arbetsliv. Kvalifikationsstrukturerna inom arbetslivet förändrades i rasande takt, och de som framför allt vann på dessa omkastningar var de mobila – både fysiskt och intellektuellt – och de som var villiga och snabba att lära om, vilket företrädesvis befordrade gruppen arbetsföra unga män mellan 20–35 år. Staden befordrade en blixtrande uppfattnings- och reaktionsförmåga. Gustav Stresemann skrev en avhandling år 1900 om tillverkningsindustrin av flasköl i Berlin och sökte där bevisa antagandet att flaskölen successivt trängde ut veteölsproduktionen i staden just för att veteölet tog längre tid att hålla upp och var mer omständligt att dricka. Även Stresemann tolkade den ökade flaskölsförsäljningen som ett utslag av storstadens förändrade tidsuppfattning och tidsrationalisering.⁷ Den allmänna uppfattning var att även cigaretterna, ståkaféerna, sportstatistiken i tidningarna hörde till specifika vanor och inrättningar som hade tillkommit genom stadens ökade

tempo. Den nya tidspraxisen omgestaltade också kontorsarbetet. 1911 publicerade Ida Kisker en studie om kontorister och sekreterare i Leipzig i *Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik*, där just tidsrationaliseringen var ett återkommande tema – ja, även ett yrkeslegitimerande raster som kvinnor ofta mer än män var tvungna att underkasta sig för att få en plats i den nya yrkestillvaron.⁸ Under 1920-talet hävdade Walter Benjamin att även Berlins dialekt var en produkt snarare av tempo än lokalitet. Dialekten var en jargong över påskyndandet.⁹

Om arbetslivet erbjöd framstående åskådningsexempel på förändrat inre liv bland människorna i storstaden, så var ett annat återkommande exempel bostadssituationen. I de trångbodda arbetarkvarteren i industristaden var det nödvändigt att försvara sig med en »själslig hyresbepansring» för att överhuvudtaget kunna upprätthålla något slags privat- eller familjeliv.¹⁰

En intrikat vardag av avskärning och osynliga tabugränser kom att etableras. Överlevnadsstrategierna var nödvändiga att snabbt tillägna sig för nyinflyttade. Social kommunikation var i mångt och mycket liktydigt med social kontroll. »Hemmet var ett helvete», skrev Werner Sombart i en studie om Berlinproletariatet 1906.¹¹ De fyra väggarna var porösa, transparenta – och invånarna följaktligen tvungna att lära sig helt nya uppförandeformer, vilket säkert innebar en dramatisk personlig förvandlingsakt för dem som kom direkt från lantliga samhällen. Stadslivet krävde en ny civilisationsprocess. De omfattande husordningarna med sina disciplinerande paragrafer syftade onekligen till ett slags konform riktning i denna civilisationsprocess, även om den höga mobiliteten bland hyresgästerna gjorde det svårt för ordningsreglerna att bli fullständigt internaliserade hos de boende.

En festskrift kanske inte är det lämpligaste stället att avslöja sina fekal-sociologiska intressen, men jag tror inte Lars tar illa upp om jag ändå pekar på några tämligen bortglömda aspekter av den urbana utvecklingen i detta avseende:

Avträdena i 1800-talets stadsmiljöer kom att placeras allt närmare husen, för att så småningom anslutas till husen. Läroböcker i arkitektur gav noga anvisningar i ord och bild var och hur toalettrymligheter kunde anordnas på minst uppseendeväckande sätt. Ännu i början av

1870-talet kan man dock finna byggnadstekniska handböcker som beskriver avträden för hus med över 300 boende – där inrättades åtta sitsar bredvid varandra. Under de följande årtiondena föreslogs sådana masstoletter på sin höjd vara lämpliga i fabriker eller kaserner, men även där fick massavträdet »blygselväggar». Omkring 1910 kunde handböcker i arkitektur även beskriva hur toaletterum gjordes representativa och hur inblick i avträdesrummet på bästa sätt undveks genom rumslig gestaltning av lägenheterna.¹²

En annan viktig aspekt av denna utveckling var att de enskilda husen också blev underkastade urbaniseringen genom att stadens infrastruktur trängde in i hemmen med kanalisering, vattenledningar, elektricitet och sedermera telefonnät. Detta var en process som kunde väcka ett starkt motstånd, inte minst från fastighetsägarnas sida. Man fruktade att den egna egendomen skulle hamna i ett tilltagande beroendeförhållande till stadstekniska system, och att den därmed skulle förlora den traditionella karaktären av autonom, självständig investering. I vissa städer gick det så långt att fastighetsägarna inrättade egna »husautonoma system» för ta hand om avföring genom kompostering, torrläggning eller förbränning.¹³

När de ursprungliga stadstekniska systemen blev spridda över rurala områden kunde utvecklingen leda till verkliga konfrontationer. Möjligheterna att förfoga över de egna exkrementerna var en fråga med inte obetydlig social spänning. Slutna hushållsekonomier som lantgårdar eller kloster nyttjade träck från både människor och djur som gödsel och kunde ännu under det sena 1800-talet hävda att de besatt en egendomsrätt till den egna avföringen. Denna position kan bara uppfattas som lustig eller absurd i en urbaniserad ekonomi med helt genomkanaliserade städer. Städernas renlighetsordning hade skapat en samhällelig norm där det inte längre fanns någon plats för avfall i ekonomin. Den förhållandevis snabba omvandlingen från en öppen värdesättning av exkrementer, till en stillatigande avsky är ytterligare en pusselbit som klarlägger något av den själsliga transformation som följde med det urbana samhällets tilltagande dominans.

Den tyska historikern Peter Gleichmann tolkar den snabba förändringen i inställning till fekalier i urbaniseringens huvudorter enligt Nor-

bert Elias civilisationsprocess; det handlar om utvecklandet av en förhöjd skamkänsla och om internaliserad självkontroll. Och visst, med den täta boende- och livsmiljön ökade kraven på självkontroll. Men det var inte en insikt som präglade den dominerande uppfattningen av arbetarklassens bostadsförhållanden bland reformister och socialkritiker. Det sexuella och djuriska momentet spelade istället en stor roll för storstadskritiken. Storstaden var ett slags chiffer för hämningslös primitivitet och smuts.¹⁴

Men i själva verket rådde en genomgripande rationalitet och disciplinering i arbetarklassens vardag. Tidskoordination blev en nödvändighet för att få ihop ett familjeliv under dessa rumsligt inskränkta förhållande. Det handlade inte bara om att göra stadens tidsrytm till sin egen individuella, utan därtill att få den att bli en bärande beståndsdel av familjestrukturen. I arbetarkvarteren i Glasgow, där de små lägenheterna kunde rymma synnerligen barnrika familjer samt inlogerade, rådde »inomhusförbud» på söndagsförmiddagar för alla utom det äkta paret. Det skulle »vädras». ¹⁵ Det var alltså inget privilegium som arbetarklassen ansåg sig måsta vara utan på grund av den trånga och gyttiga vardagstillvaron: att få vara ensamma i sängen när det vädrades.

Just kalibreringen kom att utvecklas till en distinkt urban dygd tillsammans med besläktade tidsberoende fenomen som punktlighet, bedömning, synkronisering. Den vanliga, arbetande människan i storstaden uppfostrades snabbt till att fungera och kunna parera sina behov i ett massammanhang. Journalisten Max Osborne skrev i *Berliner Illustrierte Zeitung* 1910 att det tyckes finnas ett slags outtalad överenskommelse att man i storstadens folkmassa skulle uppföra sig »belevat, hänsynstagande och överseende» och såg detta beteende som särskilt utmärkande för arbetarklassen. Det var, enligt Osborne, som en »förövning i ett demokratiskt förhållningssätt» – en förövning som måste ske på gatan eftersom större delen av befolkningen ännu inte hade rätt att komma till valurnorna.¹⁶

Även viss reklam vände sig bara till konsumenter som befann sig i denna »massa». Affischen som gjorde reklam för »Lehners Munvatten» 1911 tematiserade exempelvis den tänkta konsumenten som en främ-

ling på spårvagnen; den friska andedräkten och den personliga hygien var signum för självmedvetenhet och ett bärande tecken på en civilisatorisk rörelse.

3. URBANISERINGS KVALITET – FÖRVALTNING OCH SOCIALPOLITIK

Även inom det institutionella området, inom stadens förvaltning och för den framväxande socialpolitiken under 1800-talets utgång fanns det alternativa uppfattningar med vad som egentligen åsyftades med urbaniseringen. Urbanisering var bara delvis en övergripande beteckning på den massiva migrationen av lantarbetare in till städerna. Fastmer hade begreppet en kvalitativ innebörd som kom att få allt starkare reformmässig betydelse omkring sekelskiftet 1900. I begreppet rymdes processer och strukturella förändringar för utvecklandet av moderna livsformer.

Om man förstår urbanisering som ett samlat svar på en ursprungligen rasande och till stora delar diffus stadstillväxtprocess – då var den aktiva styrningen mot ett rationellt, planerat och av fackmänniskor ordnat omsorgssystem onekligen en hörnsten i urbaniseringens omgestaltningsdynamik av samhället i sin helhet.¹⁷ Det finns i detta betraktelsesätt en tydlig koppling till diskussionen om den moderna industristaden som en föregångare till 1900-talet socialstat, där rationell socialpolitisk organisering först etablerades i de större stadskommunerna för att man där, på plats, skulle komma till rätta med omfördelningsfrågor; social säkerhet och ekonomisk trygghet. De enskilda städernas handlings- och planeringsrum fungerade under slutet av 1800- och början av 1900-talet som experimentfält för en brokig arsenal av sociala innovationer – alla framprovocerade av stadstillväxt och befolkningsökning.¹⁸

Den mest betydelsefulla företrädaren i Tyskland omkring sekelskiftet 1900 för ett nytt institutionellt och rättsligt urbaniseringsbegrepp var Hugo Preuss. Preuss är idag kanske mest känd som Weimar-konstitutionens huvudförfattare. Han började dock sin karriär som liberal jurist, konstitutionell teoretiker och kommunaltjänsteman i Ber-

lin. Preuss återkommande stridsämne var kommunerna maktlöshet gentemot staten. I skriften *Gemeinde, Staat, Reich*, från 1889, fanns det redan i titelns ordningsföljd en programmatisk förklaring. Kommunen var för Preuss grundformen för politisk sammanslutning. I såväl offentlig-rättslig som politisk historisk teoribildning, hävdade han, gick en obruten linje från bysamfundet till organiseringen av större enheter. De avgränsade politiska sammanslutningarna rätt – det vill säga rätten till självförvaltning och självstyre – stod dock i ett motsatsförhållande till maktstatens hegemonianspråk. Och precis som denna stat inte tålde någon sammanslutning *över* sig, tillät den inte, enligt Preuss, någon självständig organisering *under* sig.¹⁹

Kommunens maktlöshet diskuterades av flera andra rättsteoretiker under Preuss samtid. Den dominerande synen var att i den mån kommunen genomför tvingande åtgärder så är det för att den handlar på statligt uppdrag. Kommunen själv har ingen makt, det är statens makt den utnyttjar. I den etatistiska och centralistiska politiska teorin gjordes istället en koppling mellan den kommunala rättssfären och privaträttssfären. Visserligen hade kommunen särskilda rättigheter och befogenheter, men egentligen inga som sträckte sig utanför området för den statligt erkända privata associationsfriheten. En storkommun som Berlin hade därmed – som medborgarsammanslutning – inga rättsligt tvingande medel till sitt förfogande och kunde inte göra anspråk på någon annan socialrättslig kvalitet än vilken kaninuppfödarening som helst.

Detta förhållande var naturligtvis förödande för en stadsförvaltning som ville göra insatser i sin egen miljö och för sina egna invånare, till exempel gällande trafik, skattepolitik, skolväsende eller hälsa. Varför, frågade Preuss, ansågs staten ännu som den enda företrädaren för en organiserad enhet gentemot samhällets oorganiserade mångfald?²⁰ Om staten var den enda maktinstans som kunde ordna samhällets kaos, då hade kommunen bara att inrätta sig efter statliga direktiv – och det var för Preuss inte acceptabelt: »Den kommunala organisationen i en storstad kräver, som grundval för dess självstyre, en representation tillkommen genom omedelbara val av ett enhetligt medborgarskap – en representation som tar hänsyn till samhällets gemensamma intressen och

inte intressebetsättningarna hos ett fåtal.» Det var en så tydlig demokratisk uppmaning år 1911, att den inte ens fick gehör bland de mest liberala grupperingarna.

Preuss använde sig av två analogier – som han visste slog an en känslomässig ton bland städernas borgerskap – för att vinna anhängare för sina reformidéer: individualism och frihet. En oeftergivlig måttstock på tidens utvecklingstendens måste vara »säkrandet av den personliga friheten, och inte bara gällande enskilda individer, utan även enskilda sammanslutningar, närmare bestämt kommunerna». Preuss använde ledmotiven om individen och den oinskränkbara frihetssfären för att betona stadskommunens karaktär av medborgarsamhälle med kooperativa sammanflätningar av individuella intressen. Den moderna storstaden skulle utgöra grunden för en nyordning av författning och förvaltning. Urbaniseringens princip skulle genomtränga hela statsväsendet för att förverkliga frihet och likställighet. För att detta skulle lyckas måste å andra sidan de »rent ekonomiska elementen i kommunens verksamhet ta ett kliv tillbaka» för att storstaden istället må anta formen av ett kulturcentrum med demokratisk, socialliberal profil. Den naturliga gestaltningen av förvaltningen i en storstad kom, enligt Preuss, inte från ett överhetsperspektiv, utan ur direkt ledarskap som aldrig får förlora de mer omvälvande samhällsintressena ur blickfånget.

I de mer handfasta frågorna som Preuss sysselsatte sig med var det framför allt utvecklingen inom den moderna infrastrukturen som erbjöd en åskådlig samtidsdiagnos. Förutsättningarna för mobilitet var ett centralt tema för det tidiga 1900-talets urbaniserade samhällen. »Den moderna storstaden [...] är till sitt innersta väsen en *trafikstad*.»²¹ Därmed var Preuss också medveten om det fundamentalt nya hos denna stad, nämligen att det var en »öppen stad» som inte längre förmodde avgränsa sig gentemot omlandet. Följaktligen hade urbaniseringen skapat ett nytt socialt rum av ofantlig dynamik och rörelse, ett rum som ingen ännu hade någon riktig erfarenhet av, men som befann sig i samhällets existentiella centrum.

Det går att förbinda Preuss strävanden mot en radikal och demokratisk omorganisering av städernas styre och förvaltning med en lång tradition av aktiv urban rumsgestaltning i Europa. Kanske är det fram

till idag det mest seglivade kännetecknet för den förment »européiska staden»; att utvecklingen inte tillåts bli helt prisgiven åt ekonomiska grundförutsättningar och marknadskrafternas fria spel – utan politiskt kopplas till frågor om fördelning och hänsynstaganden. Under hela 1900-talet har stadsledningar strävat att politiskt och förvaltningsmässigt få ett oeftergivligt inflytande på människors rumsliga mobilitet genom de huvudsakliga instrumenten för urban styrmekanik: trafik-, arbetsplats- och bostadspolitik.²²

4. CIRKULATION

Jag har nu flera gånger berört sambandet mellan kommunikation och mentalitetsförändringar. Denna relation förstärktes kring 1900 också i dess överförda betydelse. Med moderniseringen sammanfogades medvetandet och tillägnandet av tid och rum till utvecklingen inom teknik och ekonomi på ett mer betvingande sätt än någonsin tidigare i historien. Överföring, acceleration och övervinnandet av naturliga avstånd förändrade den individuella perceptionen, vilket i sin tur medförde förändrade former för empirisk kunskap om samhället. Staden var ett exemplariskt forum för hur dessa nya, tekniskt initierade, »kulturella modeller» och relationer utvecklades och socialiserades.²³ En första mentalitetsförändring var förbunden med järnvägens etablering. Järnvägen blev en ursymbol för en fullständigt ny erfarenhet, föranledd kanske inte så mycket genom övervinnandet av stora avstånd – vilket ändå var en möjlighet som utnyttjades mer sällan av större delen av de resande – utan av den snabba regionala förtätningen och sammanflätningen.

I förlängningen av den omvälvande nyskapelse som järnvägen var skedde stora delar av den kapitalistiska världens innovationer under 1800-talet genom modern infrastruktur. Kommunikationsnätet avgjorde hädanefter var saker och människor hade sin plats, vilket accentuerades genom världsmarknader och världsutställningar som kom att förläna utbyggandet av kommunikationer en frontställning i moderniseringsprocessen.

Med stadsbanorna blev tågresandet för många stadsinvånare även en del av vardagslivet. Att åka tåg var en karakteristisk upplevelse av storstaden, såväl över som under jorden. Den urbana världen blev till trafikcentrum, såväl inomrumsligt som utåt; som tät infrastruktur av olika trafikinrättningar liksom knutpunkter i det internationella kommunikationsnätet. Staden växte som ett system av gator och räls och topografin uppdelades i ett slags informationsarkitektur. Infrastrukturen gav också städerna en transparens och en åskådlighet, vilket, skulle kunna hävdas, förlänade dem ett slags fördemokratisk rumslighet.

Samtidigt bidrog framför allt tunnelbanesystemen till motstridiga förändringar. Dels blev staden genom det underjordiska åderverket ännu mer ansluten till ett nätverk och förstärkte cirkulationens betydelse för det moderna samhällslivet. Dels blev storstaden genom den underjordiska trafiken och stationerna alltmer överskådlig och fragmentarisk. Staden förlorade för den enskilda individen sitt perceptiva sammanhang, eller blev bara sammanhållen i brottstycken.

Besattheten att övervinna och behärska tid och rum fick sitt mest allmänna uttryck i begreppet cirkulation, på svenska kunde man under 1800-talet använda ordet rörelse i samma bemärkelse. Cirkulationsbegreppet hade ett biologiskt-fysiologiskt ursprung. Men de samhällsliga organismerna under 1800-talet var likaledes avbildningar av biologiska som trafikrelaterade verkligheter, det vill säga organism- och tekniktänkandet kom att ingå i en begreppslig förening, en förening som framför allt lät sig tillämpas på den moderna storstaden.

Cirkulationsbegreppet är en nyckel för att förstå de materiella triumferna – men också den förborgade sociala och kulturella ängslan – som satte en sådan prägel på 1800-talet senare del. Det som kunde avgöras som del av cirkulationen gällde som sunt, framstegsinriktat och konstruktivt – medan det som inte kunde sluta sig till cirkulationen föreföll som sjukt, efterblivet, subversivt och hotfullt.²⁴

Cirkulationsbegreppet närdes just av dess betydelsemässiga plasticitet. Det kunde vara giltigt som process- och utvecklingsbeskrivning för såväl stadsplanering och varutransaktioner som människor. För Georg Simmel var cirkulationen i det moderna samhället oupplösligt för-

bunden med den monetära ekonomin. Både ting och människor i fick sin speciella färgning i storstaden när de blev ekvivalenta med ett fullständigt färglöst bytesmedel. De blir glattare, de skarpa kanterna slipas ned, vilket medför att cirkulationen av varor och människor underlättas och påskyndas. Cirkulationen, menade Simmel, var en avgörande karakteristika för samtidens stora kulturprocess. Stabiliteten, det oföränderligt fasta och för alltid bestående slits med i rörelsen, i strömmen och det förbiilande ögonblicket. Människan blir – istället för en evig skapelsetanke hos Gud – en genomgångspunkt för en oändlig evolution. Istället för att befordra enhetlighet och fasthet i formen så träder »anpassningen» in som ideal och verklighetsförutsättning. Bindningen till traditionen bryts upp inom alla områden för att personligheten lättare ska kunna »cirkulera genom en mångfald av livssituationer».²⁵

Utifrån detta resonemang blir det också tydligt att uppfattningen om den »moderna utvecklingen» inte var en entydigt linjär process. De fattiga, de beroende – de nyfeodalt bundna till fattigvårdstjänstemän eller arbetsgivare – var inte en del av cirkulationen och därför ställda bortanför utvecklingen, individualismen och kulturen. Det omoderna var såväl ett rumsligt som själsligt fängelse, och absolut samtida med det moderna.

5. UTBILDNING OCH HÄLSA

Som samhällsform var storstaden ung. Inte bara det, storstaden var ungdomens miljö, där en betydande del av befolkningen ännu inte hade fyllt 25 år. »Mellan 7 och 8 på morgonen tillhör Berlins gator skolungdomen. Ungefär en kvarts miljon människobarn vandrar under denna timme från sina hem till de institutioner där de tillägnar sig allt som ska göra dem till goda, kloka och idoga samhällsmedborgare i tapper kamp om överlevnad», skrev Johannes Tews i sin bitvis måttlöst cyniska pamflett *Berliner Lehrer* 1906.²⁶

Denna övervägande andel av ungdomar och barn i staden medförde att frågor om skola, pedagogik och hälsa blev ett brännbart diskussionsstoff i början av 1900-talet. Om den progressiva, humanistiska

och sociala rörelsen hade *ett* centralt tema, så var det i tilltagande grad barnet, vilket också kom att få konkret gestalt i lagar mot barnarbete, i den obligatoriska skolgången och i inrättandet av allmänna institutioner för barnomsorg.²⁷

Under slutet av 1800-talet hade relationen mellan skolan och det samhälle som skolan skulle verka för hamnat i en ny belysning. Skolan ansågs bland vissa reformatorer inte främst vara en fråga om undervisning – utan om lärande. Barnet inställning, personlighet, livet med familjen och omgivningen var ofta mycket viktigare faktorer för vad barnet lärde sig, än *hur* det lärde sig eller hur läroplaner och textböcker, lärare och administratörer organiserades i undervisningens värld.

Den nya utbildningen i Europa och Amerika fokuserade lärandet på manuellt arbete, industriell undervisning, hemkunskap, hälsa och hygien – för att därigenom ge barnen från städernas arbetarklass en utbildning som förmodades vara mer lämplig för deras behov. I Europa etablerades under samma tid liknande tillämpade undervisningsformer – till exempel åskådningsundervisningen, som med hjälp av bilder och konkreta exempel skulle utgå från barnets egen livsmiljö i undervisningssituationer.²⁸

I Wien, München, Berlin och andra centraleuropeiska städer utkom i början av 1900-talet pedagogiska pamfletter som propagerade för ytterligare användning av denna åskådningsundervisning. Dessa skrifter sökte rama in förutsättningarna för en särskild *Großstadt-pädagogik*. Man ville inom den allmänna folkskolan komma tillrätta med ett överhängande problem som ingen verkade ha ett bra svar på: Hur socialiserades unga människor från mindre bemedlade klasser in i det nya samhället? Vilken förändrad relation hade uppkommit till omgivningen i de expanderande storstäderna och vilken betydelse hade det för kunskapstillägnelse och framtida yrkesliv? »Pedagogen kan bara räkna med framgång i storstaden om han förstår att inrätta sin verksamhet efter storstadens förhållanden.»²⁹

Arno Fuchs ofta citerade läsebok *Die Großstadt und ihr Verkehr. Kulturkundliche und ethische Anschauungsstoffe für den Anschauungsunterricht in großen und mittleren Städten* (1906, 4e utg 1909) använde storstaden som ett slags levande väggaffisch. Fuchs handledde hur man

åkte spårvagn och stadsbana, besökte tjänstemän och kaféer, förklarade hur ofta tidningarna kom ut, vad de hade för politisk färg och vilka som levde av att sälja dem, han besökte Zoo och fängelser, arbetsanstalter och asylor för hemlösa, han öppnade dörrarna till kyrkor, barnhem, teatrar, konsertsalar, banker, postkontor, universitet, verkstäder, butiker, fabriker et cetera.

Greppet var minst sagt uppseendeväckande och ovanligt, något som Fuchs själv var medveten om: »Så snart jag förmedlar 'åskådningsundervisning' som lärare i storstaden, befinner jag mig med mina egna pedagogiska åsikter ofta i motsatsställning till de pedagogiska direktiv som står föreskrivna i läroplanen. [...] Vad åskådningsundervisningen vill åstadkomma är ingenting annat än få barnet att se sin omedelbara omgivning.»³⁰

Fuchs utgick från en undersökning som hade gjorts i början av 1890-talet i flera tyska och österrikiska kommuner där man hade försökt fastställa mottagligheten för ny kunskap hos barn i olika miljöer genom synnerligen grovt tillyxade statistiska sammanställningar. Resultatet gav ändå för handen att storstadsbarnets föreställningsvärd var helt och hållet annorlunda än hos barn som bodde på landsbygden eller i mindre städer. Är det då rätt och riktigt, frågade sig Fuchs, att med samtidens kritiker frånta storstaden alla mänskliga värden? Borde inte snarare pedagoger och socialreformister som värnar om barnens väl komma denna nya miljö till mötes? Också i storstaden måste man erkänna en innerlig hembygdkänsla – hur kan man frånta barnet den naturliga instinkten att värdera och älska den plats som av hela världen anses vara en kristallisering av mänsklig kultur! Förvisso: »[S]torstaden kan inte erbjuda naturens läkande kraft för barnasjälens – och kampen om tillvaron gör storstaden fattig på äkta och självklar folkpoesi. Men å andra sidan berörs också storstadsbarnet av stämningar, av sedlighet, av det mänskligt sköna och harmlöst glada.»

Fuchs rekommenderar en undervisning som börjar med ett fågelperspektiv – i läseboken exemplifierad med en inledande färd över staden med luftballong – för att sedan närma sig enskildheterna och lyfta fram förbindelserna och sammanhangen. Storstadspedagogiken skulle sträva efter att samla konkreta åskådningsexempel och praktiska

erfarenheter över »vårt folks kulturella utveckling». »Storstaden är nämligen ett stycke åskådliggjord, ständigt iakttagbar, folk- och nationalhistoria.»³¹

Hur ska det unga skolbarnet kunna förstå någonting som inte är konkret, frågade Fuchs i den pedagogiska lärarhandledning som bilades till 1909 års utgåva: Om inte undervisningsstoffet föreligger i praktisk användning kommer kunskapen att bli abstrakt och bräcklig. Barnet måste med sitt »inre förstånd» se sin omgivnings sammanhang och företeelser innan intellektet kan bilda logiska slutledningar och kausala samband. Den moderna staden var överrik på sådana exempel och inrättningar. Tänk vilken konkretion i naturkunskap att kunna utgå från elektricitet, ångkraft, telegraf, pumpbrunnar, magnetism – allt som dagligen och i synnerlig konkret tillgänglighet försörjer och driver storstaden framåt. Det är visserligen lätt hänt att perspektivet hos storstadsbarnet blir för snävt, att blicken aldrig förmår sträcka sig längre än till den närmaste omgivningen, gatan och kvarteret. Då är det av vikt att åskådningsundervisningen hjälper barnet att vinna en riktig, såväl saklig som rumslig, överblick över hela stadens struktur och karaktär. Den måste stötta barnet i att ta ett vågat kliv utanför de små enskildheternas virrvarr och rikta den kunskapssökande blicken bort från det omedelbara kaoset.³²

I centrum för undervisningen i storstaden – också när den uppehåller sig vid naturhistoria och hembygdkunskap – står »betoningen på plats». Platsens åskådlighet och karakteristiska drag skall efterforskas. Och det som går att iakttagas skall inte skymmas med några teoretiska övervägningar som levereras i förväg i klassrummets slutenhet.

Denna storstadspedagogik förenade aspekter av miljö och praktisk samhällskunskap med socialt ansvar och nationellt identitetsbyggande. I den avslutande etiska delen av Fuchs läsebok återfanns långa avsnitt om kungafamiliens liv i storstaden och kungahusets kärlek till stadens medborgare.

Storstadspedagogiken visade också tydliga influenser från social-ekologin.³³ Genom att känna omgivningen man levde i bättre erbjöds också större möjligheter för samhällelig överlevnad. Samtidigt betraktades skolan som den främsta motståndsinstanten till ett modern

flockdjursbeteende. Skolan skulle erbjuda en ny plattform för individualitet och fri vilja genom en intensiv kunskapsnärvaro i den konstruerade miljön. Skolvärlden kom således att ingå i ett sociospatialt referenssystem i och med att den erbjöd ett kunskapsfilter genom vilket den fysiska omgivningen kunde läsas av, värderas och användas.

Faktum var att den tillämpade pedagogiken var synnerligen receptiv för nya filosofiska och kognitiva strömningar i samtiden. Inte minst gällande lärarkåren var det uppenbart att urbaniseringen förde med sig en ständig ström av nya och olika kunskaper in i skolvärlden. Enligt en sammanställning av Berlins statistiska kontor i början av 1900-talet kom inte ens en fjärdedel av lärarna vid de allmänna folkskolorna ursprungligen från staden. Istället spelade de östra provinserna en huvudroll. Lärarna härstammade företrädesvis från Schlesien, Pommern och Sachsen. Och det var frisinna, nyfikna och mångbegåvade som inte stod ut i den trånga småstadstillvaron utan begav sig iväg. Inte minst betonade pedagogerna – som exempelvis Battista – att följden av att mindre än hälften av alla folkskollärare var födda i storstaden erbjöd ett unikt tillfälle för att skapa nya sociala relationer och förhållningssätt.

Den pedagogiska rörelsen liksom reformer inom den allmänna hälsovården betraktade det »sjäsliga tillståndet» som företrädesvis ligande i farozonen för storstadslivets många intryck, hektiska livsrytm och värdenihilism. Inom områdena för hygien och levnadsreform knöts återkommande förbindelser mellan storstadslivet och en tilltagande *nervositet*.³⁴ Under de första åren på 1900-talet var publikationerna som behandlade överretlighet och stadsliv legio. Det är dock iögonfallande att författarna – neurologer och psykologer – inte var storstadsfientliga i sina omdömen. De båda neurologerna Albert Eulenburg i Berlin och Otto Dornblüth i Frankfurt, som båda gav ut böcker med samma titel 1902 och 1903 – *Nervenhygiene in der Grossstadt* – tillhörde den mondäna tyskjudiska intelligentian och var noga med att inte förknippas med någon reaktionär romantik. Trots att de »själshygieniska» frågorna ansågs vara av påkallande aktualitet speglade skrifter samtidigt en övervägande positiv inställning till storstaden. Efter att man hade kommit tillrätta med de värsta hygieniska missförhållandena i städerna hade tonläget i debatterna om stadens för- respektive

nackdelar hastigt svängt. Under 1900-talets första år existerade istället fritt spelrum för en urbanitetslust och stadsmässig självkänsla.

Eulenburg framförde tesen, att storstadslivet var i plats med en oerhört stark koncentration av själsliga sjukdomsfenomen, genom att antalet mänskliga kontakter teg i »geometrisk progression» till antalet invånare. Framför allt var storstäderna huvudorterna för dåtidens psykiska modesjukdom, neurastenin, eftersom människorna och mänskliga förhållanden var »överlastade» och överansträngde i staden; från den högsta statstjänstemannen till assistenten i postluckan, från chefen i det mest betydande handelshuset till de anställda och butikspersonalen. För de plågade och överretliga stadsborna fanns bara en utväg: att komma bort – om så endast tillfälligt – och bo i lugna förorter, göra utflykter, skaffa sig kolonilotter. Eulenburg välkomnade även allmänna bad och det socialistiska krav på gemensamhetskök, vilket skulle befria »kvinnovärlden» från konsumtionstemplens »betydelselösa och ovärdiga krimskrams». I övrigt fordrade han en rigorös kamp mot »storstadens största osedligheter»: alkoholismen och prostitutionen.³⁵

Om prostitutionen som ett typiskt storstadsproblem har tidigare forskning gjort omfattande studier. Prostitutionen ansågs störande på den allmänna ordningen, de var ett illa sett inslag i gatubilden – inte minst för att barn omedelbart kunde se vad deras verksamhet gick ut på – och de drog till sig kriminella element. Riktigt oroande var dock att prostitutionen inte längre var ett avgränsbart fenomen, utan något som oupplösligt hade blivit sammantvinnat med storstadens livsvärld. Det gällde exempelvis diskussionen i början av 1900-talet om städernas nativitetskris. Tillbakagången i födelsetal hade först varit märkbar i storstäderna. För de som betraktade storstaden som en degenererad samhällsform var detta faktum knappast förvånande. Men för dem som ändå ville se städerna som bärare av betydande kulturvärden var förhållandet mellan urbanitet och nativitet akut: Var det själva fortplantningskraften som hade gått förlorad, eller snarare *lusten* att skaffa barn? Idag framstår denna fråga som rätt självklar. Naturligtvis var det – om man vill använda det dåtida ordvalet – »lusten» att skaffa barn som hade vikit. Det är ett allmänt känt välståndsfenomen, men för tiden kring sekelskiftet 1900 var frågan en dunkel gåta. Återigen kom

stadsbonds överretlighet och prostitutionens allomfattande närvaro i stadsmiljön in som förklarande orsaker.³⁶

En sjuklig nervositet i kombination med samlag med prostituerade nedsatte den sexuella potensen och befordrade snarare ett slags »åtrå utan kraft». Den flytande och karaktärlösa sexualmoralen i städerna producerade också dåliga äkta makar och dåliga föräldrar. Utifrån detta sätt att argumentera fanns det en förbindelse mellan nervsjukdom och nedgången i födelsetal – en förbindelse som bara kunde få sin mening om förhållandet förlades till storstaden som livsmiljö.

Stadsmiljön hade på ett mer komplex sätt också befordrat ett slags allomfattande sensualism. Vi kan schematiskt kalla det för storstadens sexualisering. Det erotiska och det sinnligt upphetsande var inte längre avgränsat till förbjudna och tabubelagda områden som prostitution eller bordeller, utan hade kommit att genomsyra hela den offentliga stadskulturen. Med urbaniseringen – och den föregivna masskulturen som därmed uppkom – skedde samtidigt en tilltagande individualisering och ökad omsorg om det egna jag, inom alla samhällsklasser. Sex och starka känslor kom att förutsätta varandra. Förförelse och erotik gavs större betydelse än själva könsakten även när det gällde umgänget med prostituerade.³⁷

Samtidigt med att prostitutionens former alltmer antog drag av borgerskapets känslövärld stegrades intresset för den samhällets otyglade drifter och dunkla rollspel. Detta slog i särskilt hög grad igenom i nöjesindustrin. Som symbol för storstadens lockelser utvecklades prostitutionen till en inkarnation av det urbana livets sensationer och äventyr. Abraham Flexner, en expert på prostitutionsfrågor i USA, skickades av den amerikanska regeringen på en studieresa till Europa strax efter första världskriget. Han kritiserade i skarpa ordalag att europeiska stadsbor »har blivit som galna i att [...] iscensätta sina städer som sinnligt och erotiskt upphetsande förlustelseorter, för att därigenom skapa intrycket av att vara betydande storstäder».³⁸

AVSLUTNING

»Jag kom inte till en stad, utan en stad trängde in i mig. Jag kände mig överfallen, attackerad, pressad från alla sidor av nya människor, nya språk, nya seder och vanor. Jag måste vakta på mig själv, hålla upp ögonen, spänna alla muskler för att inte erövrats och smulas sönder».

Jessaia Gronach kom som bagarlärling från Galizien till Berlin 1906. Han var 16 år gammal. Hans minnesanteckningar är en vittnesbörd om en av de mest genomgripande förändringsprocesserna i västeuropeisk historia – den industriella urbaniseringen. Det är en process som i sin omfattning är svår att nyansera. Den väller in som en flodvåg över det historiska landskapet och efter det är ingenting sig likt. Samhället ställs på räls. Utvecklingen, produktionen, teleologin stakar ut vägen – och den pekar ständigt framåt, uppåt.

Minnesanteckningarna av Jessaia Gronach – eller Alexander Gronach, som han sedermera skulle kalla sig själv när han hade etablerat sig som varitéartist och skådespelare under Weimarepoken – är spår av en specifik livserfarenhet. En människa som blir drabbad av det förändrade, det annorlunda, våldsamma och hotfulla i sin omgivning. Urbaniseringen – detta begrepp som historiker och samhällsvetare använder så tveklöst – uppbars av miljoner av människoatomer som alla kände att de var underkastade en omställning som var starkare än de själva. Staden trängde in, förändrade och satte sitt bomärke i själen. Den europeiska staden var aldrig enbart en maskin, utan lika mycket en teaterscen eller en projektduk för längtan, strävanden och fruktan. Det är ett inte obetydligt karaktärsdrag i den europeiska historien, att staden har utgjort ett hoppets ort. Den urbana frihetsaspekten har funnits som ett löfte under flera hundra år.

När huvudpersonen Hermann i Edgar Reitz' filmserie *Zweite Heimat* kommer till München under 1960-talet och säger att han i staden »ska avla sig själv på nytt» är det dock en väsentlig skillnad mot industrialiseringsepokens urbaniseringsprocess.³⁹ Staden som emancipationsrum hade vid laget redan blivit institutionaliserad och som en följd av detta också förlorat mycket av sin särprägel.

Det urbana återfinns idag inte längre på en speciell plats, då det

som en gång kännetecknade stadslivet försiggår överallt. Marknadsanpassad organisering av ekonomin, demokratiskt föreningsliv, populärkultur; kommunikationsmöjligheter, elektricitet, hushållsmodernisering – eller vad man nu önskar lyfta fram som en gång i tiden profilerande drag för den moderna staden – är åtminstone sedan efterkrigstiden självklara samhällseliga grundstrukturer oavsett var man befinner sig.

Ändå lever drömmen vidare om stadens innersta meningsfullhet. Att det är en plats med lika mycket dag- som nattsidor och att den mentala urbaniseringen – understödd som den var av konkret teknisk och ekonomisk utveckling – var en grundläggande process för den moderna människan att upptäcka vem hon egentligen ville vara.

SUMMARY

On Urbanity as Force
for Mental and Social Change c 1900

Håkan Forsell

THIS ARTICLE DRAWS attention to the repercussions of nineteenth-century urbanization in Europe using examples from German cities to depict the mental and cultural changes of urban experience around 1900. Attention is focused on how the qualitative facet of big city life has influenced social and individual relations, perception of technological innovation and legal models of communal autonomy. When considering working conditions, the importance of pace, rhythm and tempo came to characterize the everyday wage-earning reality. In family life the problems of housing shortage and limited private space were met with a larger awareness of intimacy and an internalized time-geography. In relation to questions of infrastructure, modern circulation adopted a broad meaning that allowed elements from both the economy and human nature to adapt to the floating preconditions of urban society. This was also proof of the importance of modern cities as exemplary mediums illustrating how technological innovations became socialized as all-inclusive cultural models. In schools a special educational technique focused attention on the surrounding urban environment as essential to the learning process. This form of education showed influences from social ecology and aimed at encouraging social fitness and survival in children from families of small means through pedagogical methods. Medical science then drew attention to the question of survival and the threat of social and mental disintegration of urban inhabitants. In line with these aspects of mental care, special significance was given to the reproduction possibilities of urban human beings, and, above all, to the promiscuous sexualization of the urban public sphere. By applying a range of different examples,

this article argues that the historical profile of the European city at the beginning of the 20th century was not solely that of a 'machine', but, instead, one in which economic and technical development had become integrated tools for the operation of a qualitative modern way of life.

NOTER

¹ Tony Champion & Graeme Hugo (eds), *New Forms of Urbanization. Beyond the Urban-Rural Dichotomy*, Aldershot 2004, s 3–24.

² Kenneth A Small, »Chinese Urban Development. Introduction«, *Urban Studies* 2002:12, s 2159–2162.

³ Jag är medveten om det förenklade i beskrivningen. Urbanisering har aldrig enbart handlat om en en-vägs rörelse från land till stad. Migrationens sociala och rumsliga former och förändringar är komplexa. Det gäller exempelvis både *in situ*-urbaniseringen i dagens Kina och Ruhr-området urbanisering under 1800-talet, två processer från olika epoker och världsdelar där den utstakade land-stad förflyttningen effektivt har ifrågasatts av forskningen. Men jag avser inte att ta upp temat mer utförligt i artikeln, utan får nöja mig med denna brist-fälliga upptakt.

⁴ Hermann Schwabe, *Berliner Südwestbahn und Centralbahn. Beleuchtet vom Standpunkt der Wohnungsfrage und der industriellen Gesellschaft*, Berlin 1873.

⁵ Willy Hellpach, *Mensch und Volk in der Grossstadt*, Stuttgart 1939, s 109.

⁶ Gottfried Korff, »Mentalität und Kommunikation in der Großstadt«, i Kohlmann & Bausinger (Hrsg), *Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung*, Berlin 1985, s 347f.

⁷ Gustav Stresemann, *Die Entwicklung des Berliner Flaschenbieregeschäfts*, Leipzig 1900, s 22f. Se även Korff 1985, s 351f.

⁸ Ida Kisker, *Die Frauenarbeit in den Kontoren einer Großstadt. Eine Studie über die Leipziger Kontoristinnen*, Tübingen 1911.

⁹ Walter Benjamin, »Wat hier jelacht wird, det lache ick«, i Benjamin, *Gesammelte Schriften*, Band IV, s 537.

¹⁰ Peter R Gleichmann, »Wandlung in Verwalten von Wohnhäusern«, i Lutz Niethammer (Hrsg), *Wohnen in Wandel. Beiträge zur Geschichte des Alltags in der bürgerlichen Gesellschaft*, Wuppertal 1978, s 84f.

¹¹ Werner Sombart, »Das Proletariat. Bilder und Studien«, i *Die Gesellschaft. Sammlung sozialpsychologischer Monographien*, Bd 1, Frankfurt a/M 1906, s 29f.

¹² Peter Reinhart Gleichmann; »Die Verhäuslichung körperlicher Verrichtungen«, i Gleichmann, Goudsblom & Korte (Hrsg), *Materialien zu Norbert Elias' Zivilisationstheorie*, Frankfurt a/M 1978, s 256f.

¹³ Gleichmann 1979, s 261.

¹⁴ Joachim Radkau, *Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler*, München 1998, s 312f. Se även Iwan Bloch, *Das Sexualleben unserer Zeit in seinen Beziehungen zur modernen Kultur*, Berlin 1909, s 316.

¹⁵ »Experiences of Every-Day Urban Activities 1750–1900. Collected Working Papers to the Sixth International Conference on Urban History», Edinburgh 2002.

¹⁶ Peter Fritzsche, »Volksmassen und demokratische Lebensformen in Berlin vor dem Ersten Weltkrieg», opublicerat paper till Interdisciplinary Workshop: »Selling Berlin» – Humboldt Universität zu Berlin, 25–26 February 2005.

¹⁷ Jürgen Reulecke, »Die Armenfürsorge als Teil der kommunalen Leistungsverwaltung und Daseinsvorsorge im 19. Jahrhundert», i Hans Heinrich Blotevogel (Hrsg), *Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik*, Köln/Wien 1990, s 80.

¹⁸ Se exempelvis Ralf Stremmel, »Städtische Selbstdarstellung seit der Jahrhundertwende», *Archiv für Kommunalwissenschaften* 1994:2], s 236ff.

¹⁹ Detlef Lehnert, *Verfassungsdemokratie als Bürgergenossenschaft. Politisches Denken, Öffentliches Recht und Geschichtsdeutungen bei Hugo Preuss – Beiträge zur demokratischen Institutionslehre in Deutschland*, Baden-Baden 1998, s 191.

²⁰ Hugo Preuss, *Gemeinde, Staat, Reich als Gebietskörperschaften. Versuch einer deutschen Staatskonstruktion auf Grundlage der Genossenschaftstheorie*, Berlin 1889. Nytryck Aalen 1965, s 220.

²¹ Hugo Preuss, »Sozialpolitik im Berliner Verkehr», i *Schriften der Gesellschaft für Soziale Reform. Ortsgruppe Berlin*, Jena 1911, s 11.

²² Wolfgang Kaschuba, *Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne*, Frankfurt a/M 2004, s 139.

²³ Kaschuba, 2004, s 22.

²⁴ Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München 1977, 171f.

²⁵ Georg Simmel, »Zur Psychologie des Geldes» (1889), i Georg Simmel, *Gesamtausgabe*, Band 2, Frankfurt a/M 1989, s 63f.

²⁶ J(ohannes) Tews, *Berliner Lehrer*, Grossstadt-Dokumente Bd 20, Berlin 1906, s 11ff.

²⁷ Niel Sutherland, »The Urban Child», i *Urban Education IV*, Fall 1969, s 306.

²⁸ För ett svensk exempel, se Petra Rantatalo & Sofia Åkerberg, »Face to Face with Real Objects'. The Visual Education of the Swedish Elementary School, Skansen and the New Nationalism», *Lychnos* 2001.

²⁹ Ludwig Battista, *Probleme der Erziehung und des Unterrichtes in der Grossstadt*, Pädagogische Zeitfragen. Sammlung von Abhandlungen aus dem Gebiete der Erziehung. Heft 4, Donauwörth 1911, s 3.

³⁰ Arno Fuchs, *Die Grossstadt und ihr Verkehr. Kulturkundliche und ethische*

Om urbaniteten som själslig och social förändringskraft cirka 1900

Anschauungsstoffe für den Anschauungsunterricht in grossen und mittleren Städten (1 utg 1906) 3 och 4 utg 1909, s 3.

³¹ Fuchs 1909, s 10.

³² Fuchs 1909, s 11f.

³³ William E Marsden, »Ecology and Nineteenth Century Urban Education», *History of Education Quarterly* 1983:1, s 30–34.

³⁴ För en översikt över temat, se Jürgen Radkau, *Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler*, München 1998, särskilt s 309–315.

³⁵ Albert Eulenburg, »Nervenhygiene in der Grossstadt», *Die Woche*, 1902, s 441ff.

³⁶ Radkau 1998, s 312.

³⁷ För ett ännu oöverträffat bidrag till prostitutionens kulturhistoria, se Alain Corbin, *Women for Hire. Prostitution and Sexuality in France after 1850* (Franska originalet Paris 1978), Cambridge 1990.

³⁸ Citerat i Sybille Leitner, »Großstadtlust. Prostitution und Münchener Sittenpolizei um 1900», i Wolfgang Hardtwig & Klaus Tenfelde (Hrsg), *Soziale Räume in der Urbanisierung. Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933*, München 1990, s 263.

³⁹ Walter Siebel, »Einleitung. Die europäische Stadt», i Walter Siebel (Hrsg), *Die europäische Stadt*, Frankfurt a/M 2004, s 21.