

Die Migration nach Wien in der Gründerzeit im Lichte von Stadtplanung, Wohnverhältnissen und Familienstrukturen

Timon Jakli
0300350
timon.jakli@gmail.com

GK Fachdidaktik (I) – Migration als Thema des Geschichtsunterrichts
LV-Nr. 070272
Ilja Steffelbauer, Elisabeth Einfalt, Beatrix Mandl, Sonia Tillinger-Deutsch

Inhalt

1. Einleitung.....	3
1.1 Voraussetzungen.....	3
1.1.1 Pull-Faktoren.....	3
1.1.2 Push-Faktoren.....	4
1.1.3 Der Sog der Großstadt.....	5
2. Die ImmigrantInnenpopulation.....	5
2.1 Tschechen.....	6
2.2 Juden.....	7
2.3 Ungarn.....	7
2.4 Italiener.....	7
3. Stadtplanung und Migration.....	8
3.1 Wohnungsmarkt.....	9
3.2 Siedlungsgebiete.....	9
3.3 Bahnbau und Öffentlicher Verkehr.....	10
3.4 Wohnen und soziale Differenzierung.....	11
3.5 Wohnverhältnisse von MigrantInnen.....	12
4. Migration, Wohnverhältnisse und Familienstruktur.....	14
5. Zusammenschau.....	16
6. Bibliographie.....	16
6.1 Quellen.....	16
6.2 Forschungsliteratur.....	16

1. Einleitung

Die Phase der international gesehen sehr spät eintretenden Hochindustrialisierung in Wien unter dem Fokus der Migration zu betrachten, ist in der Forschung ein eher ungewöhnlicher Zugang. Soziale Fragen dieser Zeit werden meist unter dem Fokus der Klasse abgehandelt, andere Arbeiten konzentrieren eher auf die strukturellen oder rechtlichen Rahmenbedingungen.

Im Zuge der vorliegenden Arbeit soll nunmehr eine quer liegende Perspektive eingenommen werden. Um es gleich vorwegzunehmen, handelt es sich nicht um eine Quellenstudie - eher um ein kreatives re-reading der bestehenden Forschungsliteratur unter dem Fokus von Migration und Wohn- bzw. Familienzusammenhang. Damit sind gleichzeitig die Stärken und Schwächen der Arbeit benannt. Während die Statistiken der Zeit mehrfach und sehr gut ausgewertet sind und spezielle fachwissenschaftliche Zugänge ebenfalls vorliegen, ist die Frage der Migration und ihrer Bedeutung für Wohnungs- und Familienfragen nur wenig behandelt. In vorliegender Arbeit wird nunmehr der Versuch unternommen, das vorliegende Material nach diesen Gesichtspunkten zu sichten.

1.1 Voraussetzungen

Wien als Haupt- und Residenzstadt übte im Habsburgerreich einen besonderen Sog auf ZuwandererInnen aus. Wenngleich die Monarchie als Vielvölkerstaat „in Sachen Migration nur in geringem Maße mit dem Ausland verflochten“ war, zog sie umso mehr MigrantInnen aus den Kronländern an.¹ Gleichzeitig war die Auswanderung, vor allem qualifizierter Arbeitskräfte, bis 1867 verboten bzw. stark eingeschränkt.²

1.1.1 Pull-Faktoren

Die Migration nach Wien lässt sich nach einem Modell der Migrationssoziologie mit push/pull (also zum Migrationsziel hinziehenden bzw. von der Heimat abstoßenden) Faktoren beschreiben.³ Ein wichtiger pull-Faktor war sicherlich das Herrscherhaus und sein Hofstaat und der damit einhergehend Tross an Militärs, Beamten, Bediensteten, Gewerbetreibenden und Handwerkern. Wien profitierte stark von diesem Effekt. Während von 1300 bis 1500 von einer relativ konstanten Bevölkerungsgröße von ca. 20 000 EinwohnerInnen auszugehen ist (wobei Dezimierungen durch Seuchen und Kriege durch Migration ausgeglichen wurden), stieg die Bevölkerung erst nur langsam auf ca. 50 000 EinwohnerInnen um 1600. Nach der Rückverlegung der kaiserlichen Residenz nach Wien im Jahr 1612 wuchs die Stadt rapide an: 1700 hatte die Stadt etwa 114 000 EinwohnerInnen, im Jahr 1800 dann 247 000.⁴

¹ Komlosy: Grenze, S. 104. Überhaupt empfiehlt sich der hervorragende Überblick in Andrea Komlosys Habilitationsschrift über die Veränderung der Migrationsbewegungen aus/nach Österreich im 19. Jahrhundert. Vgl. S. 104-137.

² Vgl. Komlosy: Grenze, S. 107.

³ Zur Kritik am push/pull Modell vgl. Giddens: Sociology, S. 260.

⁴ Vgl. Hahn: Österreich, S. 173. – Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 29 weisen jedoch darauf hin, dass es für ZuwandererInnen nur sehr schwer oder kaum möglich war den Beamtenstatus zu erreichen.

Gleichzeitig kommt es um 1800 zu wesentlichen juristischen Entwicklungen, die die Migration beförderten. 1781 wurde die Leibeigenschaft und Schollenpflicht beseitigt und 1811 wurde im Bürgerlichen Gesetzbuch die Muntgewalt des Vaters über die Familie bzw. Bedienstete aufgehoben.⁵

Die Anwerbung von Fachkräften stellt einen weiteren pull-Faktor dar, die im Zeitalter des Merkantilismus seinen Höhepunkt erreichte. Hahn führt aus: „Die Bandbreite der gezielt geholten Zuwanderer reichte von Wirtschafts- und Finanzberatern des Hofes über Künstler, Wissenschaftler, Militär- und Wachpersonal bis hin zu Unternehmern und qualifizierten Handwerkern mitsamt deren Hilfskräften und Familien aus verschiedenen Regionen Europas.“⁶ Speziell die boomenden Gewerbe (Seidenherstellung, Textil- und Metallbranche) zogen Arbeitskräfte in die Residenzstadt. Dabei handelte es sich weitgehend um eine obrigkeitlich gelenkte und unterstützte Migration, die durch spezielle Privilegien (Unterkunft, Zollerleichterungen, Familienzuzug, Religionsfreiheit etc.) unterstützt wurde und in ihrem Ausmaß eher beschränkt war.⁷ In der weiteren Entwicklung wirkte vor allem die stark expandierende Industrie als anziehender Faktor.

Im 19. Jahrhundert beschleunigte sich das Wachstum Wiens enorm. So stieg die Bevölkerung bis 1850 auf 431 000 EinwohnerInnen. Vor diesem Hintergrund wurden nicht zuletzt sicherheitspolizeiliche Fragen und Fragen der Armenfürsorge relevant und eine juristische Kontrolle und Steuerung der Migrationsprozesse versucht.⁸ Der Anteil von MigrantInnen an der Wiener Bevölkerung stieg dabei exponentiell an: Von 9,5% (1820) auf 30,5% im Jahr 1830 und auf 43% im Jahr 1840 und auf 44% im Jahr 1856, wobei der stetige Zustrom an MigrantInnen die Altersstruktur der Stadt relativ stabil hielt.⁹

1.1.2 Push-Faktoren

Dazu kamen als push-Faktoren die krisenhaften Erscheinungen in agrarischen Gebieten (beispielsweise Böhmen/Mähren) in Folge der Aufhebung der Grundherrschaft 1848. Die ungerechte Grundverteilung ließ beispielsweise in Südböhmen einen großen Teil der Bevölkerung ohne oder mit kaum Land zurück; dazu kamen das Sterben der Heimgewerbe durch Industrialisierungsprozesse und teilweise hohe Kosten im Zuge von Freikäufen von der Fron.¹⁰ Die neu entstehende Marktabhängigkeit der Landwirtschaft führte zu einem drastischen Preisverfall bei Getreide und Zucker. Die Zahl der Zwangsversteigerungen vervielfachte sich.¹¹

In der späteren Phase der Gründerzeit wirkten der Börsenkrach von 1873 in Verbindung mit den Missernten von 1872-1876 als zusätzliche push-Faktoren, die zu einer Proletarisierung der

⁵ Vgl. Karoh: Zuwandererproblematik, S. 8f.

⁶ Hahn: Österreich, S. 175f.

⁷ Vgl. Hahn: Österreich, S. 175.

⁸ Die Verschärfung der Heimatrechtsgesetzgebung durch das provisorische Gemeindegesetz von 1849 zeigt dies deutlich. Mit dem Heimatrecht war die Zugehörigkeit zur sozialen Versorgung einer Kommune geregelt. Eng damit verknüpft war auch die Staatsbürgerschaft: Der Erwerb derselben war an das Heimatrecht in einer österreichischen Gemeinde geknüpft, dieses wiederum an eine Staatsbürgerschaft. Als Ergebnis dieser Entwicklung wurden weite Teile der Wiener ArbeitsmigrantInnen zu Fremden im eigenen Land: Im Jahr 1890 lebten in Wien 1 364 548 Personen. Davon waren 34,9% heimatberechtigt – insgesamt waren jedoch 44,7% der Bevölkerung in Wien geboren. Also sogar eine nicht unbeträchtliche Zahl (ca. 130 000 Personen) der MigrantInnen 2. Generation war ohne Heimatrecht. – Vgl. Hahn: Österreich, S. 177f. und Steidl: Auf nach Wien, S. 57. Zahlen zur Heimatberechtigung finden sich in Schmelztiegel Wien, S. 16.

⁹ Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 16-17, 23.

¹⁰ Vgl. Zeitlhofer: Tschechien und Slowakei, S. 277.

¹¹ Vgl. Schmelztiegel Wien, S. 92.

kleingewerblichen bzw. agrarischen Bevölkerung führten, und große Massen in die Städte trieben. Maderthaner führt aus: „Mit der in den frühen 1870er-Jahren vehement einsetzenden Agrarkrise wurde – vermittelt und unterstützt durch neue Kommunikations- und Verkehrsmittel (Telegraphie, Privatpostverkehr, Eisenbahn) – der Migrationsfluss zum Migrationsstrom.“¹² Gleichzeitig ändert sich aber der Charakter der Migration: War es vorher – oft saisonale – Subsistenzmigration, handelte es sich nach 1873 viel stärker um dauerhafte Arbeitsmigration.¹³

1.1.3 Der Sog der Großstadt

Die Ausgangssituation in der Gründerzeit stellt sich folgendermaßen dar: „Im Stichjahr 1856 waren 43,8 Prozent der dauerhaft in Wien Lebenden aus der Stadt gebürtig; 22,5 Prozent stammten aus Böhmen und Mähren, 18,8 aus Niederösterreich und den Alpenländern, 11,5 aus dem Ausland, namentlich aus dem deutschen Bund, 3,4 Prozent waren unbekannter Herkunft.“¹⁴

Mit der Industrialisierung änderte sich die Struktur der Migration nach Wien stark: Waren es bisher Dienstboten und oft nur saisonal migrierende Gesellen, kamen mit der Industrialisierung immer mehr ungelernete Arbeiter nach Wien.¹⁵ In den späten 1850er Jahren differenziert sich langsam auch eine weitere Gruppe, nämlich die der gehobenen Dienstleistungen (eine Art „Angestelltenklasse“). Doch hier ist der Anteil der MigrantInnen nicht sehr groß: Während 36% aus Wien stammen, kommen 20% aus Böhmen und 14% aus Ungarn, wobei die Stratifikation innerhalb der Gruppe stark nach Herkunft erfolgt.¹⁶

Dieses Bündel von Faktoren führte zu einem Sog, den die werdende Großstadt Wien auf die umliegende Gegen ausübte. Insofern wäre die hier untersuchte Transformation des städtischen Raumes natürlich auch von der anderen Seite zu sehen, nämlich „die moderne Stadt dominiert, restrukturiert, formt und überformt das Land gemäß ihrer Logik und ihren Bedürfnissen, und das dieserart transformierte und funktional neu bestimmte Land liefert (billige) Arbeitskraft in Massen in die Stadt.“¹⁷

2. Die ImmigrantInnenpopulation

Die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts brachte eine radikale Änderung der Migrationsstruktur mit sich. Waren vorher vor allem Menschen aus deutschen Ländern zugewandert, begann nunmehr die Migration aus Böhmen und Mähren stark zuzunehmen. Dies gilt für Wien in ungleich größerem Ausmaß, als für die anderen Großstädte der Habsburgermonarchie.¹⁸

¹² Maderthaner: Von der Zeit um 1860, S. 176.

¹³ Vgl. Komlosy: Grenze, S. 118, 122.

¹⁴ Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 23.

¹⁵ Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 23. – Die Gesellenmigration sollte dabei nicht unterschätzt werden, Buchmann/Buchmann schreiben von 140 000 bis 160 000 migrierenden Gesellen im Vormärz. (S. 34). Maderthaner relativiert diesen Befund in Bezug auf die weiblichen Migrantinnen, die vor allem in privaten Haushalten unterkamen und deren Migration somit anders strukturiert war. So lebten 1890 insgesamt 86 000 Dienstmädchen in Wien, was 34% der weiblichen Erwerbstätigen ausmacht (vgl. Maderthaner: Von der Zeit um 1860, S. 176).

¹⁶ Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 31.

¹⁷ Maderthaner: Von der Zeit um 1860, S. 176.

¹⁸ Vgl. Schmelztiegel Wien, S. 12f.

Ab 1857 wurde der Geburtsort der Wiener Bevölkerung statistisch erhoben und gibt einen Überblick über die Bevölkerungszusammensetzung. Für den untersuchten Zeitraum ergibt sich folgendes Bild für die Zusammensetzung der Wiener Bevölkerung nach Geburtsort¹⁹:

	1857	1880	1890	1900
Wien	43,8%	38,5%	44,7%	46,4%
Bundesländer	18,7%	18,7%	15,1%	15%
Böhmen/Mähren	20,9%	26,7%	26%	24,5%
Galizien/Bukowina	0,7%	1,9%	1,8%	2,2%
Monarchie, andere Teile	1,9%	2,4%	2,3%	2,2%
Ungarn	5,0%	7,7%	7,4%	
Deutsche Staaten	4,9%	2,9%	1,9%	
Andere/Ausland	0,7%	1,2%	0,8%	9,7%

Daraus ergibt sich, dass der Anteil der in Wien geborenen Bevölkerung meist um 40-45% lag. Rechnet man den Anteil der aus den Bundesländern stammenden Menschen hinzu, kommt man auf einen Anteil von 50-60% an der Gesamtbevölkerung ohne transnationale Migrationserfahrung. Bereits hier wird deutlich, dass Migration einen stark prägenden Faktor für Wien, aber auch für die Industrialisierungsprozesse Ende des 19. Jahrhunderts darstellt.

Neben den oben erwähnten großen Gruppen lebten zahlreiche ausländische Staatsbürger in Wien. Die wichtigsten davon waren 1857 aus Deutschland (12902), Frankreich (406), Großbritannien (151), Italien (162), Russland (132), Schweiz (433) und der Türkei (493). Bis 1910 stieg der Anteil all dieser Gruppen rasant an.²⁰

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die wichtigsten Gruppen gegeben.

2.1 Tschechen

Von 1850 bis 1914 emigrierten insgesamt 1,6 Millionen EinwohnerInnen aus Böhmen und Mähren. Die Migration hatte so selbst in der Phase der Hochindustrialisierung einen sehr klein strukturierten Charakter (Handwerker, Kleingewerbetreibende).²¹ Etwa die Hälfte davon wanderte innerhalb der Habsburgermonarchie, vor allem nach Wien und Niederösterreich. Das führte zu einem Anteil von ca. 20-27% böhmischer EinwohnerInnen in Wien. Zentren der tschechischen Zuwanderung waren dabei

¹⁹ Die Zahlen basieren auf Schmelztiegel Wien, S. 14f. – Zur Problematik der Volkszählungszahlen und ihrer Vergleichbarkeit vgl. Steidl: Auf nach Wien, S. 50-56.

²⁰ Vgl. Schmelztiegel Wien, S. 17. – Zur relativ hohe Zahl der Türken ist zu bemerken, dass viele Levantehändler osmanische Staatsbürger waren, obwohl sie ethnisch oft Griechen waren. Vgl. dazu Seibel: Die Bedeutung der Griechen.

²¹ Vgl. Zeitlhofer: Tschechien und Slowakei, S. 277. – Wien John/Lichtblau angeben, waren beispielsweise 1869 insgesamt 58,7% aller Wiener Tischlergesellen aus Böhmen/Mähren. Vgl. Schmelztiegel Wien, S. 19.

Favoriten (Wienerberger), sowie die Bezirke Brigittenau, Landstraße, Ottakring, Hernald und Leopoldstadt.²²

Wie Gabriele Karoh betont, war die Siedlungsbewegung der TschechInnen eine stark proletarisch geprägte Bewegung. So waren 90% der zur Jahrhundertwende tätigen Dienstmädchen Tschechinnen. Auch die Ansiedlung der MigrantInnen erfolgte, so Karoh, aus funktionalen (berufsspezifischen, schichtspezifischen) Gründen. Neben den klassischen ArbeiterInnen und Dienstmädchen gab es auch tschechische Lehrlinge, Beamte, Studenten, Künstler und Militärangehörige. Diese Gruppen blieben jedoch oft nur zeitweilig in Wien.²³ Wie John/Lichtblau zeigen, handelte es sich zum Großteil nicht um Sudetendeutsche, sondern um MigrantInnen aus vorwiegend tschechischsprachigen Gebieten Böhmens/Mährens.²⁴

2.2 Juden

Von Juden als von einer geschlossenen MigrantInnengruppe zu sprechen ist problematisch, da die Zuordnung hier über einen gemeinsamen religiös-kulturellen Hintergrund erfolgt, den die einzelnen höchst unterschiedlich konzeptualisierten und lebten. In den Statistiken der Zeit werden sie jedoch separat erfasst und als Gruppe wahrgenommen, weshalb sie auch hier gesondert betrachtet werden müssen. Die Geschichte der jüdischen Gemeinde in Wien geht bis ins 11. Jahrhundert zurück. Starke Bewegung kam in die jüdische Zuwanderung durch die Ereignisse von 1848 und das anschließende Staatsgrundgesetz von 1867, mit dem den Juden das Niederlassungsrecht eingeräumt wurde. Ein starker Zuzug setzte ein, wobei vor allem Juden aus Ungarn und Mähren zuwanderten. Der Anteil der in Wien geborenen jüdischen Bevölkerung stieg rasch an und erreichte 1880 bereits 30%.

Für die 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts lässt sich feststellen, dass die Berufsstruktur einer starken Veränderung unterworfen war. Waren im Jahr 1870 noch 55.6% der jüdischen Bräutigame im Handelsbereich tätig, sank dieser Anteil bis 1910 auf 33.3%. Gleichzeitig stieg der Anteil der Angestellten rasant an. Generell war der ArbeiterInnenanteil jedoch eher niedrig und der Anteil an gebildeten eher hoch (1885/86 waren 35,4% der an der Universität Wien inskribierten Juden).²⁵

2.3 Ungarn

Wien war für die Ungarische Emigration der wichtigste Bezugspunkt. 1857 wird die Zahl der Ungarn auf etwa 10000 geschätzt, wobei der Anteil der Marktleute und Kleingewerbetreibenden besonders hoch war. Die Zahl der Ungarn in Wien stieg bis 1910 stark an.

Bei der Zusammensetzung der „ungarischen“ Bevölkerung ist zu beachten, dass Ungarn als Vielvölkerstaat viele Nationalitäten versammelte und es – wie oben erwähnt – auch große Überschneidungen mit der jüdischen Bevölkerung gab.²⁶

2.4 Italiener

Die Zahl der Italiener wird in den Bevölkerungsstatistiken zweifellos unterschätzt, da der Anteil an SaisonarbeiterInnen sehr hoch war und diese in den Zählungen am Jahresende nicht erfasst wurden. Wichtige Berufsfelder waren die Verkäufer von Gipsfiguren („Figurini“), die Zinngießer

²² Vgl. Maderthaler: Von der Zeit um 1860, S. 176.

²³ Karoh: Zuwandererproblematik, S. 11, 12, 38.

²⁴ Vgl. Schmelztiegel Wien, S. 18.

²⁵ Vgl. Schmelztiegel Wien, S. 33,34.

²⁶ Vgl. Schmelztiegel Wien, S. 48f.

(„Katzelmacher“), Bau-/Ziegel-/Erdarbeiter, Salamivverkäufer, Scheren- und Messerschleifer sowie Speiseeiserzeuger.²⁷

3. Stadtplanung und Migration

Wien, wie es heute besteht, hat 3 historische Bestandteile: Die Altstadt (mit den Bastionen und Festungsmauern, die 1857/58 geschliffen wurden), die Vorstädte (vom Glacis bis zum Linienwall, dem heutigen Gürtel, der gleichzeitig als Grenze für die Verzehrungssteuer – eine Art Mehrwertsteuer – innerhalb der Stadt galt; eingemeindet ab 1850), sowie die Vororte (außerhalb des Linienwalls; eingemeindet ab 1890).

Bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wiesen die Vorstädte ein unglaubliches Wachstum auf (von 161 000 EinwohnerInnen im Jahr 1794 auf 265 000 im Jahr 1830 und auf 424 000 im Jahr 1857). Dabei wuchsen zuerst vor allem die heutigen Bezirke 3,4 und 5 durch den massiven Ausbau der Seidenindustrie. Durch den Bau der Nordbahn und die Entstehung von neuem Bauland durch die Trockenlegung von Donauarmen expandierten die Bezirke 2 (Leopoldstadt) und 20 (Zwischenbrücken) massiv und wiesen bald den höchsten Zuwandereranteil auf. Für die Vororte gilt ähnliches – hatten sie 1794 erst 39 000 EinwohnerInnen, erhöhte sich die Bevölkerung auf 62 000 (1830) bzw. 160 000 (1857). Durch den Verkauf und die Parzellierung ehemaliger Adelssitze entstand hier neues Bauland.

Nach Aufhebung der Grundherrschaft erfolgte die Stadtplanung seitens der Behörden aufgeteilt zwischen Innenministerium, Statthaltereie und Gemeinde – womit sich massive Kompetenz- und Koordinationsprobleme ergaben. Die zunehmende Wichtigkeit der Raumplanung zeigt sich daran, dass im Wiener Magistrat das Bauamt 1835 als selbstständige Behörde konstituiert und 1849 zu „Stadtbauamt“ umbenannt wurde.²⁸ Das erste Großprojekt des Stadtbauamtes war ein Wettbewerb für die Neugestaltung der Ringstraße nach der Schleifung der Stadtbefestigung, bei dem die zukünftige Stadtentwicklung (zwei Ringe, große Plätze als Pforten in die Stadt, Erweiterungsgebiete) stark vorgeprägt wurde.

Bereits früh gab es Pläne für eine Neuaufteilung der Stadt in Nationalitätenviertel. Der Ansatz eines Entwurfes, der in der Politik keinen Widerhall fand, war ein höchst moderner: Einheit durch Vielheit. Im Entwurf heißt es: „Man denke sich einfach in die Lage z.B. eines Italieners, der bis Wien auf der Bahn fährt, am Bahnhofe ein italienisches Gefährte [!] antrifft, welches ihn in das italienische Stadtviertel bringt, wo er Alles [!] findet wie in Italien. Wird sich dieser Italiener nicht daselbst heimisch fühlen? Der Fremde hört auf, daselbst fremd zu sein, er ist ja in Wien zu Hause [...]“²⁹

Diese Pläne wurden jedoch nicht aufgegriffen und es entstand eine stark segregierte Stadtaufteilung. „Nach der Ansicht des österreichischen Stadtforschers Richard Gisser war bereits gegen Ende der Monarchie das heutige Segregationsmuster der Sozialschichten voll ausgebildet, und es wurde seitdem mittels Zinsstop und Mieterschutz weitgehend konserviert.“³⁰

²⁷ Vgl. Schmelztiegel Wien, S. 52.

²⁸ Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 49, 57.

²⁹ Schmelztiegel Wien, S. 149.

³⁰ Schmelztiegel Wien, S. 143.

Zwischen 1864 und 1866 wurden erstmals Generalbaulinienpläne erstellt, die im Endeffekt jedoch Straßennetzpläne waren und keine übergreifende Neukonzeptionierung enthielten. Die Notwendigkeit einer Gesamtplanung wurde in dieser Zeit noch nicht erkannt. Dementsprechend fiel auch die Stadtextension sehr unkontrolliert aus, da die Vororte mit ihren eigenen Verwaltungsorten eigenständig agierten. Dieses Problem konnte erst durch die Eingemeindung der Vororte 1892 überwunden werden: Der Bauzonenplan von 1893 nimmt erstmals eine funktional orientierte Gliederung der Stadt vor und sah die Errichtung der Stadtbahn sowie die Wienflussregulierung vor. Für den Generalregulierungsplan wurde 1892 ein Wettbewerb ausgeschrieben. Bei den Einreichprojekten gab es auch weitsichtige Ansätze, die sozialpolitische Aspekte in den Vordergrund stellten, wie den der Brüder Mayreder, die kleinstrukturierte Arbeiterviertel mit geförderten Wohnungen vorschlugen. Dies fand jedoch kein Gehör.³¹

Die mangelnde Antwort der städtischen Raumplanung auf die sozialen Hausforderungen und die massive Zuwanderung führte dazu, dass der Markt kapitalistischen Spekulanten überlassen wurde. Progressive Ansätze wurden, nicht zuletzt durch die Vertretung der Interessen der Hausbesitzer im Gemeinderat, blockiert.

3.1 Wohnungsmarkt

Die prekäre Wohnungssituation (wie sie interessanterweise auch heute noch von vielen StudentInnen und ArbeiterInnen beklagt wird) war bereits ab 1780 ein zunehmendes Problem. Die Aufhebung der Hofquartierpflicht im Jahr 1781, zahlreiche Umwidmungen Ende des 18. Jahrhunderts sowie eine Steuerbefreiung für Neubauten für einen Zeitraum von 10-20 Jahren ermöglichte erstmals die Herausbildung eines kapitalistischen Wohnungsmarktes.³² Durch die Industrialisierung der Stoffdruckereien in den 1840ern und die massenhafte Verelendung (und damit auch Obdachlosigkeit) wurde die Wohnungsnot weiter verschärft.³³

Durch die Grundentlastung und Bauernbefreiung 1848 wurden endgültig die Voraussetzungen für die „Parzelle als Ware“³⁴ geschaffen. Durch einen zunehmend kapitalisierten Markt kam es zu einem dramatischen Anstieg der Bodenpreise und der Mieten. Die Spekulation wurde durch die Steuerbefreiungen seitens der Regierung noch begünstigt, was aufgrund der anhaltenden Nachfrage unglaubliche Mietzinssteigerungen ermöglichte (so wurden die Mieten 1830 bis 1850 um durchschnittlich 12% erhöht, 1850-1860 um 33-50%).³⁵ Die Wohnungsfrage wurde sehr eigenwillig gelöst: „Die Kommunalpolitik überließ diese Aufgabe dem privaten Bereich, wobei es auch im Zusammenhang mit dem Wahlsystem nicht verwundert, dass die Zahl der Hausbesitzer im Gemeinderat sehr hoch war.“³⁶

3.2 Siedlungsgebiete

Nur bedingt steuern ließ sich jedoch die durch Produktionsbedingungen vorgegebene Entwicklung: Denn Industrien siedelten sich an verkehrs- und rohstoffgünstigen Plätzen an (Wienfluss, Bahnhöfe). Die ArbeiterInnen wiederum mussten ein Gleichgewicht zwischen Mietpreis und möglichst geringer Distanz zum Arbeitsplatz (Fehlen von öffentlichen Verkehrsmitteln!) erreichen. So siedelten um 1800

³¹ Vgl. Mayer: Die städtebauliche Entwicklung, S. 15-33.

³² Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 49f.

³³ Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 36.

³⁴ Maderthaner: Von der Zeit um 1860, S. 175.

³⁵ Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 63.

³⁶ Csendes: Stadtentwicklung und Stadtplanung, S. 38.

entlang des Wienflusses Textilindustrien, wodurch vor allem die Bezirke Meidling, Rudolfshaus, Fünfhaus und Sechshaus wuchsen. Dies ging so weit, dass 1830 der heutige 15. Bezirk so groß wie die gesamte Innenstadt war. In Ottakring, Hernals und Währing entstanden durch die Zuwanderung zunehmend Arbeitersiedlungen. Ab dem Vormärz wanderten die Arbeiter massenhaft in die Vororte und es expandierten besonders Währing, Hernals, Neulerchenfeld und Ottakring. Das Wiental und die angesiedelte Seidenindustrie bildete somit eine industrielle West-Ost Achse, die durch die Abwanderung der Arbeitskräfte in die Vororte nach außen verlängert wurde. Der heutige 6. und 7. Bezirk bildeten dabei das gewerbliche Zentrum bis zur Jahrhundertmitte mit einem immer noch hohen ArbeiterInnenanteil. Die beginnende Maschinenindustrie suchte dagegen Standorte auf den unverbauten Flächen der Bezirke Leopoldstadt, Landstraße und Wieden.³⁷

3.3 Bahnbau und Öffentlicher Verkehr

Eine wichtige Rolle in der weiteren Stadtentwicklung spielte der Eisenbahnbau, der „knapp vor der Wirtschaftskrise des Jahres 1873 [...] abgeschlossen [war].“³⁸ Das Bahnnetz wurde im 19. Jahrhundert stark ausgebaut: Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn wurde 1837 eröffnet, die Südbahn und Ostbahn wurden kurz darauf ausgebaut und nahmen ihren Betrieb 1841/42 bzw. 1846 auf. Nach der Revolution von 1848 kamen die Westbahn (1858), die Nordwestbahn, die Franz-Josefs- sowie die Aspangbahn und die Verbindungsbahn (1859) hinzu. Durch Bahnverbindungen konnten nicht nur die für die Industrie wichtigen Kohlevorräte, sondern auch zunehmend Arbeitskräfte in die Hauptstadt kommen. Zudem bildete die Bahnbauindustrie einen wichtigen Arbeitgeber, wie Eva Offenthaler betont: „Der Beginn des Eisenbahnbaus in den 1830er Jahren leitete im Wiener Raum die industrielle Revolution ein. Die Notwendigkeit der Maschinenerzeugung führte zum Aufbau einer Fabriksindustrie.“³⁹ Dabei hatte die Westbahn (im Gegensatz zu heute) weniger Bedeutung; zur Verbindung mit den nordöstlichen benachbarten Industrie- und Arbeiterkräfteräumen dienten vor allem die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und die Kaiser-Franz-Josefs Bahn. Die Südbahn hatte eher Bedeutung für die agrarische Versorgung der Stadt und den Personenverkehr in Ausflugs- und Erholungsgebiete.⁴⁰ Gleichzeitig mit dem Bahnbau ergab sich eine Verschiebung der industriellen Produktionsachse (Maschinen) zu Nord-Süd.⁴¹ Die durch die Bahnhöfe erschlossenen Stadtgebiete erhielten neuen Auftrieb, so kam es nach der Finalisierung des Westbahnhofes in den 1870er Jahren zu einer systematischen Aufschließung und Verbauung der Schmelz, wo sich vor allem proletarische Schichten ansiedelten.⁴² Auch Favoriten, Simmering und Floridsdorf erhielten durch den Bahnbau wesentliche Impulse. Durch den Eisenbahnbau wurde, wie Sándor Békési bemerkt, jedoch auch die Trennung von Industrie- und Wohngebieten wesentlich gefördert und es entstand eine produktionsräumlich stark differenzierte Stadtstruktur.⁴³

Eva Offenthaler beschreibt die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im 19. Jahrhunderts mit der Formel „vom Tragsessel hin zur Stadtbahn“.⁴⁴ Beim öffentlichen Verkehr ist stark zwischen

³⁷ Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 48-52.

³⁸ Offenthaler: Die Wiener Bahnhöfe, S. 141.

³⁹ Offenthaler: Die Wiener Bahnhöfe, S. 142.

⁴⁰ Zur Entwicklung und Bedeutung der Wiener Bahnhöfe im 19. Jahrhundert vgl. Offenthaler: Die Wiener Bahnhöfe.

⁴¹ Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 53. sowie Maderthaler: Von der Zeit um 1860, S. 182. und Csendes: Stadtentwicklung und Stadtplanung, S. 37.

⁴² Vgl. Maderthaler: Von der Zeit um 1860, S. 184.

⁴³ Vgl. Békési, Sándor: Die befahrbare Stadt, S. 10.

⁴⁴ Offenthaler: Der öffentliche Verkehr in Wien, S. 121.

Massentransportmitteln und elitären Formen des Transports zu unterscheiden. Während fast im gesamten 19. Jahrhundert Fiaker und Tragsessel als Transportmittel für Oberschichten eine große Bedeutung hatten, kommt es erst durch den Stellwagen, den Pferdeomnibus und später die Pferdestraßenbahn zu einer echten Massenentwicklung. Die erste Straßenbahnlinie wurde 1865 eröffnet und führte von Schottentor, über die Alser Straße zuerst bis Hernals und später nach Dornbach (also in etwa die heutige Linie 43).⁴⁵ Eine Elektrifizierung der Straßenbahnlinien erfolgte erst relativ spät (1897).

Trotzdem blieb lange zu Fuß gehen das hauptsächliche Transportmittel, was bis zur großen Erweiterung in die Vororte auch kein Problem war, denn die Halbstundenzone der Mobilität (verstanden als durchschnittlich maximal tolerierte Anfahrtszeit für einen Arbeitsplatz) beträgt zu Fuß etwa 2-2.5km, womit ein Austausch von Innenstadt und Vorstädten gut möglich ist. Mit der Pferdetramway erweiterte sich dieser Radius potentiell auf 4km, wobei diese Transportform für die größten Bevölkerungsteile zu teuer war. Die Tramway versorgte vor allem die bürgerlichen Vorstädte und ihr Ausbau wurde hauptsächlich vom gewerblichen Kleinbürgertum betrieben, wobei auf Industriestandorte kaum Rücksicht genommen wurde.⁴⁶ Insofern ist die Verkehrsentwicklung durchaus mit der Bevölkerungsschichtung in den Außenbezirken und den Lobbys in der Gemeindeverwaltung in Zusammenhang zu bringen.

Dass trotz des starken Ausbaus des öffentlichen Transports für die Unterschichten (und insbesondere MigrantInnen) das Zu-Fuß-Gehen bis zum starken Ausbau des Straßenbahnnetzes im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts immer noch übliche Transportform war, zeigt auch eine zeitgenössische Quelle. Max Winter beschreibt in seiner Reportage *Ein Tag in Ottakring* von 1901 einen Morgen im Arbeiterbezirk Ottakring:

Zeitlicher als im Zentrum der Stadt erwacht an ihrer Grenze das Leben. Um 6 Uhr Morgens kriechen die menschlichen Ameisen aus ihrem Bau und ziehen in dichten Schwärmen zur Arbeit. Ueber die Schmelz, hinüber und herüber, dann dem Neubauer Fabriksviertel zu, durch die Lerchenfelder-, Thalia- und Koppstraße, durch die Grundstein- und Burggasse gehen die Hauptzüge, auch über den Gürtel zu den Stadtbahnstationen und nach Gumpendorf schwärmen die Schaaren der Ernährer und Ernährerinnen ihrer Familien, der Mithelfer zum Haushalt und der heranreifenden Jugend, die auch schon dem Tag abringen muß, was sie für den Tag braucht.⁴⁷

Diese Beobachtung stützen auch statistische Daten. Der Mobilitätsindex (als die Fahrten pro Einwohner pro Jahr) stieg von 14 (1869) auf 33.9 (1880) weiter auf 52.8 (1890) und dann 97.2 (1900). In der Zeit des großen Bevölkerungswachstums bis 1880 stieg die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln also nur sehr langsam an. Nach 1900 dynamisiert sich die Entwicklung stark und erreicht bereits 339.4 Fahrten (1928).⁴⁸

3.4 Wohnen und soziale Differenzierung

Die Organisation des städtischen Raumes nach den Zwängen der Produktionsverhältnisse und Produktivkräfte blieb für das soziale Gefüge nicht folgenlos: Nach der Mitte des 19. Jahrhunderts galt die Nähe der eigenen Unterkunft zum Zentrum zunehmend als Statussymbol. Die Bezirke 3 und 4 entwickelten sich aufgrund ihrer Nähe zu den Adelspalästen zu Nobelbezirken, die Bezirke 8 und 9 zogen bürgerliches Publikum an. Am Linienwall und entlang der Ausfallsstraßen wohnten dagegen

⁴⁵ Vgl. Offenthaler: Der öffentliche Verkehr in Wien, S. 124.

⁴⁶ Vgl. Békési, Sándor: Die befahrbare Stadt, S. 9-13.

⁴⁷ Winter, Max: Ein Tag in Ottakring.

⁴⁸ Vgl. Békési, Sándor: Die befahrbare Stadt, S. 25.

Tagelöhner und Hilfsarbeiter. Das Proletariat sammelte sich nach der Jahrhundertmitte vor allem in den Bezirken 2 und 5. Der Wandel im sozialräumlichen Verteilungsmuster wurde endgültig zwischen 1870 und 1890 vollzogen, als die ArbeiterInnen und MigrantInnen endgültig aus den alten Gewerbevorstädten verdrängt wurden und in den Vororten in Gürtelnähe siedelten, wobei die Distanz zu den gewerblichen bzw. industriellen Zentren nach wie vor ausschlaggebend war.⁴⁹

Die Kapitalisierung des Wohnungsmarktes und die damit verbundenen prekären Wohnverhältnisse für ArbeiterInnen trafen besonders ZuwandererInnen. Auch wenn in der Literatur die Wohnsituation meist unter dem Aspekt Klasse betrachtet, waren die Verhältnisse für gewisse Zuwanderergruppen besonders schlecht, wie in *Schmelztiegel Wien* festgestellt wird: „Dennoch war die Wohnsituation der Zuwanderer aus Böhmen und Mähren und der Slowakei meist schlechter als die der einheimischen Arbeiter oder, wie es eine alte Wienerin, Jahrgang 1903, formulierte: <<Das Wohnen war für alle ziemlich elend, aber für die Behm war’s noch ein bißchen schlechter.“⁵⁰

3.5 Wohnverhältnisse von MigrantInnen

Der zunehmende Strom an proletarischen MigrantInnen schlug sich auch architektonisch nieder. Während um 1800 Häuser noch vertikal differenziert waren (also unten die gutbürgerliche Klientel, weiter oben die Proletarier)⁵¹, setzte sich mit der Eingemeindung der Vorstädte „beinahe schlagartig die viergeschoßige Verbauung im gesamten Vorstadtbereich durch.“⁵² Ab den 1860er Jahren wurde dann in den Vororten durchgängig 2 bis 3 geschoßige Mietshäuser in Rasterverbauung errichtet. Die besonders seit Mitte der 1880er unternommene schachbrettartige Parzellierung der Vorstädte geht auf eine Bestimmung der 2. Wiener Bauordnung von 1859 zurück, die geradlinige Straßen vorsieht. Der Unterschied zwischen den nach „geometrischen Ordnungsprinzipien“⁵³ angelegten Vororten und den teils stark verwinkelten Vorstädten ist auch heute noch augenfällig.

Die blockartige, dichte Verbauung wurde durch die Bauordnung von 1883 befördert, in der eine 85%ige Bebauung des Grundes erlaubt wird, wobei die Zinskasernen durchaus einen Fortschritt zu den Massenelendsquartieren der frühen Gründerzeit darstellten. Daraus entstanden die typischen „Bassenahäuser“, wie sie auch heute noch im Stadtbild Wiens präsent sind. Im Stiegenhaus befanden sich das WC für 2-3 Wohneinheiten sowie eine Wasserentnahmestelle (die „Bassena“), und der zentrale Zugang zu den einzelnen Wohnungen. Die Wohnungen bestanden aus Zimmer/Küche bzw. Zimmer/Küche/Kabinett, wobei die Küchen gangseitig angelegt wurden und in gerader Linie zu den Zimmern führten. Wie auch heute noch sichtbar, sind die Höfe oft nur wenige Quadratmeter große Lichtschächte.⁵⁴ Wie Gabriele Karoh beschreibt, war die Enge der Wohnverhältnisse aber auch oft Anlass zu Solidarität und Nachbarschaftshilfe und sicherlich auch teilweise zur Entwicklung eines gemeinsamen Klassenbewusstseins.⁵⁵

Da sich die zugezogenen MigrantInnen jedoch meist keine eigene Wohnung leisten konnten, mussten sie entweder beim Arbeitgeber (wie etwa den Massenquartieren der Wienerberger

⁴⁹ Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 52.

⁵⁰ Schmelztiegel Wien, S. 169. – Gleichzeitig wird jedoch festgestellt: „Von einer gezielten Benachteiligung der Zuwanderer konnte, da sie es waren, die mit einem Bevölkerungsanteil von rund 60 Prozent den gesellschaftlichen Charakter der Stadt prägten, nicht die Rede sein.“ (ebd.)

⁵¹ So beispielsweise humoristisch überformt in Nestroys „Zu ebener Erde und erster Stock“

⁵² Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 56.

⁵³ Maderthaler: Von der Zeit um 1860, S. 184. – Siehe dazu auch S. 189.

⁵⁴ Vgl. Csendes: Stadtentwicklung und Stadtplanung, S. 37, 38.

⁵⁵ Vgl. Karoh: Zuwandererproblematik, S. 59f.

Ziegelwerke) oder als Bettgeher bzw. Untermieter eine Unterkunft finden. Wie bereits oben erwähnt war die Situation der weiblichen MigrantInnen, die oft als Dienstmädchen beschäftigt waren und direkt im Haus lebten, etwas anders. Bei ihnen stellte die Wohnungssuche oft „einen nicht zu unterschätzenden Grund für die Berufswahl dar.“⁵⁶ Selbst nach Eheschließungen war es MigrantInnen aus proletarischen Schichten nur möglich, eine Kleinstwohnung zu beziehen. Hier mussten dann meist Bettgeher aufgenommen werden, um die horrenden Mietzinse bestreiten zu können. Diese Entwicklung führte dazu, dass 17% (1857) bzw. 23,4% (1869) der Wiener Bevölkerung als Untermieter oder Bettgeher untergebracht waren.⁵⁷

Besonders kritisch für ZuwandererInnen war der Verlust der Wohnung durch Delogierung. Diese wurden bei Zahlungsverzug rigoros durchgeführt und brachten große Probleme für die Betroffenen mit sich. Fanden Sie nicht sofort eine Wohnung bzw. hatten kein Geld dafür, mussten Sie versuchen in den ohnehin überfüllten Massenquartieren und Obdachlosenasylen unterzukommen. Bei einem Aufgriff durch die Polizei drohte ihnen, aufgrund der Heimatrechtsgesetzgebung, eine Abschiebung in ihre zuständige Heimatgemeinde. Mit dieser Entwicklung korrespondiert auch die Einrichtung einer neuen Hauptschubroute nach Böhmen im Jahr 1827/1828.⁵⁸

Zum Teil entstanden für die Metall-, Maschinen und Elektroindustrie der Hochindustrialisierungsphase riesige Arbeiterwohnquartiere, wie im 10. Bezirk. Augenfällig ist die stadtplanerische Strategie, diese proletarisierten Einheiten wieder von den aufgewerteten Bezirken zu segregieren: Der 10. Bezirk wurde 1874 aus den proletarisierten Teilen des 3., 4. und 5. Bezirks gebildet.⁵⁹ Die Verhältnisse in den Arbeiterquartieren waren desaströs. In der bekannten Reportage *Die Lage der Ziegelerbeiter* (1888) beschreibt Viktor Adler die Situation in einem Quartier der Wienerberger Ziegelwerke:

Für die Ziegelschläger gibt es elende <<Arbeiterhäuser>>. In jedem einzelnen Raum, sogenanntem <<Zimmer>> dieser Hütten, schlafen je drei, vier bis zehn Familien, Männer, Weiber, Kinder, alle durcheinander, untereinander, übereinander. [...] Seit einiger Zeit wohnen die Ledigen in eigenen Schlafräumen. Ein nicht mehr benützter Ringofen, eine alte Baracke wird dazu benützt. Da liegen denn in einem einzigen Raum 40, 50 bis 70 Personen. Holzpritschen, elendes altes Stroh, darauf liegen sie Körper an Körper hingeschlichtet. [...] Von Waschen, von Reinigung der Kleider kann ja keine Rede sein. Aber noch mehr. In einem dieser Schlafräume, wo 50 Menschen schlafen, liegt in einer Ecke ein Ehepaar. Die Frau hat vor zwei Wochen in demselben Raum, in Gegenwart der 50 halbnackten, schmutzigen Männer, in diesem stinkenden Dunst entbunden!⁶⁰

Der Beschreibung Adlers ist einerseits die Empörung über die „Amoralität“ dieses Zustandes zu entnehmen – Männer und Frauen, Paare und Ledige sind zusammen untergebracht. Andererseits zeichnet er ein lebhaftes Bild der elenden hygienischen Zustände.

Unter diesen Voraussetzungen expandierten die Vororte extrem, zudem dort aufgrund des Wegfalls der Verzehrungssteuer die Lebenshaltung günstiger war. Bis zum ersten Weltkrieg herrschten in den Außenbezirken 85% Kleinstwohnungen (d.h. 1 Raum bzw. 1 Raum und ein abgeteilter Küchenbereich) vor, in denen 80% der Wiener Bevölkerung untergebracht waren. Im Jahr 1900

⁵⁶ Karoh: Zuwandererproblematik, S. 25.

⁵⁷ Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 61, 64.

⁵⁸ Vgl. Schmelztiegel Wien, S. 171 und Steidl: Auf nach Wien, S. 68.

⁵⁹ Vgl. Maderthaler: Von der Zeit um 1860, S. 188.

⁶⁰ Adler: Die Lage der Ziegelerbeiter, S. 181, 182.

hatten nur 4% der BewohnerInnen Ottakrings einen eigenen Raum für sich – jedoch war gleichzeitig auch der Anteil der Bettgeher und Untermieter in Wien auf 8,5% gefallen.⁶¹

Der Bauzonenplan von 1892/93 kann diese vollzogenen Entwicklungen nur mehr abbilden, indem er den westlichen Stadtrand als Wohngebiet mit maximal 3 geschossiger Bebauung vorsieht und die industriellen Expansionsgebiete im Süden und Nordosten lokalisiert. Die industrielle Expansion nach 1900 (Schwerindustrie) fand dann auf den freien Flächen Floridsdorfs und Simmerings statt.⁶²

Nicht umsonst spricht Maderthaler von der „sozial segregierende[n] Architektur der Ringstraßenzeit“⁶³, durch die soziale Schranken und Trennungen nochmals stadtplanerisch festgeschrieben wurden. Besonders ironisch ist dabei, dass die Massenquartiere der Arbeiter in den Vorstädten die Fassaden der Herrschaftsbauten mit ihren Stuckornamenten imitierten und das Elend mit einer Fassade des imperialen Zuckergusses übertünchen. Noch ironischer, dass viele Wientouristen diese Gebäude als typisch wienerisch und schön wahrnehmen.

4. Migration, Wohnverhältnisse und Familienstruktur

Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse der MigrantInnen wirkten sich auch auf die Familienstruktur und die Sexualität aus. In der Manufakturperiode Anfang des 19. Jahrhunderts herrschten noch bessere Heiratsmöglichkeiten für ProletarierInnen, „weil die Hausindustrie und die außerhäuslichen Arbeitsmöglichkeiten auch Familien der Unterschichten das Leben erleichterten.“⁶⁴ Der Anteil der Verheirateten lag laut Buchmann bei etwa 34-35%.

Durch die industrielle Revolution kam es zu einem starken Rückgang der Heiratsmöglichkeiten. Ein wichtiger Grund dafür sind die oben beschriebenen Wohnverhältnisse, die ein Leben als Kernfamilie nicht ermöglichten. Selbst wer sich einen eigenen Haushalt leistete, musste meist Bettgeher oder Untermieter aufnehmen, um zu überleben. Hingegen stieg die Zahl der Konkubinate und unehelichen Kinder stark an. Buchmann analysiert: „Die traditionelle Hausgemeinschaft mit Kernfamilie und mitarbeitenden Hilfskräften, wie sie beispielsweise im typischen Handwerkerhaushalt vorzufinden war, löste sich zusehends auf. Immer mehr Frauen mussten auf sich allein gestellt leben und arbeiten.“⁶⁵ Während das Heiratsalter im Vormärz noch relativ niedrig war (40,9% der unter 30jährigen Männer waren verheiratet, stieg es nach der Revolution von 1848 und dem Verfall der Manufakturen in der Mitte des Jahrhunderts kurz drastisch an (1851-1858 waren nur noch 33,3% der Männer unter 30 verheiratet); mit der Hochindustrialisierung sank das Heiratsalter dann wieder stark ab (1874-1880 waren 43,2% der Männer unter 30 verheiratet).⁶⁶ Die Zahlen zeigen die starke Abhängigkeit der Heiratsmöglichkeiten von den herrschenden Produktionsverhältnissen. Diese boten qualifizierten Arbeitskräften zwar teils mehr Freiheiten, für den Großteil der Arbeiterschaft bedeuteten sie jedoch klare Nachteile bei Familiengründungen.

Für MigrantInnen war die Situation noch prekärer, da sie oft völlig mittellos (also eher aufgrund von push-Faktoren) nach Wien kamen. Speziell die individuellen Einstiegskosten waren sehr hoch: „Doch

⁶¹ Vgl. Maderthaler: Von der Zeit um 1860, S. 190. und Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 64.

⁶² Vgl. Maderthaler: Von der Zeit um 1860, S. 186.

⁶³ Maderthaler: Von der Zeit um 1860, S. 180.

⁶⁴ Vgl. Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 19. – Für einen detaillierten Vergleich der Familienformen in Arbeiterhaushalten vgl. Ehmer: Familienstruktur, insbes. S. 36ff., 90ff., 185ff.

⁶⁵ Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 20.

⁶⁶ Vgl. Ehmer: Familienstruktur, S. 43.

die meist mittellosen Zuwanderer (Handwerksgesellen und Arbeiter) waren vielfach gezwungen, sich als Untermieter oder, noch schlimmer, als Bettgeher einer gewerblich tätigen Familie anzuschließen. [...] So stieg die durchschnittliche Wiener Haushaltsgröße von knapp vier Personen um 1800 auf über fünf zur Jahrhundertmitte (sechs in den Vorstädten); im Jahr 1856 machte der Untermieter- und Bettgeheranteil der Wiener Wohnbevölkerung 17 Prozent aus, 1870 waren es schon 23 Prozent, also fast ein Viertel.⁶⁷ Die Untermieter und Bettgeher waren dabei meist nicht in die unterkunftgebende Familie integriert. Ehmer spricht somit von einem „Ausdruck der vereinzelt und instabilen Lebensweise des einzelnen Arbeiters sowie des geringen Entwicklungsstandes proletarischer Sozialbeziehungen im allgemeinen.“⁶⁸

Viele Migrantinnen, die als Dienstmädchen arbeiteten, war eine Verehelichung de facto unmöglich. Da die DienstgeberInnen frei über die Arbeitszeit verfügen konnten, blieb kaum Zeit für Sozialkontakte und Dienstmädchen brauchten für das Verlassen des Hauses eine Erlaubnis. Kontakte mit bestimmten Personen konnten ihnen auch willkürlich eingeschränkt oder verboten werden. Oftmals kam es auch zu sexuellen Übergriffen durch Dienstgeber oder deren Angehörige, wobei diese noch durch die sozioökonomische Abhängigkeitsstruktur begünstigt wurden. Auch unerwünschte Schwangerschaften erwiesen sich für Dienstmädchen als großes Problem, da dies eine sofortige Entlassung nach sich gezogen hätte. Die extreme Abhängigkeit der Dienstmädchen war durch die Dienstbotenordnung von 1810 festgeschrieben, die bis 1911 gültig war.⁶⁹

Für die Geburtenzahlen waren die Arbeitsverhältnisse der Hochindustrialisierung hinderlich. Während im Vormärz fast 50 Kinder pro 1000 Einwohner lebend geboren wurden, sank diese Zahl bis 1900 auf 32,59 und dann weiter bis 1934 auf 7,76.⁷⁰

Mit der Erosion der Manufakturen und der damit verbundenen Möglichkeit für MigrantInnen, Familie und Arbeit zu verbinden kam es bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts zu einem Anstieg der unehelichen Geburten und der Findelkinder. Ehmer führt eine Klage des Bischofs von Wien um 1828 an: „Diese [die Mägde, d. Verf.] meinten, daß sie, wenn sie schon ledig bleiben müßten, auch an unehelichen Kindern im Alter eine Stütze haben würden.“⁷¹

Der Anteil der unehelichen Kinder erreichte in der Industrialisierungsphase 50% und begann erst mit der Hochindustrialisierung wieder zu sinken. Die Kinder wurden in der Regel in „Gebärgshäusern“ und „Findelhäusern“ aufgezogen, wohltätigen Einrichtungen, die Kindsmorde verhindern sollten. So wurden 1856 83% aller unehelichen Kinder und 36% aller in Wien geborenen Kinder im Gebärgshaus geboren. Nur 0,6% der Kinder wurden den Eltern übergeben – 92% wurden an das Findelhaus weiter überstellt. Zusammen mit den direkt im Findelhaus aufgenommenen Kindern wuchsen 1856 41% (!!) aller in Wien geborenen Kinder in Wohlfahrtseinrichtungen und bei Pflegeeltern am Land auf.⁷²

Als Reaktion von bürgerlicher Seite werden beispielsweise im Architekturdiskurs die Aspekte der Wohnverhältnisse und der Moralität verknüpft. So plädierte Ludwig Förster für Arbeiter-

⁶⁷ Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 25.

⁶⁸ Ehmer: Familienstruktur, S. 161.

⁶⁹ Vgl. Karoh: Zuwandererproblematik, S. 26-30, 35ff.

⁷⁰ Vgl. Ehmer: Familienstruktur, S. 49.

⁷¹ Ehmer: Familienstruktur, S. 97.

⁷² Vgl. Ehmer: Familienstruktur, S. 96, 97.

Wohnhausanlagen mit Eigentumsoption, um einerseits das proletarische Bewusstsein zu schwächen, andererseits aber um die Sittlichkeit der Arbeiterschaft zu heben.⁷³

5. Zusammenschau

Die Betrachtung der Expansion Wiens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts unter dem Fokus Migration eröffnet Perspektiven auf stadtplanerische und soziale Probleme, die auch heute noch das Stadtbild prägen. Die starke soziale Segregation und Ghettoisierung von MigrantInnen und ArbeiterInnen in den „schlechten“ Bezirken nehmen hier ihren Ausgang. Bemerkenswert ist, dass diese Struktur seit über 150 Jahren (vom Intermezzo des sozialen Wohnbaus der 1930er abgesehen) bestimmend ist. Wie gezeigt wurde, besteht ein enger Zusammenhang zwischen der Verteilung von Industrien und den Siedlungsgebieten von MigrantInnen. Dieser Zusammenhang wurde durch das Fehlen von billigen Massentransportmitteln noch verstärkt. Gleichzeitig hatten diese materiellen Voraussetzungen starke Auswirkungen auf das Privatleben der MigrantInnen: Das Familienleben wurde beeinträchtigt, sei es durch Heiratseinschränkungen, Untermieter/Bettgeher in der Wohnung oder dem Zwang, Kinder aus finanziellen Gründen nicht bei sich behalten zu können. Diese Erosion von Familien- und Klassenbeziehungen findet ihren Gegensatz in einer kaschierenden Architektur, die als zuckrige Fassade eines beinharten, kapitalistischen Wohnungsmarktes auftritt. Im Weiteren wäre ein Vergleich der sozialpolitischen Ansätze im Wohnungsbau ab 1900, mit besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Familienleben von MigrantInnen, spannend und wünschenswert.

6. Bibliographie

6.1 Quellen

Adler, Viktor: Die Lage der Ziegelerbeiter. – In: Viktor Adler – aus seinen Reden und Schriften. Ausgewählt von Anton Tesarek. Wien: Verlag der Wiener Volksbuchhandlung, 1947. S. 179-187.

Winter, Max: Ein Tag in Ottakring. – In: Arbeiter Zeitung Nr. 284 vom 16.10.1901. Download: http://www.max-winter.org/htm/1901_10.htm (04.01.2011)

6.2 Forschungsliteratur

Békési, Sándor: Die befahrbare Stadt. Über Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung in Wien 1850-2000. – In: Pro civitate austriae. Informationen zur Stadtgeschichtsforschung in Österreich. NF (2004) 9. S. 3-46.

Buchmann, Bertrand Michael und Dagmar Buchmann: Die Epoche vom Ende des 18. Jahrhunderts bis um 1860. – In: Wien - Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Hrsg. Von Peter Csendes und Ferdinand Oppl. Wien/Köln/Weimar: Böhlau, 2006. S. 15-174.

Csendes, Peter: Stadtentwicklung und Stadtplanung in Wien im 19. Jahrhundert. – In: Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert. Red. Peter Csendes und András Sipos. Budapest/Wien: Deuticke, 2003. (=Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte Bd. 40). S. 35-40.

⁷³ Buchmann/Buchmann: Die Epoche, S. 64.

Ehmer, Josef: Familienstruktur und Arbeitsorganisation im frühindustriellen Wien. Wien: Verlag für Geschichte und Politik, 1980.

Giddens, Anthony: Sociology. 4th edition. Combridge: Polity, 2002.

Hahn, Sylvia: Österreich. – In: Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Hrsg. Von Klaus J. Bade, Pieter C. Emmer, Leo Lucassen und Jochen Oltmer. Paderborn et. al.: Schöningh/Fink, 2007. S. 171-188.

Karoh, Gabriele: Zuwandererproblematik am Beispiel der Wiener Tschechen um 1900. Unveröffentl. Dipl. Arbeit. Univ. Wien: 1992.

Komlosy, Andrea: Grenze und ungleiche regionale Entwicklung. Regionale Disparitäten und Arbeitskräftewanderungen in der Habsburgermonarchie im 18. und 19. Jahrhundert. Univ. phil. Habil. Universität Wien: 2001.

Maderthaner, Wolfgang: Von der Zeit um 1860 bis zum Jahr 1945. – In: Wien - Geschichte einer Stadt. Bd. 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Hrsg. Von Peter Csendes und Ferdinand Oppl. Wien/Köln/Weimar: Böhlau, 2006. S. 175-544.

Mayer, Wolfgang: Die städtebauliche Entwicklung Wiens bis 1945. Ausstellung der Geschäftsgruppe Stadtplanung und des Wiener Stadt- und Landesarchivs. Wien: Verein für Geschichte der Stadt Wien, 1978.

Offenthaler, Eva: Der öffentliche Verkehr in Wien. – In: Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert. Red. Peter Csendes und András Sipos. Budapest/Wien: Deuticke, 2003. (=Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte Bd. 40). S. 121-140.

Offenthaler, Eva: Die Wiener Bahnhöfe. – In: Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert. Red. Peter Csendes und András Sipos. Budapest/Wien: Deuticke, 2003. (=Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte Bd. 40). S. 141-149.

Schmelztiegel Wien – einst und jetzt. Zur Geschichte und Gegenwart von Zuwanderung und Minderheiten. Aufsätze, Quellen, Kommentare von Michael John und Albert Lichtblau. Wien/Köln: Böhlau, 1990.

Seibel, Anna Maria: Die Bedeutung der Griechen für das wirtschaftliche und kulturelle Leben in Wien. Unveröffentl. Phil. Dipl. Arbeit. Universität Wien: 2008. – Download unter: <http://othes.univie.ac.at/2016/> (30.01.2011)

Steidl, Annemarie: Auf nach Wien ! die Mobilität des europäischen Handwerks im 18. und 19. Jahrhundert am Beispiel der Haupt- und Residenzstadt. Wien/München: Verlag für Geschichte und Politik/Oldenbourg Verlag, 2003.

Zeitlhofer, Hermann: Tschechien und Slowakei. – In: Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Hrsg. Von Klaus J. Bade, Pieter C. Emmer, Leo Lucassen und Jochen Oltmer. Paderborn et. al.: Schöningh/Fink, 2007. S. 272-287.