

Unverkäufliche Leseprobe aus:

Clemens Zimmermann
Die Zeit der Metropolen
Urbanisierung und Großstadtentwicklung

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

© S. Fischer Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Inhalt

Einleitung:

Die Geburt der europäischen Großstadt	9
Stadtluft macht krank. Stadtkritik und Städtegeschichte .	9
Die Verstädterung im 19. Jahrhundert	13
Von der Stadt zur Metropole	24
Großstädtisches Leben: Urbanität	32

Manchester –

Die klassische Industriestadt	39
Das Wachsen der Industriestadt	43
Slums und »bessere Viertel«	46
Ein neues Gesicht: Stadtplanung und Stadtreform	64
Die klassische Industriestadt?	69

St. Petersburg –

Fenster nach Europa	72
Zur Stadtentwicklung	73
Stadt der Bauern?	79
Die urbane Krise:	
Epidemien und gefährliches Trinkwasser	92
Schauplatz der Revolution	105
Moderne und Traditionalismus	109

München –

Ländliche Idylle, Kunst und Industrie	114
Eine Stadt mit vielen Gesichtern	116
Straßenbahn und Brunnenbau	127
Lebenskunst und Engstirnigkeit	134

Barcelona –	
Weltausstellung und »Modernismo«	141
Das Manchester Spaniens?	146
Lastende Dichte	155
Die Tage werden länger: Gasbeleuchtung	165
Ausblick:	
Die Großstadt als moderner Lebensraum	171
Anhang	175
Anmerkungen	175
Auswahlbibliographie	187
Abbildungsnachweis	192

Einleitung:

Die Geburt der europäischen Großstadt

Stadtluft macht krank.

Stadtkritik und Städtegeschichte

1993 fand im baden-württembergischen Landtag eine Debatte über die gegenwärtige Großstadtentwicklung statt. Die Abgeordneten aller Fraktionen entwarfen dabei ein Schreckensszenario, das in der Öffentlichkeit weitverbreiteten Auffassungen entspricht: Kinder könnten nicht mehr im Freien spielen und würden für radikale Parolen anfällig, weil sie Heimat und Bindung verlören. Mittelschichten wanderten in Vorstädte ab, und gestrandete Personen aus dem Umland suchten im Stadtzentrum Zuflucht. Yuppies bewohnten die restaurierten Jugendstilviertel der Metropolen, während eine politisch nicht artikulationsfähige Armenbevölkerung in unattraktive Marginalgebiete vertrieben werde. Bald habe man es in Deutschland mit »amerikanischen« Verhältnissen zu tun; Stadtluft mache nicht mehr frei, sondern krank.¹

Solche Vorstellungen sind keineswegs neu. Das Argument, die Großstadt mache krank, fand sich schon vor einhundert Jahren in medizinischen Fachzeitschriften. Auf noch früher geäußerte Befürchtungen verweist die Debatte darüber, ob unterschiedliche Wohnqualitäten in soziale und politische Polarisierungen umschlagen könnten. Sicherlich unterliegen solche Mythen über die Großstadt genauso der Veränderung wie diese selbst, aber die Muster, nach denen die heutige städtische Wirklichkeit wahrgenommen wird, lagen bereits der Stadtkritik vergangener Jahrzehnte zugrunde.

Stereotype und Traditionen sagen etwas darüber aus, wie man die Großstadt charakterisiert sieht, und hierbei gibt es bezeichnende nationale Prägungen, die auf den jeweiligen Verlauf von Urbanisierungsprozessen zurückgehen und besondere kulturelle Hinter-

gründe widerspiegeln. So war fundamentale und antimodernistische Großstadtkritik im Deutschland des 19. und frühen 20. Jahrhunderts verbreiteter als etwa in Großbritannien. Außerdem tendierte die deutsche Diskussion sehr viel mehr als die britische dazu, die Großstadt aus biologischer und bevölkerungspolitischer Sicht anzugreifen.² Aus zivilisationskritischer Warte wurden die Nervenzerrüttung und Degeneration des »modernen« Großstädtlers, seine Rastlosigkeit und Entfremdung vorgeführt. In den Großstädten schien sich die Vernichtung höherwertiger Rassen zu vollziehen.³ Kritik der Moderne am Paradigma der Großstadt gewann als politisch wirksame Ideologie ein ausgeprägtes Eigenleben. Dabei gab es stets auch solche Positionen, denen es um Reform und Weiterentwicklung der Städte ging. Obwohl der medizinischen Stadtinterpretation des 19. Jahrhunderts negative Stereotypen über die Stadtentwicklung in vielfältiger Weise zugrunde lagen, diente sie doch dazu, ein großangelegtes Programm der »Assanierung«, d. h. der sozialhygienischen Stadtreform in Gang zu setzen, dessen Erfolg um die Jahrhundertwende nicht mehr ignoriert werden konnten. Nachdem mit der Senkung der großstädtischen Sterblichkeitsraten einem alten antiurbanistischen Argument der Boden entzogen war, konnte der Gegensatz von Stadt und Land nicht mehr länger als pathogen einerseits und gesund andererseits beschrieben werden. Dies bedeutete aber nicht, daß damit jede biologisch argumentierende Großstadtkritik erledigt gewesen wäre.⁴

Im die Wahrnehmung der Großstadt widerspiegelnden »Industrieroman« wiederum zeigt sich, daß neben harten Attacken stets auch Stolz auf das Erreichte und den triumphierenden Fortschritt mitschwang.⁵ Die großen Städte waren im 19. Jahrhundert sowohl »Verheißung, Sinnbild von Urbanität, Gegenstand utopischer Entwürfe« als auch »Symbol für Chaos, für Bedrohung, für die unmenschliche Welt von morgen«.⁶ Solche ambivalenten Deutungen lassen die Frage entstehen, wie die komplexe Wirklichkeit der Metropolen im Urbanisierungszeitalter beschrieben werden kann. War die Großstadt ein Ort der Anonymität und Entfremdung, als der sie lange in der Literatur- und Stadtsoziologie beschrieben wird, oder ein Ort neuer Bindungen und Interaktionen zwischen den Stadtbewohnern? Waren städtische Lebensformen identisch mit dem

Programm der Moderne, wie ebenfalls immer wieder unterstellt wird? Welche Wechselwirkungen bestanden zwischen den sozialen, ökonomischen und kulturellen Manifestationen der Großstadt? Und auf welche gesellschaftlichen Basisprozesse ging die Großstadtentwicklung zurück?

Städtegeschichte und Urbanisierungsforschung

Der städtische Raum strukturierte alle Arten sozialer Interaktion und war nicht nur Rahmen für soziale Beziehungen. Die Bildung von Vororten oder Einwanderervierteln beeinflusste das soziale Verhalten ebenso wie die Ansiedlung von Industriebetrieben. Individuen und Klassen in der Stadt nahmen ihren Raum unterschiedlich wahr und nutzten ihn auf verschiedene Weise: besuchten die einen in ihrer Freizeit Kneipen, wandten sich andere den Theatern oder Museen zu. In den modernen Großstädten entstanden räumlich und sozial getrennte Handlungs- und Sozialisationsräume. Sie zu untersuchen ist eine der Aufgaben der modernen Städtegeschichte, die in der Regel mikroanalytisch verfährt, während die Urbanisierungsgeschichte als zweite historische Teildisziplin, die sich mit den Städten beschäftigt, eher makroanalytisch orientiert ist. Moderne Städte- und Urbanisierungsgeschichte sind somit nicht deckungsgleich, gehen aber vielfach von denselben erkenntnisleitenden Prämissen aus.⁷

»Urbanisierung« hat im wissenschaftlichen Sprachgebrauch eine doppelte Bedeutung. Gemeint ist zunächst der quantitative Begriff, mit dem das schnelle Städtewachstum des 19. und 20. Jahrhunderts, also ein demographisches Phänomen, charakterisiert wird. Die wachsende Bevölkerung Europas konzentrierte sich in Städten, und dieser fundamentale Prozeß wird als »Verstädterung« bezeichnet. Mit »Urbanisierung« als qualitativem Begriff wird demgegenüber versucht, über die Phänomene der Konzentration von Bevölkerungen hinaus die Herausbildung und Verbreitung der »urbanen« Lebensformen zu beschreiben, wie sie sich besonders in den großen Städten des 19. Jahrhunderts entwickelten. Historische Urbanisierungsforschung fragt nach den innovativen Elementen der Groß-

stadtkultur, aber auch nach dem Nebeneinander ganz unterschiedlicher Lebensweisen in der kulturell und räumlich differenzierten Stadt. So wird heute die hohe Komplexität des Großstadtphänomens unterstrichen, das Gleichzeitige von Spekulation und Stadtplanung, von Avantgarde und Traditionskunst, von Kunst und Kommerz samt allen Brüchen und Querverbindungen bei den sozialen Auseinandersetzungen um die Gestaltungsqualität der Stadt. Zugleich sind Städte die Forschungsobjekte, an denen allgemeine gesellschaftliche Prozesse hinsichtlich ihrer konkreten Auswirkungen auf Gruppen der Stadtbevölkerung verdeutlicht und Aspekte gesamtgesellschaftlichen Wandels in einen erklärenden Zusammenhang gebracht werden können.

Historiker wie Paul M. Hohenberg und Lynn H. Lees, die bis ins Jahr 1000 zurückgingen, sahen zwischen älterer und moderner Stadtgeschichte vor und nach 1800 eine grundlegende Zäsur. Ähnlich unterschied Jan de Vries⁸ drei aufeinanderfolgende Phasen der Verstädterung. Die erste sollte von 1500–1700 reichen. Dieser sei eine zweite Phase gefolgt, die vom Wachsen des öffentlichen Sektors geprägt worden sei; schließlich habe nach 1750 eine dritte, stärker industrialisierungsbestimmte Phase eingesetzt, in der aber immer noch die Hierarchien zwischen Städten mit ihren festgefügteten Austauschbeziehungen, also die Städtesysteme der Frühen Neuzeit, ihre strukturierende Kraft behalten hätten. Während der Frühen Neuzeit änderte sich wenig an der Verteilung der Bevölkerung auf Stadt und Land, im Gegensatz zur rasanten Verstädterung des 19. Jahrhunderts. Diese Zäsur in der Stadt- und Verstädterungsgeschichte zeigt sich ebenfalls, wenn man die veränderten Funktionen der Städte im Industrialisierungsprozeß betrachtet und neue kulturelle Phänomene wie bürgerliche und populäre Kultur einbezieht. Die großen Städte im 19. Jahrhundert waren nicht mehr zwingend durch ihre rechtlichen Privilegien definiert, sie wiesen eine neue Größenordnung auf, und ihr Wachstum war mit »tiefreichenden Umstrukturierungen und Differenzierungen innerhalb des Stadtgebiets« verbunden.⁹ Bei der Masse der frühneuzeitlichen Städte handelte es sich um kleine Marktstädte von 2000 bis 5000 Einwohnern, in denen das landwirtschaftliche Element noch eine große Rolle spielte. Erst das 19. Jahrhundert brachte die Industrie-

großstadt als dominanten Typ hervor. Stadtentwicklung sollte zwar weiterhin mit den Transformationen der ländlichen Gesellschaft in Beziehung stehen, aber die städtische Ökonomie war nun nicht mehr abhängig von agrarischen Konjunkturen, vielmehr gewannen die großstädtischen Wirtschafts- und Steuerungspotentiale maßgeblichen Einfluß auf die Volkswirtschaften und die zusammenwachsenden Finanzmärkte.¹⁰ Ältere Gewerberegionen wie Flandern verschwanden von der Landkarte, neue urbane Zentren wuchsen aus den ursprünglich ländlichen Standorten. In den neuen Ballungsgebieten wie Lancashire oder Oberschlesien zeichnete sich bereits um 1850 die heutige »Megalopolis« der Dritten Welt ab. Entsprechend änderte sich der Stadtbegriff: Während die ältere Stadt eindeutig rechtlich definiert war, sind die Kriterien für die modernen Städte wesentlich komplexer geworden. Aus der Sicht der Geographie etwa, die ebenso wie andere Disziplinen maßgebliche Kategorien für die heutige Urbanisierungs- und Städtegeschichte entwickelt hat, sind Städte durch ihre Größe gekennzeichnet, durch das Übergewicht von sekundären und mehr noch tertiären Funktionen, durch ein weit gefächertes Berufsspektrum und insbesondere durch ihre Zentralitätsfunktionen für die umliegenden Regionen. Um Städte miteinander vergleichen und Verstädterungsprozesse exakt erfassen zu können, geht die Forschung von einem quantitativen Stadt- und Verstädterungsbegriff aus. Städte werden als Orte mit einer bestimmten Mindestgröße definiert, d. h., man setzt Schwellenwerte an und abstrahiert bewußt von der Frage, ob es sich dabei um Städte im rechtlichen Sinn, also mit offizieller Anerkennung handelte. Analog wird Verstädterung als wachsender Anteil der in Städten lebenden Bevölkerung begriffen.¹¹

Die Verstädterung im 19. Jahrhundert

Das 19. Jahrhundert war entscheidend für die Verstädterungsgeschichte Europas. 1700 lebten erst 13 Millionen und 1800 19 Millionen Menschen in Städten, bis 1900 versechsfachte sich diese Zahl

auf 108,3 Millionen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts beschleunigte sich das Wachstum sprunghaft. Insgesamt verdreifachten sich bis 1980 die städtischen Bevölkerungen noch einmal auf 301 Millionen. Innerhalb des gesamten städtischen Wachstums ist die Steigerung der Zahl von Großstädten im 19. Jahrhundert (von 21 auf 147) ein ebenso auffallendes Phänomen wie in unserem Jahrhundert die Vermehrung der Zahl von großstädtischen Riesenagglomerationen mit mehr als einer Million Einwohnern (zwischen 1900 und 1980 von neun auf 110).¹²

In den europäischen Ländern verlief der Verstädterungsprozeß während des 19. und frühen 20. Jahrhunderts sehr unterschiedlich. England war im 19. Jahrhundert der Vorreiter in Europa und behielt den Vorsprung gegenüber Deutschland bis ins 20. Jahrhundert bei. Unterschiede zeigen sich auch hinsichtlich des Zusammenhangs von Verstädterung und Industrialisierung, der in England und Deutschland besonders eng, in Frankreich und Rußland zunächst weniger stark ausgeprägt war.

Existierte in England und Wales 1801 außer London mit 865 000 Einwohnern noch keine weitere Großstadt, gab es 1851 schon neun mit zusammen 4,45 Millionen Einwohnern. 1911 lebten 15,8 Millionen Einwohner von England und Wales in Großstädten, das waren 34,6 % der Gesamtbevölkerung.¹³ Dabei sind verschiedene Wachstumsphasen festzustellen, die in engem Zusammenhang mit dem jeweiligen Tempo industrieller Expansion standen. Bis zu den 1820er Jahren nahm die Zahl von Städten bereits stark zu, wobei sich das städtische Wachstum in den Zentren der Textil- und Metallverarbeitung des nördlichen und mittleren Englands konzentrierte. Industrieregionen wie Lancashire profitierten von der an die Textilindustrie gebundenen Entwicklung der Maschinenindustrie und vom Ausbau des Kanalnetzes. In der zweiten Urbanisierungsphase nach 1830 expandierten die englischen und walisischen Städte in raschem Tempo. Ökonomische Standortvorteile und die vielfältige Anwendung technischer Innovationen in der mechanischen Weberei spielten dabei eine wichtige Rolle, wie im östlichen Lancashire beobachtet werden kann, wo im Jahre 1850 64 % aller Arbeitskräfte in der britischen Baumwollindustrie beschäftigt wurden. Insgesamt wuchs in England die Bevölkerung in Industriezen-

tren rascher als die sonstige städtische Bevölkerung. Während es sich um die Jahrhundertmitte bei der Masse der Städte um Orte mit bis zu 5000 Einwohnern handelte, wies die durchschnittliche Industriestadt bereits eine Einwohnerzahl von 20000 bis 50000 aus. Viele dieser industriellen Mittelpunkte übernahmen in der Folgezeit weitere Funktionen, vor allem entstand dort ein dichtes Netz an Einzelhandelsgeschäften. In der zweiten Jahrhunderthälfte entwickelten sich die Städte dort am schnellsten, wo die industriellen Wachstumsraten am ausgeprägtesten waren. Dieses Wachstum fand auf einer breiten und diversifizierten ökonomischen Grundlage statt. Die inzwischen als traditionell zu bezeichnende Metall- und Baumwollindustrie verlor an Gewicht. Dagegen expandierten die Branchen Maschinen- und Gerätebau, Nahrungsmittel, Druck, Papierverarbeitung, Gaswerke und Chemie. Diese Entwicklung war mit regionalen Umschichtungen verbunden. Städte in neuen Produktionsregionen des Südostens expandierten, obwohl es hier keinen direkten Zugang zur Kohle gab. Außerdem entwickelte sich nun verstärkt der Dienstleistungssektor. Neue Eisen- und Stahlproduktionsstandorte wie Barrow oder Maschinenbauzentren wie Ashford und Birkenhead traten in der Städtelandschaft hervor. Auch die Form städtischen Wachstums hatte sich während dieser Phase verändert. Vor dem Ausbau von Nahverkehrssystemen bewegte man sich in der Stadt hauptsächlich zu Fuß fort, Wohn- und Arbeitsplätze waren räumlich nicht getrennt oder lagen nah beieinander. Die Einführung der Eisenbahnen brachte zunächst noch keine tiefgreifenden Veränderungen im innerstädtischen Verkehr mit sich. Erst durch den Ausbau der Nahverkehrsnetze, zunächst der Pferdebahnen, dann der elektrischen Straßenbahnen und der S- und U-Bahnen, begannen die Vororte rapide zu wachsen. So war der Faktor Verkehr maßgeblich für die sternförmige Ausbreitung von Großstädten entlang der Verkehrslinien und für die Entstehung von Konurbationen oder Agglomerationen.

In Frankreich lag 1850 der Anteil der städtischen Bevölkerung (Orte über 5000 Einwohner) erst bei 19 % (England/Wales: ca. 45 %), sollte sich dann aber bis 1910 verdoppeln (vgl. Tabelle 1). Mit Lyon und Marseille gab es 1821 neben Paris erst zwei Großstädte. Das Wachstum der Städte setzte in der zweiten Jahrhunderthälfte

*Tabelle 1: Die Verstädterung im 19. und 20. Jahrhundert¹⁴
(Anteil der Bevölkerung in Orten über 5 000 Einwohnern in %)*

	Europa	England	Frankreich	Deutschland	Niederlande	Spanien	Rußland/Sowjetunion
1800	12	23	12	9	37	18	6
1850	19	45	19	15	39	18	7
1910	41	75	38	49	53	38	14
1950	51	83	48	53	75	55	34
1980	66	79	69	75	82	73	61

also bei einem niedrigeren Ausgangsniveau an und beschleunigte sich dann außerordentlich. Paris behielt seinen großen Abstand zu anderen größeren Städten bei. Die Bevölkerung der Hauptsadt verfünffachte sich von 548 000 Einwohnern (1801) auf über 2,5 Millionen Einwohner (1896), während die nächstfolgenden elf Städte im selben Zeitraum insgesamt nur einen Zuwachs von 617 000 auf 1 820 000 Einwohner verzeichneten. Seit der Jahrhundertmitte wuchsen die Städte im Norden und Nordosten schneller als die im Süden des Landes. Wie ungleichmäßig das Wachstum benachbarter Städte verlief, zeigt sich daran, daß sich die Einwohnerzahl in Chatellerault mit seiner Waffenindustrie von 8400 Einwohnern (1801) auf 20 000 (1896) mehr als verdoppelte, es jedoch im nahegelegenen Poitiers, traditionell ein kirchliches Zentrum, sehr ruhig blieb: »Der Straßenlärm (Chatelleraults) kontrastiert mit der Stille von Poitiers, von dem es weiterhin abhängig ist. Chatellerault ist immer noch so jung, daß es von Tag zu Tag zu wachsen scheint, während Poitiers einem wie der Kadaver einer großen Stadt vorkommt. Die alte Provinzhauptstadt hat kein Leben mehr in sich. Ihre Industrie ist ein Nichts, ihre Versorgung schwierig, ihre Märkte sind begrenzt.«¹⁵

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts veränderte sich das tradierte Stadtesystem in Frankreich noch nicht grundlegend, so wie auch der Zusammenhang von Industrialisierung und Urbanisierung

relativ gering ausgeprägt war. Vielfach intensivierten sich, besonders im Süden, mehr die kommerziellen als die industriellen Funktionen der bestehenden Städte: Nîmes z. B. verlor an Bedeutung als Mittelpunkt der ländlichen Seidenherstellung, gewann aber an Wichtigkeit als Weinhandelszentrum. Zur Ausbildung großer industrieller Agglomerationen wie in England und Deutschland kam es nur in begrenztem Umfang. Allerdings entstanden isoliert gelegene Siedlungen wie Montceau-les-Mines, Le Creusot und Decazeville aus dem Nichts, und beim »französischen Manchester« Saint-Étienne, das 1851 auf 56 000 Einwohner angewachsen war, wiederholte sich das englische Wachstumsmodell.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Verstädterung auch in Frankreich stärker industrialisierungsabhängig: Dies zeigt sich an der Konzentration des urbanen Wachstums auf die Bergbauregionen des Nordens und Lothringens sowie in Lyon, das den Übergang von der Proto- zur Maschinenindustrie erfolgreich vollzog. Zugleich änderte sich nach 1850 die Form urbanen Wachstums: bemerkenswert sind besonders die Pariser Vorstadtentwicklung, die wachsende Schere zwischen beschleunigtem Metropolenwachstum und verhaltener Entwicklung von Provinzstädten, die Agglomerationsbildung in den Bergbaugebieten und der Industrialisierungsschub in Paris am Ende des Jahrhunderts.

Für Preußen¹⁶ kann man nach 1840 von einem Städtewachstum als Folge der Industrialisierung sprechen. In erster Linie expandierten Textilstädte, die schon nach 1815 das Wachstum angeführt hatten, wie Barmen-Elberfeld sowie neue Schwerindustriestädte an Saar und Ruhr aufgrund ihres Reichtums an natürlichen Bodenschätzen. Das Ruhrgebiet war um 1800 noch ein agrarisches Gebiet mit kleinen Handelsstädten bis 5000 Einwohner. Schließlich brachte der Industrialisierungsschub nach 1850 eine Großregion mit einer zwei Millionen umfassenden Bevölkerung hervor, von der die Hälfte in fünf Großstädten wohnte, die teils aus Industriedörfern (Gelsenkirchen), teils aus älteren Kleinstädten (Dortmund) erwachsen waren.

In der Hochindustrialisierung, die man für Deutschland auf die Zeit von 1870 bis 1910 datiert, wurde der Zusammenhang von Industrialisierung und Städtewachstum enger. Dies ist ein allgemeines

europäisches Phänomen. Es zeigt sich z. B. in Preußen an der dramatisch expandierenden Schwer- und Maschinenindustrie. Duisburg, Dortmund, Essen und Augsburg wuchsen nun um das Dreieinhalb- bis Fünffache, Gelsenkirchen sogar um das Zehnfache. Ein berühmtes Beispiel für das Wachsen von Zehngemeinden, denen aufgrund politischer Vorbehalte lange der Status einer »Stadt« verweigert wurde, war Hamborn (späterer Ortsteil von Duisburg), das mit einer jährlichen Wachstumsrate von über 17% im Jahre 1910 mit über 100 000 Einwohnern das größte »Dorf« Preußens war und erst 1911 Stadtrecht erhielt. Besondere Wachstumszentren bildeten durchindustrialisierte Orte wie Wattenscheid, Kattowitz, Saarbrücken oder Leverkusen. Aber auch die älteren Textilstädte wie Elberfeld, Barmen und Krefeld waren noch nicht am Ende ihres Wachstums angekommen, weil sie vom humanen Kapital einer Facharbeiterschaft profitieren konnten. Dazu kam eine Gruppe unter den größeren deutschen Städten, die von ihrer zunehmenden Bedeutung als Verwaltungszentren profitierten: Beispiele sind Münster, Bonn, Frankfurt a. M. und Allenstein.

Ein Beispiel für einen im gesamteuropäischen Vergleich verspäteten Verstädterungsprozeß, der sich allerdings seit dem Ende des 19. Jahrhunderts stark beschleunigte, ist Rußland. 1910 lebten 14% der Bevölkerung in Städten; 1800 waren es 6%. Der Durchbruch der Urbanisierung fällt erst in die Periode des bolschewistischen Modernisierungsregimes. Während die Städte bis zur Jahrhundertmitte nur wenig wuchsen – am auffälligsten war die Expansion St. Petersburgs, Moskaus und des Fernhandelshafens Odessa –, nahm das Städtewachstum danach an Tempo zu. Nach 1870 erlebte das russische Reich bis zum Ersten Weltkrieg eine Verdreifachung der städtischen Bevölkerungen, wobei die Großstädte besonders ausgeprägte Anziehungspunkte waren. Bis zu diesem Zeitraum waren die Beziehungen zwischen Industrialisierung und Verstädterung wenig ausgeprägt. Zum einen engagierte sich der Landadel, z. T. mit leibeigenen Bauern, stark in protoindustriellen und industriellen Aktivitäten, während es in den Städten kaum Gruppen gab, die sich zu einer industriellen Unternehmerschaft hätten entwickeln können. Zum anderen erschwerte nach 1861 die Institution der Dorfgemeinde (obščina) die Abwanderung der bäuerlichen Bevölkerung.