
Großstadt und Industrialisierung

Rezension von: Franz Mathis,
Mit der Großstadt aus der Armut.
Industrialisierung im globalen Vergleich,
innsbruck university press, Innsbruck
2015, 263 Seiten, broschiert, € 27,90;
ISBN 978-3-902-93678-3.

In einem rezent publizierten *opus magnum* des bis vor Kurzem an der Universität Wien lehrenden niederländischen Wirtschaftshistorikers Per Vries hat dieser darauf hingewiesen, dass modernes Wirtschaftswachstum, wie es in der „*First Industrial Nation*“ Großbritannien seit dem ausgehenden 18. Jh. zu beobachten war, vom Gang des Urbanisierungsprozesses auf den britischen Inseln nicht zu trennen ist, ja diesem etwa im Vergleich zu China einen wichtigen Vorteil verschaffte. Vries hob in diesem Zusammenhang besonders die Bedeutung der boomenden Millionenmetropole London hervor.

Auf die von Vries konstatierte Forschungslücke zum Thema Urbanisierung und Industrialisierung nimmt die vorliegende Studie des emeritierten Innsbrucker Historikers Franz Mathis Bezug, allerdings mit einem methodischen Zugang, der vom bisherigen *Mainstream* abweicht. Nicht das Innovationspotenzial der großen Städte sieht Mathis als den großen Industrialisierungsmotor, sondern, in dieser Beziehung folgt er Werner Sombart, ihre Rolle als Konsumzentren. Mathis geht es jedoch nicht um die Weber'sche und Sombart'sche „Konsumtionsstadt“, in der der Luxuskonsum ein wichtiger Motor des proto- und frühindustriellen

Wachstums wurde, sondern um den Massenkonsum.

Was Großstädte wie London, Paris, Wien, New York oder auch Rio de Janeiro oder Tokyo bei all ihren Unterschieden einte, war die kaufkräftige Massennachfrage, die ab einer gewissen Dimension, so die Argumentation des Autors, Industrialisierung induzierte. Nur für eine große Zahl an potenziellen Konsumenten lohnte es sich für Produzenten, auf industrielle Massenproduktion umzusteigen, wobei die Produktionsstandorte nicht notwendigerweise in urbanen Räumen angesiedelt sein mussten, jedoch räumliche Nähe und/oder günstige Verkehrsverbindungen zu den großstädtischen Absatzmärkten eine *conditio sine qua non* darstellten.

Nun ist die Beziehung von Urbanisierung und Industrialisierung keineswegs neu. Arbeitsteilige Produktion im städtischen Handwerk, technische Kenntnisse, investitionsbereite Unternehmer im Fernhandel und Lage an zentralen Verkehrswegen gehörten zu jenen Faktoren, die unzweifelhaft Voraussetzungen für die „Industrielle Revolution“ schufen. Dies alles reichte für die Ingangsetzung modernen ökonomischen Wachstums jedoch bekanntlich noch nicht aus.

Für Mathis waren jedoch nicht etwa das technikaffine, innovative Milieu auf den britischen Inseln, der Kohlereichtum oder andere immer wieder genannte gängige Faktoren entscheidend. Ausschlaggebend ist für Mathis vielmehr eine zweite Phase von Urbanisierung, die in Europa in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts einsetzte, in Nordamerika und Japan im 19. und den übrigen Teilen der Welt vielfach erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Diese Phase kennzeichnete

die Entstehung von Großstädten mit mehreren Hunderttausend, in weiterer Folge Millionen Einwohnern. Industrielle Massenproduktion rentierte sich nur für diese großen Märkte.

Genau diesem Zusammenhang wird, wie Mathis zutreffend betont, in der wirtschaftshistorischen Literatur wenig Beachtung geschenkt. So finden sich in der rezenten, 2010 erschienenen „Cambridge Economic History of Modern Europe“ zwar Kapitel über Urbanisierung. In ihnen werden jedoch vorrangig die Standortvorteile von Städten in bestimmten Phasen des Industrialisierungsverlaufs, mithin angebotsseitige Standortvorteile für den Produktionsort „Stadt“ thematisiert, nicht jedoch ihre nachfrageseitigen Impulse.

Ein diesbezüglich charakteristisches Zitat stammt aus einer Wirtschaftsgeschichte Londons, welche die Ansiedlung ökonomischer Aktivitäten in dieser Metropole durch Skalenerträge, geringe Transportkosten, Lokalisations- und Urbanisierungseffekte erklärt: *„Agglomeration economies can be divided into those that improve the productive potential of a particular industry, known as localisation economies, and those that spread across a variety of urban activities, termed urbanisation economies.“*¹

Franz Mathis wählt jedoch einen anderen Ansatz. Es geht ihm um die Formulierung einer Theorie wirtschaftlicher Entwicklung, die Globalisierung nicht im Sinn eines Weltsystems versteht, sondern Industrialisierung und Industrialisierungsverlauf in erster Linie aus regionalspezifischen nachfrageseitigen Bedingungen erklären will, dies freilich nicht im Sinn von Kleinräumen, sondern auf einer Mesoebene: so im Fall Englands durch die Nachfrage nach Textilien, Eisen- und Stahlpro-

dukten und Maschinen am Londoner Markt. Die Gründung von Kolonien ist daher für Mathis für den Industrialisierungsprozess von geringer Bedeutung, weil dazu die Kaufkraft der kolonialen Bevölkerungen, soweit sie nicht ohnehin schwerer physischer Ausbeutung als Sklaven oder „*indentured servants*“ unterlagen, viel zu niedrig war.

Wenn die Anfänge der Industrialisierung sich also hauptsächlich regional-ökonomisch aus spezifischen Bedingungen in Europa erklären lassen, dann gilt dies ebenso eineinhalb Jahrhunderte später für die nachhinkende Industrialisierung von Teilen der Dritten Welt. Deren ökonomische Rückständigkeit ist daher auch nicht oder jedenfalls nicht primär Folge religiöser Haltungen, institutioneller Rahmenbedingungen oder widriger klimatischer Verhältnisse. Auch übermächtige ausländische Konkurrenz ist für Mathis nicht das entscheidende Moment, sondern der lange Zeit bestehende Mangel an Großstädten in Verbindung mit der nötigen Kaufkraft.

„Der erhebliche Entwicklungsrückstand der afrikanischen Länder [...] ist weniger das Ergebnis einer ausbleibenden oder zu langsamen Industrialisierung, sondern liegt vielmehr darin begründet, dass die auch in Afrika stattgefundenen Industrialisierung auf nur wenige „Inseln“ in der Form großstädtischer Zentren beschränkt blieb.“ (S. 119) „Industrialisierung fand [...] überall dort statt, wo es aus dem Streben der Menschen nach einer Verbesserung ihrer Lebenssituation zur Entstehung von Großstädten kam, deren konzentrierte Nachfrage nach Gütern aller Art die Gründung von Industrieunternehmen lohnend und profitabel erscheinen ließ.“ (S. 192)

In der zweiten Hälfte des 19. Jh. sieht

Mathis in weiterer Folge eine Umkehrung der Beziehung zwischen Urbanisierung und Industrialisierung. Nun wirkte die Industrialisierung als Motor der Urbanisierung.

Nun wirft dieser interessante Ansatz des Autors doch einige kritische Fragen auf. Die Anfänge des Urbanisierungsprozesses in Europa reichen bekanntlich in die Antike zurück. Im mediterranen Raum entstanden bereits im griechischen und römischen Kulturraum bedeutende Städte, die in Gestalt von Handwerkern und Kaufleuten über jene Konzentration von Humankapital verfügten, die grundsätzlich als Voraussetzung einer industriellen Entwicklung angesehen werden kann. Im Fall von Rom und Konstantinopel kann sogar von richtigen Großstädten auch nach den Größenkategorien, die Mathis für relevant hält (mehrere 100.000 Einwohner bis zu Millionenstädten), gesprochen werden. Warum kam es also in diesen Metropolen zu keinem „Industrialisierungsschub“? Die Antwort von Mathis, diese Städte wären zu weit voneinander entfernt gelegen, überzeugt in diesem Fall nicht, denn das Mittelmeer bot vergleichsweise sehr günstige Transportrouten und -kosten.

Auch das Städtetzwerk Englands im 18. Jh. war ja durch lediglich eine, sehr große Stadt geprägt gewesen. Ähnliches lässt sich auch für das Chinesische Reich, den indischen Subkontinent und die islamische Welt sagen. Warum gab es etwa im Bagdad zur Zeit Harun al-Rashids keinerlei Ansätze einer Massenproduktion, warum nicht in Kaifeng (China), Cordoba (Spanien) und Konstantinopel (Byzanz), die um das Jahr 1000 zwischen 400.000 und 500.000 Einwohner hatten? Nun soll nicht bestritten werden,

dass das handwerkliche Niveau des produzierenden Gewerbes in diesen Städten hoch war, aber von eigentlicher Massenproduktion, und sei es auf Basis von Manufakturen, kann wohl nicht gesprochen werden.

Lag es an der höchst ungleichen Verteilung von Einkommen und Vermögen, die im Übrigen auch im Europa des 19. Jh. sehr ausgeprägt war, oder spielten nicht auch die klassischen Argumente, die im Rahmen der Geschichte der Industriellen Revolution immer wieder angeführt werden (Wertschätzung und Verbreitung, technischen Wissens, Bestehen eines kapitalistischen Weltsystems, Arbeitsethik u. Ä. m.) eine nicht zu vernachlässigende Rolle?

Fragen eröffnen sich aber auch für den europäischen Industrialisierungsprozess im 19. Jh. Folgt man Mathis, dann ist die Existenz von *primate cities*, ja *global cities*, eine Voraussetzung für den Industrialisierungsprozess. Eine solche gab es jedoch im Fall von Belgien offensichtlich nicht, es sei denn, die relative räumliche Nähe zu Paris wäre damit gemeint. Auch fand die frühe Industrialisierung Deutschlands im zweiten Drittel des 19. Jh. statt, zu einem Zeitpunkt als Berlin wie auch andere deutsche Städte noch keineswegs Einwohnerzahlen aufwiesen, die sie als werdende Millionenstädte klassifiziert hätten.

Resümierend kann festgehalten werden, dass Franz Mathis mit seinem Buch auf einen bisher wenig beachteten Konnex zwischen großstädtischen Binnenmärkten und dem Industrialisierungsprozess hingewiesen hat, und das auf globaler Ebene. Insofern öffnet sein Ansatz für die Erklärung der Industrialisierung in Ländern wie Brasilien, Indien oder aber auch China wichtige

neue Perspektiven. Im Sinne eines monokausalen Erklärungsansatzes ist seine Studie jedoch wohl nicht zu verstehen. Vor allem aber scheint die Behandlung der (historischen) Ausnahmefälle noch weiterer vertiefender Studien zu bedürfen. Mathis' Werk regt aber ohne Zweifel zum Überdenken mancher Positionen in der Debatte um die Gründe für den historischen Indus-

trialisierungsprozess und die Ursachen bestehender Nord-Süd-Differenziale an.

Andreas Weigl

Anmerkung

- ¹ Ball, Michael; Sunderland, David, *An Economic History of London 1800-1914* (London-New York 2001) 19.