

URBANIZÁCIÓ ÉS BELSŐ VÁNDORLÁS NÉMETORSZÁGBAN

(Urbanisierung und Binnenwanderung in Deutschland)

A falusi társadalom Németországban a nagyipari fejlődés szakaszában alakult át döntő mértékben városivá. Míg a birodalom alapításakor a népességnek még majdnem a kétharmada 2000-nél kevesebb lelket számláló településeken élt, az első világháború előestéjén ez az arány már csak 40% körüli értéket mutatott.¹ Ez a gyors városiasodás rendkívüli népességnövekedéssel járt együtt, közel 41 millióról mintegy 68 millióra emelkedett a lakosság száma, ugyanakkor a foglalkoztatási struktúra súlypontja áttevődött a mezőgazdaságról az ipari szektorra.² Az iparosodással és a városiasodással párhuzamosan méginkább megnövekedett a mai mértékkel mérve amúgy is magasnak számító területi mobilitás. Ez az áttekintés mindenekelőtt a németországi urbanizáció demográfiai előfeltételeit, időbeli lefolyását, területi eltéréseit és belső struktúráját kívánja bemutatni, a dolgozat másik fele a vándorlási hullámok nagyságát és összetételét, valamint a területi mobilitásnak a városi társadalomra gyakorolt hatását tárgyalja, végül pedig azt a kérdést vizsgálja meg röviden, hogy a császári Németországban az urbanizáció és a mobilizáció mennyiben jelentette egyszersmind a városi jelleg elterjedését is.

1.

Az a nem mindennapi népességnövekedés, amelynek háttérében a városi lakosság részarányának a százalékos emelkedése még jelentősebbnek tűnik, arra vezethető vissza, hogy a születések és a halálozások száma egyre inkább eltávolodott egymástól. A vizsgált időszakban a halandóság visszaesése oda vezetett, hogy a születéskor várható élettartam 37 évről csaknem 50 évre emelkedett, ami elsősorban a gyermekhalandóság csökkenésével, a századfordulótól pedig a csecsemőhalálozás visszaszorulásával magyarázható. Bár a termékenység is visszaesett kissé – mindenekelőtt a városokban és főképpen a századforduló után – mégis a császárság idején az évi születési többlet tartósan 10 ezrelék felett maradt. Az első világháború után ezt a küszöbértéket többé már nem érte el.³ A „de-

mográfiai átalakulás” idejére tehető népességrobbanást nagymértékben a falusi lakosság számának a növekedése eredményezte, miként azt legutóbb Horst Matzerath disszertációjában Poroszország városiasodásával kapcsolatban kimutatta. De azért a „városokban is elsősorban a születési többlet és nem a bevándorlási többlet jelentette a legfontosabb növekedési tényezőt.”⁴ Mindazonáltal figyelembe kell vennünk, hogy a magas városi születési rátát a városba költözés befolyásolta, hiszen főképpen olyan korcsoporthoz tartozók hagyták el falujukat, akik még családalapítás előtt álltak. Így tehát a városi népességnövekedés születésekből adódó része is nagymértékben függött a migrációtól. A bevándorlási hullámmal főképpen egyedülállók kerültek a városba, ott megházasodtak, de eközben megtartották magas születési számokkal jellemezhető szexuális magatartásukat. „Az iparterületek magas születési számait eszerint importált jelenségként foghatjuk fel.”⁵ Úgy tűnik, csak a városban felnőttek második generációja követett alacsonyabb születési rátájú „családtervezési magatartásmintát”.⁶ A nagyipari fejlődés városi növekedési szakaszában még ahhoz is elegendő volt a városi társadalom bevándorlásokon alapuló fiatalodása, hogy az első világháborúig folyamatosan növelni tudja a születési többletet. A függelékben közölt táblázat⁷ betekintést nyújt a házasságok termékenységének alakulásába. A városokban előbb kezdett el csökkenni a termékenység mint vidéken, bár a városba költözés nem mutatott nagyobb visszaesést.

Ha pedig birodalmi szinten nézzük a városiasodás folyamatának időbeli lefolyását, úgy meglehetősen hasonlóan tűnik a fejlődés: 1871-től 1890-ig a városok részaránya 11 százalékponttal növekedett, 1890-től 1910-ig pedig 13 százalékponttal (város alatt a 2000-nél több lelket számoló településeket értjük). Emögött azonban elég nagy területi eltérések húzódtak meg. Egyrészt a számok nyugatról kelet felé haladva csökkennek, másrészt a területi különbségek arra utalnak, hogy a birodalom alapításakor már erősebben urbanizált régiók a rákövetkező időben is meglehetősen gyorsan városiasodtak. A fenti összefüggés természetesen nem volt lineáris. Kelet-Poroszországban és Posenben, ahol 1871-ben csak minden 5. ember volt városlakó, a népességnek kétharmad része az első világháború előestéjén is falvakban élt. A városiasodás leggyorsabban Szászországban és Westfáliában haladt előre, ahol a városlakók részaránya több mint 30 százalékponttal növekedett. A nyugati porosz tartományokban 1910-ben már csak minden 5. lakos élt vidéken.

A területi különbségeknél tisztább formában érzékelhetők azok a

fejlődési különbségek, amelyek az eltérő nagyságú városok között alakultak ki. Amíg a vizsgált időszakban a birodalom népességének majdnem állandóan az egynegyede olyan városokban élt, amelyeknek lakossága 2000 és 20.000 fő között mozgott, addig a nagyvárosi lakosság részaránya 5%-ról ugrásszerűen 20% fölé emelkedett (nagyváros alatt a 100.000-nél több lelket számláló településeket értjük). A rajnai tartományban és Szászországban 1910 körül minden 3. lakos nagyvárosban élt.⁸ A városok nagyságrendjének százalékos megoszlásából azonban még nem tudhatjuk meg, vajon a nagyvárosi lakosság relatív növekedése elsősorban a nagyvárosi fejlődés eredménye volt-e, vagy abból adódott, hogy a kisebb városok nagyvárossá nőttek ki magukat. Első támpontunk az lehet e kérdés megközelítésénél, hogy a nagyvárosok száma nyolcra 48-ra emelkedett. Alapvetően azonban két egymás mellett létező fejlődési útról beszélhetünk. A városi hierarchiák stabilitása ebben az időben is gyors városi fejlődést eredményezhetett. Az a hét város, amelynek lakossága 1910-ben több, mint fél millió volt, már 1871-ben is a nyolc német nagyváros közé számított. Csak Königsberg esett vissza e hagyományokban gazdag központi helyek csoportjából, ugyanakkor maga is megduplázta lakosainak számát. A régi városi központok gyors fejlődését azonban túlszárnyalta az iparvárosok robbanásszerű növekedése, különösen a Rajna-Majna vidékén és a Ruhr-vidéken kialakuló agglomeráció folytonos bővülése. 1910-ben a Ruhr-vidék 7 nagyvárosának együttes lélekszáma a birodalom-alapítás idejéhez viszonyítva mintegy meghétszereződött, jóllehet e városok közül egy (Hamborn) még városi joggal sem rendelkezett.⁹

A nyugati porosz tartományoknak a keleti tartományokkal szembeni urbanizációs előnyét az új alapítású városokra vezethetjük vissza. Ezek kívül estek a korai újkorban már kialakult városrendszeren, és fejlődésükre az iparosodás gyakorolt nagy hatást. A hagyományosan központi helynek számító települések és az új iparvárosok valamint a fejlődéstől nagymértékben elzárt vidéki városok lényeges különbségeket mutattak a településstruktúra és az infrastruktúrális ellátottság tekintetében. Míg a régi központok gyűrűhöz hasonló szerkezetet követve épültek ki, volt egy gyorsan fejlődő kereskedelmi negyedük (central business district), ugyanakkor megtaláljuk a külvárosok kezdeményeit is; addig a Ruhr-vidék egyetlen munkásnegyedhez hasonlított, ahol a nagyipari hatalom útját állta a szerény várostervezési próbálkozásoknak és gátolta az infrastruktúra kiépülését.¹⁰ A „fiatal” iparvárosok életkori tagozódása és az, hogy társadalmi struktúrájukat a középrétegek számszerinti gyengesége

jellemezte, a fentiekén túl még ahhoz is hozzájárult, hogy kinyíljon az az olló, amelynek egyik szarát a községi adóbevételek, a másikat pedig az út- és csatornaépítéshez, valamint az egészségügyhöz és az oktatásügyhöz szükséges pénzüsszegek képezték. Nagy volt a területi különbség a lakás-ellátottság tekintetében is, amellet hogy eltért egymástól a városok közigazgatásának a hatékonysága. Ez a közigazgatás az 1890-es évek óta egyre sokrétűbb kommunális szolgáltatásokat tudott nyújtani, de „jobb ellátást biztosított az úgynevezett fogyasztói városoknak, mint a javakat megtermelő városoknak”.¹¹

2.

Az itt csak néhány dimenziójában bemutatott urbanizációs folyamat üteme és az, amilyen mértékben a falusi lakosság aránya a városi népesség javára eltolódott, magyarázatot adhat arra a kérdésre, hogy miért is tartja magát még mindig olyan szívósan az alábbi téves felfogás: „Belső vándorlás túlnyomórészt városba való költözést jelent.”¹² Ha a területi mobilitás tanulmányozása nemcsak a vándorlási *szaldók* elemzésére korlátozódik, hanem kiterjed az elvándorlások egész *volumenére* – ezt 1907-ben 20, 1910-ben pedig 22 millió esetben határozhatjuk meg – akkor nyomban kiderül, hogy a faluból városba költözős az összes esetnek csak a töredékét jelenti.¹³ Az 1. grafikon a vándorlási szaldó és a vándorlási volumen viszonyát mutatja. A városba költözés és a város elhagyása, amelyek összegét a vándorlási *volumen* adja, messzemenően párhuzamosan haladt; különbségük, a vándorlási *szaldó* az elvándorlások *volumenének* csak elenyészően kis részét tette ki. Ahogy azt Rudolf Heberle és Fritz Meyer már az 1930-as években hangsúlyozta, a városok semmiképpen sem tekinthetők a faluból történő elvándorlás végpontjainak. Sokkal inkább úgy tűnik, hogy a többfelé ágazó vándorlási áramok közepén helyezkedtek el.¹⁴

Az elvándorlások volumene a nagyipari fejlődés szakaszában érte el csúcspontját. A mobilitási index, amely ezer lakosra vetíti ki a városba költözők és a várost elhagyók számát, az 1880-as évek első felében az 50.000-nél több lelket számláló városok esetében 250 körül mozgott, az első világháborút megelőző években pedig 350-re emelkedett. Amint azt a grafikon is mutatja, ez a növekedés semmiképpen sem volt egyenes vonalú, hanem a konjunktúrális ciklusokat követte.¹⁵ Ha azonban a mobilitási indexet interpretáljuk, óvakodnunk kell az alábbi széles kör-

ben elterjedt téves értelmezés alkalmazásától. Ugyanis az ezer lakosra jutó 250–350 vándorlási eset semmiképpen sem azt jelenti, „hogy a nagyipar kialakulása idején a közepes nagyságú német városokra illetve a nagyvárosokra eső vándorlások évente átlagosan e városok összlakosságának negyedét-harmadát érintették volna”.¹⁶ Ez az eset csak akkor állna elő, ha teljesen kizárnánk a városba költözők és a várost elhagyók azonosságának a lehetőségét. Egészen elképzelhetetlen, hogy ilyen személyi egybeesés ne lett volna. Gondoljunk csak a falusi építőmesterekre. Tavasszal a városban találtak munkát, ősszel pedig visszatértek falvaikba: tehát mindegyikükhöz két vándorlási eset kötődik, anélkül, hogy az érintett város év végi népességéhez hozzászámíthatnánk őket. Az „idény jelleggel városba költözők” részarányát eddig csak igen kevés város esetében lehetett mennyiségileg felbecsülni. Az ilyen felmérés szerint a városba költözőknek közel a fele már a bevándorlás évében újra elhagyta a várost.¹⁷ Tehát a császári Németországban a belső vándorlás nemcsak faluból városba költözést jelentett, hanem alá nem becsülhető mértékű városból faluba és városból városba vándorlást is.

A belső vándorlás jelenségének megértéséhez első megközelítésben a vándorlási hullámok összetételének vizsgálatán keresztül juthatunk el. Alább ennek a szerkezetét mutatjuk be nagy vonalakban.¹⁸ A belső vándorlás túlnyomórészt egyéni vándorlás volt, és elsősorban férfiak vállalkoztak rá. A megtett távolságok legtöbbször nem voltak nagyok, hiszen az egy évre jutó migrációs esetek túlnyomó része az adott város és környéke között bonyolódott le.¹⁹ Így nem meglepő, hogy a vándorlások gyakoriságának szezonális megoszlása a 19. század végén is mezőgazdasági ritmust követett. Csak nagyon lassan alakultak ki az ingázás stabil mintái. Csupán az 1900. december 1-jei népszámlálás derítette fel szisztematikusan a nagyvárosokra és az ipari területekre vonatkozó ingázás mértékét.²⁰ Poroszországban a nagyvárosok és az iparosított területek lakosságának a 3,3%-a naponta pendlizett a városon kívüli lakóhelyéről a városban lévő munkahelyére; a fordított irányú mozgás jóval kisebb volt, 1,2%-ot tett ki. A nők esetében, akik az ingázók 15,7%-át adták, az egyedülállók képezték a többséget (87,4%), ezzel szemben a férfiaknál a nőtlenek aránya 37,4% volt. Míg az ingázók többsége a környező községekből vagy a közeleli, már a nagyvároshoz csatolt településekről került ki, addig a távoli, vonattal megközelíthető községekre esett — az adatgyűjtéskor ezeket a besorolásokat használták — a városon kívül dolgozók közel 12%-a és a városon kívül lakók 17%-a. Az elmondottakat támasztja alá az ingázók

által megtett kis távolság is: 80 illetve 94%-uknál az út nem volt több, mint 7 km. Az első világháborúig már nem vették újra számba az ingázókat. Egy kortárs becslése szerint számuk Németországban 1900 óta 2,5 millióra emelkedett, mintegy megduplázódott. Ezt a „közlekedés bámulatos javulása és a közlekedési eszközök számának növekedése”, elsősorban a villamosvasút fejlődése tette lehetővé.²¹ Visszatekintve inkább azt hangsúlyozzuk, hogy az első világháborúig terjedő időszakban e „bámulatos növekedésnek” még csak a kezdetei voltak tapasztalhatók.

Ahogy haladt előre a nagyipari fejlődés, úgy terjedt ki egyre nagyobb távolságokra az elvándorlás. Emögött legtöbbször a magasabban képzett szakembereknek azt a törekvését kell látnunk, hogy minél jobban kihasználják a munkaerőpiac által nyújtott lehetőségeket. Ami a vándorlásban résztvevők képzettségét illeti, a Ruhr-vidék felé irányuló kelet-nyugati vándorlás ebből a szempontból kivételnek számít. Az elvándorlási magatartás legdőntőbb tényezője azonban az életkor volt, pontosabban: az életciklus bizonyos szakasza. Az elvándorlások többsége a 30 éves koruk alatt lévő egyedülállóakra esett. Ez az a csoport, amelyben dominánsan voltak jelen a női cselédek és a fiatal munkások, gyakran csak rövid ideig maradtak egy-egy városban. Tíz elvándorló közül, akik ehhez a korcsoporthoz számítottak, hét egy évnél rövidebb ideig tartózkodott csupán abban a városban, ahonnan aztán elköltözött. Sokkal kevésbé egyértelmű az osztály- és réteghovatartozás, valamint a mobilitás közötti összefüggés. Ezen a területen a legjobb esetben is csak óvatos trendmeghatározások jöhetnek számításba. Bár a proletár foglalkozási csoportok felül voltak reprezentálva a különösen magas fluktuációt felmutató fiatal egyedülállók között, de mobilak voltak a (kis)polgári rétegek is, akik látszólag gyakrabban költöztek családdal együtt; koruknál fogva ők tovább maradtak egy-egy helyen. A területi mobilitás inkább volt a széles néprétegek életciklusának egy szakasza, mintsem egy proletár tartaléksereg életsorsa.

Ha a császári Németország városi társadalmának a képét akarjuk megrajzolni, akkor tanácsos az újabb kutatások eredményeiből kiindulnunk, rövid ismertetésükre itt kerül sor. Ezek szerint párhuzamosan létezett a fiatal lakhelyváltoztatók fluktuáló csoportja és a városi lakosság nem egyformán stabil, de mégis állandóbb része, mindamelllett ez utóbbiak a városon belül nagyfokú mobilitást mutattak. A városi lakosság stabilitását és állandóságát ott lehet pontosabban vizsgálni, ahol lakossági listák maradtak ránk. Így mutathatta ki David Crew a késő 19. századi Bochumról, hogy a szűrőpróbával kiválasztottaknak kevesebb mint a fele 10 évvel

később is a városban maradt.²² Téves volna azonban, ha elfogadnánk, miként azt Crew és számtalan más észak-amerikai mobilitáskutató teszi, hogy a szűrőpróbával kiválasztottak másik fele elköltözött a városból. Sokkal hihetőbb, hogy a vélt elvándorlók közül majd minden második meghalt. Legalábbis ezt mutatja az a Düsseldorfról írt munka, amelyben felhasználták az elhalálozottak adatait is.²³ Ez a tényállás tovább relativizálja a „meglehetősen változékony városi lakosságról” kialakított kép érvényességét.²⁴ A mennyiségi mellett van egy minőségi oldala is a városi társadalom stabilitása vizsgálatának. Sok kortárs ugyanis a városi társadalom széthullásától tartott. Úgy van, miként azt Wolfgang Köllmann gondolja, hogy az elvándorlási mozgalom a szociális kérdést megtette még az otthonlanság érzésével is?²⁵ Az újabb munkák ezt kétségbe vonják: minél részletesebb kutatásnak vetik alá az elvándorlás folyamatait, annál egyértelműbben áll előttünk a baráti és a rokoni kapcsolatok jelentősége. Egészen ritkán fordulhatott csak elő, hogy a lakóhelyváltoztató személynek nem volt ott ismeretsége, ahova települni szándékozott. Lutz Niethammer és Franz Brüggemeier még az albérletrendszernek és az ágyrajárás intézményének is sajátos integratív funkciót, ezenfelül pedig a szolidaritás érzését erősítő hatást tulajdonít. E szálláslehetőségek elterjedése összefüggésben állt a növekvő területi mobilitással.²⁶ Érvelésük továbbra is vitatott, de nyilvánvaló, hogy a császári Németország tipikus elvándorlója csak kevés hasonlóságot mutat a gyakran megfestett, céltalanul ide-odasodródó, gyökértelen proletárral. Mindamellett arra sincs alapunk, hogy az elvándorlók helyzetét idealizáljuk.

Már utaltunk az infrastruktúra kiépítésének néhány problémájára, amelyet a nagymértékű területi mobilitás váltott ki és amely elsősorban az iparvárosokat érintette. De a politika területén is következményekkel járt, hogy az alig megtelepedett munkásoknak jelentős volt a számaránya. Még ott is, ahol kommunális szinten nem gyengítette a szociáldemokráciát az osztályválasztójog, a helyi illetőségről és a polgárjogi kötelezettségekről szóló előírások megnehezítették a munkásmozgalom választási sikereit. A munkásság nagyfokú mobilitása számottevően hátráltatta a munkásszervezetek kiépítését és elterjedését, de azért nem akadályozhatta meg létrejöttüket. Ezt bizonyítja az az áttörés is, ahogyan a 19. század végén a munkásérdekvédelmi szervezetek tömegszakszervezetekké lettek. A mobilitás és a szervezkedési képesség összefüggését eddig épp oly kevésbé vizsgálták, mint az alább érintendő kérdést: az urbanizációs folyamat során miként ment végbe a városi jelleg elterjedése. A vilmosi érából csak

a szociáldemokrata orientációjú szakszervezetekre vonatkozóan vannak részletes adataink.²⁷

3.

Manapság ritkán azonosítják az urbanizációt csupán a városok kialakulásával. Jürgen Reulecke számtalan újabb társadalmi-földrajzi definíciókísérletre támaszkodhat, amikor a következőket írja: „A városok kialakulása, vagyis a lakosság erőteljes területi összpontosulása és egybekapcsolódásuk egy sor további ugyancsak összefüggő folyamattal, mint például a nagy társadalmi területek általános mobilizálódásával, az osztálytársadalom kialakulásával, a növekvő bürokratizálódással, a jogrend kiépülésével, a lakosságnak az ügyekben való fokozottabb részvételével, az írásbeliség és a tömegkommunikációs eszközök elterjedésével, stb.; mindez oda vezetett – néhány városban előbb, másutt később –, hogy kialakult egy újfajta városi életforma, egy városi jelleg, amelyet ha nem is kell feltétlenül a várossá válás szükségszerű következményeként felfognunk, mégis ez volt az urbanizáció legfontosabb eredménye. Hiszen akadnak azért olyan példák is, hogy magas fokon várossá kiépült térségek e tényezők hiányában alig vagy egyáltalán nem fejlesztették ki városi jellegüket.”²⁸ Városi jelleg mint életforma – urbanizáció pedig ennek az életformának az elterjedése; a kutatás jelenlegi állására való tekintettel ezt a fogalmi meghatározást csak programatikusan használhatjuk. Függetlenül attól, hogy túlságosan átfogónak tartjuk-e azoknak a folyamatoknak a listáját, amelyeket Reulecke a „városi jelleg” címszóval foglalt össze és meglehetősen részletekbe menően írt le, úgy tűnik, hogy éppen a térbeli mobilitás vizsgálata lehet különösen alkalmas arra, hogy valamennyit megvalósítsunk ebből a programból. Eközben azonban nem lehet – miként azt Matzerath teszi – minden lakóhelyváltoztatásban a Lerner-féle modernizációselmélet értelmében vett empátia hordozóját látnunk. Ez az empátia annak a tudata, hogy a város egy új, ha a meglévőnél nem is jobb, de összességében mégis egy kívánatos életforma hordozója.²⁹

Ha nem szűkítjük le a városi jelleg értelmét az infrastruktúrális ellátás elterjedésére, akkor kétféle lehetőségünk van a fogalom értelmezésére, de mindkét esetben csak rétegspecifikusan azonosíthatjuk a „városi jelleget”. Először is a bevándorlók városi tapasztalataira kellene rákérdeznünk. Hogyan számoltak be a városról az otthoniaknak? Mit jelentett nekik és a falusi miliőben élő barátaiknak, valamint rokonaiknak új élet-

közegük városi jellege? Itt különösen a szabadidős és a fogyasztói magatartás vizsgálata ígér további felvilágosítást. Egy részterületre vonatkozóan, az egyesületekről már elkészült jónéhány újabb tanulmány. Eddig azonban mégsem sikerült megállapítani – részben mivel igen forrásigényes volna a kutatás, részben pedig mert a figyelem sem terjedt ki rá –, hogy milyen mértékben és milyen gyorsan kapcsolódtak be a már megtelepedett bevándorlók a rendkívüli módon kibővülő, egyre sűrűbbé és differenciáltabbá váló városi egyesületi szervezetek életébe.³⁰ Azt hogy a nagyipari fejlődést kísérő „tömeges népmozgás” idején – az elnevezés 1902-ből, Werner Sombarttól való – milyen szocializációs tevékenységet folytattak az egyházak vagy a munkásmozgalom illetve kulturális előszervezeteik, azt csak akkor mérhetjük fel teljesen, ha ezeknek az intézményeknek az integrációs erejét a mobil népességszociális csoportokra vonatkozóan is megvizsgáljuk.³¹ A kortársak beszámolóit ellentmondásos képet közvetítenek az utókorak. Ezért érzékelhette úgy Martin Leinert, miként azt a „Nagyváros társadalomtörténete” című könyvében írja, hogy az 1880-as évek óta a „nagyváros proletártömegei kulturális szempontból folyamatosan emelkedtek”, ugyanakkor azt is állítja, hogy „a bevándorló falusi népesség nincstelen tömegei és a régóta megtelepedett polgárság mint két külön nemzet élt egymás mellett”.³² A nagyvárosi fejlődés kritikájának ez a sztereotípiája már a század közepén kialakult Németországban, tehát mielőtt még valójában elkezdődött volna a gyors urbanizáció. A század második felének „territoriális tömegmozgalmai”³³ pedig sok kortárs szemében közvetlenül is megtapasztalható plauzibilitást kölcsönöztek ennek a nézetnek. Úgy érezték, hogy ez a mozgás „a vándorlások őskorába való visszaesést” fogja jelenteni.³⁴

A már megtelepedett és a bevándorló polgárok városi tapasztalataira egyaránt kiterjedő kutatás révén annak a veszélyét is elkerülhetnénk, hogy előre kelljen normatív fogalmat adnunk a városi jellegről. Mert például Reulecke ilyen jellegű meghatározását az fenyegeti, hogy egybe fog esni a modernizáció („modernitát”) fogalmával, amely probléma szintén most körvonalazódott az újabb szakirodalomban. Ezen túlmenően a mindenkori környezeti tapasztalatokra kellene rákérdeznünk, természetesen ismét rétegspecifikusan. Első lépésként azt lehetne megvizsgálni, hogyan változtatta meg a konkrétan megtapasztalható környezetet a vasúthálózat kiépítése, amely a 19. század harmadik negyedétől vett nagyobb lendületet.³⁵ Továbbá fontos volna tudni, meddig tartották meg az új városiak vidéki orientációjukat, mikortól beszélhetünk a

falusi lakosság esetében is városi beállítottságról, és milyen szerepet játszott ebben a folyamatban az állandó népességcsere. A városi és a falusi lakosság egymáshoz való közeledésének fontos indikátoraként meg lehetne vizsgálni, hogyan történt meg az egészségügyi gondoskodás újabb szolgáltatásainak a lassú és elsősorban a 20. századtól számítható kiterjesztése a városi bevándorlókra és a vidéki népességre. A császári Németországban erre először a nagyvárosokban került sor. Főképpen az „új középosztály” vette igénybe ezeket a szolgáltatásokat, de éltek velük a szakképzett munkások is, akiknek a szervezetei nagymértékben hozzájárultak ahhoz, hogy a létről való gondoskodásnak ezt a városi formáját széles körben átvették.³⁶ Hasonló vizsgálatok vannak még hátra az életstílusban megfigyelhető közeledési folyamatokra vonatkozóan is. Így meg kellene világítani, hogy a ruházkodás és a lakberendezés területén az egységes, városias vagy legalábbis városból kiinduló stílus meghonosításában milyen jelentősége volt a mintát szolgáltató városi divatnak és a mintát közvetítő csomagküldő áruházaknak. Az egész társadalom városi jellegéről – véleményünk szerint – csak azután lehet beszélni, ha a modern tömegkommunikációs eszközök széleskörű elterjedése megkezdte egymáshoz közelíteni a város és a falu horizontját, vagyis a nagyon tág értelemben vett környezeti tapasztalatokat. Elvileg megkérdézhethetnénk: a városi életforma érvényre jutása helyett nem inkább egy nemzetileg integrált kultúra keletkezéséről kellene-e beszélnünk. Végülis éppen e folyamatnak a központi transzformációs szíjai – a rádió és később a televízió – mutatják azt, hogy nem kötődnek a (városi) közeleghozzá.

A császári Németország korára vonatkozóan csak igen korlátozottan beszélhetünk rétegeken túlmutató városi jelleg elterjedéséről. Éppen ezért ígér érdekes eredményeket annak a kérdésnek a vizsgálata, hogy a város és a falu milyen formában jelent meg a kortársak tudatában. A „kortárs” kategóriát azonban nem szűkíthetjük le csupán a „tollforgató egyénekre”. Az ilyen elemzések középpontjában a területi mobilitásnak és a vele összekapcsolt cserefolyamatoknak kellene állniuk.

Jegyzetek

1. A pontos számokat lásd: *Gerd Hohorst – Jürgen Kocka – Gerhard A. Ritter: Sozialgeschichtliches Arbeitsbuch. Materialien zur Statistik des Kaiserreichs 1870–1914. München, 1975. 11. táblázat 41–43.*

2. A népességszámokhoz vö. *Peter Marschalck*: Bevölkerungsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. Frankfurt, 1984. 1.3. táblázat 146. p.
3. Ez a fejezet *Marschalck* idézett könyve alapján készült, 41–44. 1.2 1.3 táblázat 145, 3.2 táblázat 157, és 3.13 táblázat 164. Részleteiben tárgyalja a kérdést: *Reinhard Spree*: Soziale Ungleichheit vor Krankheit und Tod. Zur Sozialgeschichte des Gesundheitsbereichs im Deutschen Kaiserreich. Göttingen, 1981.
4. *Horst Matzerath*: Urbanisierung in Preussen 1815–1914. Stuttgart, 1985. 305.
5. *Klaus Tenfelde*: Großstadtyugend in Deutschland vor 1914. In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (69) 1982. 182–218.; itt 196. Részletesen mutatja ezt *Wolfgang Köllmann*: Bevölkerung in der Industriellen Revolution. Göttingen, 1974.
6. *Gerd Hohorst*: Wirtschaftswachstum und Bevölkerungsentwicklung in Preussen 1816–1914. Disszertáció, Münster, 1978. 355.
7. *Fr. Prinzing*: Die Abnahme der ehelichen Fruchtbarkeit auf dem Lande in Deutschland. In: Zeitschrift für Sozialwissenschaft NF (2) 1911. 819–827.; idézve *Tenfelde* alapján, 196. Házassági termékenység = 100 házasságban élő, 15 és 50 év közötti nőre eső szülések számával.
8. Valamennyi előbbi adat *Hohorst–Kocka–Ritter* könyvéből való, 11. táblázat; a nagyvárosok növekedését részben a községek beolvasztására lehet visszavezetni, de ez a pontosítás nem kérdőjelezheti meg az eredeti értelmezést. A községek beolvasztásához lásd: *Horst Matzerath*: Städtewachstum und Eingemeindungen im 19. Jahrhundert. In: Jürgen Reulecke (szerk.): Die deutsche Stadt im Industriezeitalter. Beiträge zur modernen Stadtgeschichte. Wuppertal, 1978. 67–89.
9. Az adatok és a számítások *Jürgen Reulecke*: Geschichte der Urbanisierung in Deutschland. Frankfurt 1985. könyve alapján, 3. táblázat 203 és köv. old.
10. Vö. *Lutz Niethammer*: Umständliche Erläuterung der seelischen Störung eines Communalbaumeisters in Preussens grösstem Industriedorf oder Die Unfähigkeit zur Stadtentwicklung, Frankfurt, 1979, und *Heinz Reif*: Städtebildung im Ruhrgebiet – die Emscherstadt Oberhausen 1850–1914. In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte LXIX (1982) 457–487.
11. *Matzerath*: Urbanisierung... 220.; e szakaszhoz vö.: *Reulecke*: Geschichte... III. fejezet, a lakásellátottsághoz: *Clemens Wischermann*: Wohnen in Hamburg vor dem Ersten Weltkrieg. Münster, 1983; a németországi (és angliai) urbanizációs és várostörténeti kutatások állásához részletesen lásd: *Friedrich Lenger*: Urbanisierungs- und Stadtgeschichte – Geschichte der Stadt, Verstädterungsgeschichte oder Geschichte in der Stadt? In: Archiv für Sozialgeschichte XXVI (1986) különösen a II. és III. fejezet.
12. *Marschalck*, 50.
13. *Köllmann* fontos munkái a vándorlási szaldó hasonlóan nagy kifejezőerejét is demonstrálják. Az egész volumen becslése Helmut Wolff (1907) és Beusch munkái alapján történt. Az idézet *P. Beusch*: Wanderung und Stadtkultur. M.-Gladbach 1916, könyvéből való, 56.
14. *Rudolf Heberle – Fritz Meyer*: Die Großstädte im Strome der Binnenwanderung. Lipce, 1937, 7.
15. Részletesen tárgyalja: *Dieter Langewiesche*: Wanderungsbewegungen in der

- Hochindustrialisierungsperiode. Regionale, interstädtische und innerstädtische Mobilität in Deutschland 1880–1914. In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte LXIV (1977) 1–40. Itt 9 és köv. old.
16. *Reulecke*, Geschichte... 72.
 17. Vö. *Langewiesche*, 17 és köv. old.
 18. Ehhez és a következő szakaszhoz részletesebben lásd: *Dieter Langewiesche – Friedrich Lenger*: Internal migration: persistence and mobility. In: Klaus J. Bade (szerk.): *Population, Labour and Migration in 19th and 20th Century Germany*, Leamington, Spa 1986. e könyvben egyedi adatok is találhatóak.
 19. *Langewiesche*, Wanderungsbewegungen... 18.
 20. Valamennyi adat *Max Broesike*: Arbeitsort und Wohnort der Bevölkerung in den Großstädten und einigen Industriebezirken Preussens am 1. Dezember 1900. című tanulmányából való. In: Zeitschrift des Königl. Preussischen Statistischen Bureaus (XLIV) 1904. 1–18.
 21. *Beusch*, 68.
 22. *David Crew*: *Town in the Ruhr. A Social History of Bochum, 1860–1914*. New York, N.Y. 1979. 62. és 68.
 23. Vö. *Friedrich Lenger*: Zwischen Kleinbürgertum und Proletariat. Studien zur Sozialgeschichte der Düsseldorfer Handwerker 1816–1878. Göttingen, 1986. IV. fejezet; e helyütt részletesebben fejtegetést találunk a mobilitás tanulmányozásának módszertani problémáiról is.
 24. *David Crew*: Regionale Mobilität und Arbeiterklasse. Das Beispiel Bochum 1880–1901. In: *Geschichte und Gesellschaft I.* (1975) 99–120. Itt 101.
 25. *Köllmann* 116.
 26. *Franz Brüggemeier* közreműködésével *Lutz Niethammer*: Wie wohnten die Arbeiter im Kaiserreich? In: *Archiv für Sozialgeschichte XVI* (1976), 61–134. A kritikához vö. többek között *Wischermann*, i. m.
 27. A probléma vázlatát lásd: *Friedrich Lenger*: Migration und Arbeiterbewegung: Erklärungsansätze und methodische Probleme (an Beispielen aus der europäischen und nordamerikanischen Forschung zum 19. Jahrhundert) Internationale Tagung der Historiker der Arbeiterbewegung in Linz, 9–13 September 1986. (megjelenik a tanácskozás jegyzőkönyvében). A szakszervezeti tagság fluktuációjához lásd: *Klaus Schönhoven*: Expansion und Konzentration. Studien zur Entwicklung der Freien Gewerkschaften im Wilhelminischen Deutschland 1890 – bis 1914. Stuttgart, 1980.
 28. *Reulecke*, Geschichte... 11.
 29. *Matzerath*, Urbanisierung ... 320.
 30. Áttekintésként vö. azokat a tanulmányokat, amelyek az alábbi kötetben jelentek meg: *Otto Dann* (szerk.): *Vereinswesen und bürgerliche Gesellschaft*. München, 1984. (=Historische Zeitschrift, Beiheft 9.) A Ruhr-vidékre vándorló idegen anyanyelvűek különleges esetéhez lásd azokat az utalásokat, amelyek az alábbi könyvben olvashatók: *Klaus Tenfelde*: *Sozialgeschichte der Bergarbeiterschaft an der Ruhr im 19. Jahrhundert*. Bonn, 1977, 383–386.
 31. *Werner Sombart*: *Der moderne Kapitalismus*. III/1. kötet, Berlin, 1955, (az első kiadás 1902-ben jelent meg), 383.

32. *Martin Leinert*: Die Sozialgeschichte der Großstadt. Hamburg, 1925, 12 és köv. old.
33. Így lásd: *Karl Bücher*: Die inneren Wanderungen und das Städtewesen in ihrer entwicklungsgeschichtlichen Bedeutung. In: *u. ö.*: Die Entstehung der Volkswirtschaft, Tübingen 1906 (1. kiadás: 1893), 451. Mindamellett Bücher kritikusan viszonyul ezekhez a félelmekhez. A nagyvárosok kritikájához vö. *Hans Paul Bahrdt*: Die moderne Großstadt. Reinbeck bei Hamburg, 1961, 12–25.
34. *Bücher*, i. m. 451.
35. Vö. ezzel *Wolfgang Schivelbusch* érdekes tanulmányát: Die Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München, 1977.
36. Jó és a problémát alaposan feldolgozó megközelítést nyújt *Spree*.

Függelék

A házasságok termékenysége Poroszországban 1879–1907⁷

	1879–1882	1894–1897	1899–1902	1904–1907
Berlin	23,8	16,9	15,2	13,8
a többi nagyváros	26,7	23,5	22,4	20,4
valamennyi város	26,9	24,0	22,7	20,7
a vidék	28,8	29,0	28,7	26,9
Poroszország	28,1	26,9	26,0	24,0

Fordította: Csicskó Mária