

land nun zu einem Einwanderungsland. Hunderttausende Italiener, Niederländer, Polen und andere Osteuropäer überquerten bis zum Ersten Weltkrieg die deutschen Grenzen auf der Suche nach Arbeit. Die meisten davon blieben allerdings nur für kurze Zeit; lediglich ein kleiner Teil ließ sich auf Dauer nieder.

Die Zahlen der Aus- und Einwanderer wirken ohnehin vergleichsweise gering gegenüber denen der Wanderungsbewegungen innerhalb Deutschlands. Verlegte 1871 nur etwa einer von zwanzig Deutschen jährlich seinen Wohnort, war es nach 1880 schon jeder Fünfte. In den Jahrzehnten bis zum Ersten Weltkrieg fand in Deutschland eine gigantische Massenmigration statt. Weder vorher noch seitdem hat sich jemals etwas Vergleichbares ereignet. Fast 30 Millionen Menschen nahmen an dieser Bevölkerungsbewegung teil – ungefähr das Zehnfache der Zahl der Aus- und Einwanderer zusammengenommen.

Die Hauptrichtung dieser Binnenwanderung führte aus dem Agrarsektor in die Industrie, vom Land in die Städte. Viele der Binnenwanderer versprachen sich dort eine gesichertere Existenz, ein höheres Einkommen, ein besseres Leben. Das war jedoch nicht allein der Attraktivität urbanen Lebens geschuldet. Mindestens ebenso sehr war es die Folge vielfältiger krisenhafter Entwicklungen auf dem Land.

Dabei erscheint zumindest aus der volkswirtschaftlichen Vogelperspektive das, was im Agrarsektor geschah, nicht als Krise – im Gegenteil. Durch technische Innovationen vermochte die Landwirtschaft ihre Produktivität gewaltig zu steigern. Der für die Menschen zur Verfügung stehende Nahrungsspielraum vergrößerte sich. Zusammen mit hygienischen Verbesserungen führte das dazu, dass die Kindersterblichkeit im Kaiserreich rapide sank. Infolgedessen stieg die Bevölkerung zwischen 1871 und 1914 von 40 auf 65 Millionen Menschen.

Für Beschäftigte im Agrarsektor hatte diese Entwicklung aber auch wenig erfreuliche Folgen. Wo landwirtschaftliche Betriebe traditionell unter der nun zunehmenden Zahl männlicher Erben aufgeteilt wurden, wurden die Höfe immer kleiner und konnten eine Familie immer seltener ernähren. Wo nur der älteste Sohn den Hof erbe, gab es nun mehr jüngere Söhne ohne Auskom-

men. Und besonders in den von großen Gütern dominierten Gebieten östlich der Elbe, aber nicht nur dort, wurden Menschen in der Landwirtschaft immer häufiger durch Maschinen ersetzt. Statt Landarbeiter und Knechte auf dem Gut das ganze Jahr über zu beschäftigen, verlegten Gutsbesitzer und Großbauern sich darauf, diese durch Saisonarbeiter zu ersetzen, die sie lediglich während der Erntezeit bezahlten. Überall in Deutschland suchten so mehr und mehr ehemalige Landarbeiter, jüngere Bauernsöhne und Zwergbauern Einnahmequellen außerhalb des Agrarsektors.

Fündig wurden sie in der Industrie. Diese nahm den größten Teil des immensen Bevölkerungszuwachses während des Kaiserreichs auf. Gleichzeitig wurde sie immer mehr ein städtisches Phänomen. Denn die Heimarbeit, die 1871 vor allem im Textilgewerbe vielen Landbewohnern noch einen willkommenen Neben- oder Hauptverdienst geboten hatte, verlor zunehmend an Bedeutung. Stattdessen etablierten sich die in den Städten konzentrierten, große Massen von Menschen beschäftigenden Fabriken als wichtigste industrielle Arbeitsstätten.

Die Heimarbeit im Textilgewerbe hatte einen gleitenden Übergang zwischen Landwirtschaft und Industrie dargestellt. Mit dem Niedergang der Heimarbeit und dem Aufstieg des Fabrikwesens verschwand dieser. Agrarischer und industrieller Sektor waren nun deutlicher voneinander getrennt, die Unterschiede zwischen Stadt und Land wurden schärfer sichtbar. Das hatte verschiedene Ursachen. Eine davon war die Ablösung des Textilgewerbes als wichtigster Branche der frühen deutschen Industrialisierung durch andere Bereiche – Metallverarbeitung, Maschinenbau, Chemie, Elektrotechnik. Eine andere war die Rationalisierung und Mechanisierung der industriellen Produktion. Beides hing mit der zunehmenden Konkurrenz durch die wichtiger werdenden nationalen und internationalen Märkte zusammen. Und das wiederum war Folge jener tiefgreifenden Veränderungen, die als globale Transportrevolution des späten 19. Jahrhunderts bezeichnet worden sind.

Die Transportrevolution hat das Gesicht des Deutschen Reiches wohl noch tiefgreifender verändert, als es Industrialisie-

rung und Bevölkerungswanderungen taten. War bis 1871 nur die Minderheit der städtischen Bevölkerung an das Bahnnetz angeschlossen, so drang die Eisenbahn nach der Reichsgründung aufs Land vor. Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts erhielt so auch das ländliche Deutschland Anschluss an überregionale Märkte. Gleichzeitig wurde durch den Einsatz von Dampfschiffen der interkontinentale Warenaustausch schneller, zuverlässiger und billiger. Der globale Handel mit Gütern, auch solchen des täglichen Bedarfs, explodierte geradezu.

Die Konsequenzen dieser Ausweitung der Märkte ins Nationale und Globale waren immens. Zum einen wurden die Beziehungen zwischen Stadt und Land dadurch intensiver. Die Erschließung des bisher isolierten agrarischen Hinterlands durch die Eisenbahn eröffnete ungeahnte Möglichkeiten des Handels. Der gleichzeitige Ausbau von Straßen und Kanälen erweiterte diese noch. Die Landwirte entlegener Agrarregionen konnten ihre Produkte nun in den schnell wachsenden Industriestädten auf die Märkte bringen. Diese Erweiterung der Absatzmärkte erhöhte die Chancen auf Profit. Das Gleiche galt für die Industrie, für die sich neue Absatzchancen auf dem Land erschlossen.

Zum anderen wuchs aber auch der Konkurrenzdruck. Das betraf nicht nur das Textilgewerbe, wo die Heimarbeit gegenüber den rationeller und billiger produzierenden Fabriken zunehmend ins Hintertreffen geriet. Das begannen nach der Reichsgründung auch die deutschen Landwirte zu spüren. Der Markt für Lebensmittel wurde durch die Transportrevolution Produzenten in anderen europäischen Ländern und in Übersee zugänglich. Dort breiteten die Anbaugelände sich schnell aus. Günstige topographische Bedingungen und massiver Maschineneinsatz auf neu erschlossenen Böden ermöglichte Produktion zu geringen Kosten. In Kombination mit sinkenden Frachtraten erlaubte das vor allem Landwirten aus den USA und Kanada, aber auch aus Südamerika und Russland, die Preise ihrer mitteleuropäischen Kollegen weit zu unterbieten. Seit der Mitte der 1870er Jahre wurde der deutsche Markt mit billigem Getreide aus dem Ausland überschwemmt.

Für die Masse der Stadtbevölkerung begann die Sorge um das

tägliche Brot seinen elementaren Schrecken zu verlieren. Die Globalisierung des Marktes für Grundnahrungsmittel machte die Versorgung mit Lebensmitteln nicht nur sicherer: Periodische Hungersnöte, wie es sie selbst in Friedenszeiten durch Missernten bis weit ins 19. Jahrhundert immer wieder gegeben hatte, gehörten in Deutschland jetzt der Vergangenheit an. Wegen des Überangebots an Getreide begannen bald nach der Reichsgründung auch die Brotpreise zu sinken. Für mehr als zwei Jahrzehnte schienen sie vor allem eine Richtung zu kennen – nach unten. Zusammen mit der industriellen Entwicklung ermöglichte das in den Städten eine beispiellose Hebung des Lebensstandards.

Für die Masse der ländlichen Bevölkerung waren die sinkenden Preise ihres wichtigsten Produkts dagegen existenzbedrohend. Die Landwirte im Deutschen Reich verfügten nicht über ähnlich günstige Bedingungen wie amerikanische oder russische Bauern. Das von diesen erzeugte Getreide wurde auf den mitteleuropäischen Märkten zu Preisen angeboten, bei denen sie nicht mithalten konnten. Eine Spezialisierung auf Viehzucht statt Getreideanbau bot kaum einen Ausweg aus ihrem Dilemma. Denn verbesserte Kühl- und Gefriertechniken ermöglichten bald auch konkurrenzlos billige Fleischimporte aus Amerika.

Die Transportrevolution verschärfte damit unter dem Strich die Ausdifferenzierung von Industrie und Agrarsektor, die mit dem Niedergang der Heimarbeit begonnen hatte, noch weiter. Die Transformation lokaler und regionaler Marktstrukturen in nationale verband zwar Stadt und Land wie nie zuvor miteinander. Die Ausweitung in globale Marktzusammenhänge seit den 1870er Jahren führte jedoch im gerade gegründeten Deutschen Reich zu starken Interessengegensätzen zwischen beiden.

Stadt und Land

Zahlreiche Bruchlinien durchzogen die Gesellschaft des Kaiserreichs – und prägten sie. Der Gegensatz zwischen Stadt und Land war darunter derjenige, der die Nation am dauerhaftesten beschäftigte. Zum Politikum gemacht durch den Preisverfall für

landwirtschaftliche Produkte infolge der globalen Transportrevolution, erregte er die Gemüter von den 1870er Jahren bis zur Revolution von 1918 in selten nachlassender Intensität.

Seine offensichtlichste Ausdrucksform fand der Stadt-Land-Gegensatz in den wirtschaftspolitischen Auseinandersetzungen um Zolltarife und Einfuhrbeschränkungen. Während der Handel mit Industrieprodukten vergleichsweise wenig Aufmerksamkeit fand, gingen die Wogen in den Debatten um den Import von Getreide, später auch von Fleisch hoch. Aus dem Agrarsektor wurde kategorisch die Erhöhung von Zöllen und Einfuhrsperren gefordert. Bauernvereine und andere landwirtschaftliche Interessenvertretungen, die sich zum Sprachrohr dieser Forderungen machten, schossen wie Pilze aus dem Boden und verzeichneten großen Zulauf. In den Städten war dagegen der Ruf nach Freihandel die Parole. Lebensmittel sollten nicht durch Zölle verteuert werden. Vor allem Sozialdemokraten und Linksliberale machten sich zu Anwälten der städtischen Verbraucherinteressen.

Das Tauziehen um Zölle auf landwirtschaftliche Produkte wurde mit größter Erbitterung geführt. Auf beiden Seiten waren elementare Interessen berührt. Im Haushaltsbudget der meisten Stadtbewohner waren Kosten für Nahrungsmittel der größte Posten. Selbst nach 1900, als ein Vierteljahrhundert sinkender Preise und steigender Löhne den allgemeinen Lebensstandard beträchtlich erhöht hatten, gaben Arbeiter, Angestellte und kleine Beamte immer noch mehr als die Hälfte ihres Einkommens dafür aus. Die Verteuerung von Brot und Fleisch durch Zölle und Einfuhrbeschränkungen war unter diesen Umständen keine Lappalie. Aber auch die «Agrarier» klagten keineswegs, «ohne zu leiden», wie es in der Polemik der Zollgegner hieß. Ob ostelbischer Gutsbesitzer oder süddeutscher Kleinbauer – für alle Landwirte stellte die billige Konkurrenz aus dem Ausland eine ernsthafte Gefahr für ihre wirtschaftliche Existenz dar. Auch abhängig Beschäftigte, Handwerker und andere Dienstleister auf dem Land hatten ein Interesse am Wohlergehen ihrer Arbeit- oder Auftraggeber im Agrarsektor.

Neben solchen handfesten Interessen wurde der Stadt-Land-