

EINLEITUNG

Innerhalb der europäischen Stadtgeschichtsforschung der letzten Jahrzehnte hat sich in mehrfacher Weise ein Wandel vollzogen. So etwa in bezug auf den Untersuchungszeitraum, als an die Stelle eines überwiegend im Mittelalter fixierten Interessenschwerpunkts das frühneuzeitliche Urbanisierungsgeschehen getreten ist, das gleichzeitig die Brücke zum Prozeß der Verstädterung und „Verbürgerlichung“ im 19. und 20. Jahrhundert bildet. Weiters hat die anfangs überwiegend regionsbezogene, rechts- und verfassungsgeschichtlich bestimmte Zugangsweise, welche die Tendenz aufwies, Stadtgeschichte zur Spezialgeschichte zu verengen, einer integralen Sicht Platz gemacht, in der Stadtgeschichte als Teil eines allgemeinen, gesellschaftlich determinierten Prozesses verstanden und interpretiert wird (Schilling 1993:51-56). Daß das aus einer in der bürgerlich-liberalen Geschichtsschreibung des 19. Jahrhunderts entwickelten Perspektive konstruierte negative Bild der frühneuzeitlichen Stadt, das den Niedergang von Städtefreiheit und Stadtwirtschaft als Ergebnis regulierender und reduzierender Eingriffe des frühmodernen Staates sah, einer differenzierten Sicht gewichen ist, sei hier nur angedeutet (Wiese-Schorn 1976:29-31). Wesentlicher erscheint der Positionsgewinn der quantifizierenden Analyse, die – innerhalb eines umfassenderen, insbesondere auch das Stadt-Land-Verhältnis einbeziehenden Untersuchungskonzepts – auf unterschiedliche Varianten innerhalb der städtischen Wachstums- und Verteilungsmuster aufmerksam gemacht hat und zur Darstellung historischer Städtehierarchien und -netzwerke gelangt ist (im besonderen De Vries 1984; Hohenberg/Lees 1985; Van der Woude/Hayami/De Vries 1990:1-19). Im Rahmen dieser Zugangsweisen erhielt auch die Frage nach Erfolg oder Rückschritt im Entwicklungsprofil einzelner Städte oder ganzer Städtelandschaften einen besonderen Stellenwert (Gutmann 1986).

Wie die mittelalterliche Stadtgeschichte so kann auch jene der Frühneuzeit nicht ohne Definition dessen, was als „Stadt“ verstanden werden soll, auskommen. Mit dem zunehmenden Vorliegen exakterer bevölkerungsstatistischer Daten in den Jahrhunderten nach 1500 verloren innerhalb des dem Stadtbegriff zugrunde gelegten Kriterien-

bündels Elemente der Rechts- und Verfassungsordnung gegenüber solchen der Sozial- und Wirtschaftssphäre an Gewicht, sofern nicht grundsätzlich von Schwellenwerten der Populationsgröße ausgegangen wurde. So berücksichtigt J. de Vries innerhalb seiner bahnbrechenden Studie „European Urbanization 1500–1800“ (1984) nur Städte mit mehr 10.000 Einwohnern, wobei er argumentiert, daß – aus heutiger Sicht betrachtet – „places of 2000–4000 were not invariably thought to function as cities“ (De Vries 1984:58), gleichzeitig aber einräumen muß, daß sich damit das Städtetz in zahlreichen Regionen des Nordens und Ostens auf die Hauptstadt reduziert. P. Bairochs zusammen mit J. Batou und P. Chèvre besorgte Dokumentation „La population des villes européennes“ (1988) operiert mit einem Grenzwert von 5.000 Einwohnern, bietet aber gleichzeitig rechnerische Methoden an, um zumindest die Städte zwischen 2.000 und 4.999 hinsichtlich ihres Anteils am Urbanisierungsgrad zu erfassen (Bairoch/Batou/Chèvre 1988:255). Auf die sich mit variierenden Schwellen erheblich verändernde Datenbasis hat zuletzt P. Malanima verwiesen, der u.a. zeigen konnte, daß sich bei Halbierung des Grenzwerts – bezogen auf das heutige Staatsgebiet Italiens – die von De Vries rekonstruierte Zahl der „Städte“ vor 1800 von 74 auf 407 mehr als verfünffacht (Malanima 1998b:93). Neben den bereits angesprochenen Schwellenwerten wurden von der demographischen Forschung auch solche von 7.000-8.000 Einwohnern, 2.000-3.000 sowie 1.500-3.000 angewandt (B. Lepetit in Clark 1995:167f).

Die Überbetonung der Einwohnerzahl als zentrales quantitatives Bestimmungselement dessen, was als Stadt zu verstehen ist, ist nun keineswegs neu, sondern reicht bis in die frühen Stadien der besonders in Deutschland von Historikern, Soziologen und Ökonomen geführten Diskussion um den Stadtbegriff zurück. Bekannt ist die 1907 formulierte Zustimmung W. Sombarts zu einer Definition des Internationalen Statistischen Kongresses, die aussagt: „Städte sind Wohnplätze von mehr als 2.000 Einwohnern“ und hierin mit Kategorien der amtlichen österreichischen Statistik vom Anfang des 19. Jahrhunderts konform geht (vgl. Knittler 1997:76). Erheblich erscheint in diesem Zusammenhang, besonders bezogen auf die historische Perspektive, die Abstimmung des quantitativen Stadtbegriffs auf die zeitlichen und räumlichen Umstände sowie die spezifische Fragestellung. So werden in Untersuchungen zur Kleinstadt in überschaubaren Räumen andere Gewichtungen zu setzen sein als in überregionalen Analysen zum Stellenwert der Stadt im säkularen ökonomisch-sozial-politischen Transformationsprozeß. Die Aussage P. Clarks (1995:1) zur

Notwendigkeit der Berücksichtigung der „thousands of small towns which played a key role in the economic, social and cultural life of early modern Europe“ ergänzt somit jene Vorgangsweise, welche die Klein- und Kleinststädte (Marktstädte) bei der Entwicklung von Idealtypen und Modellen ausklammert.

1978 hat G. Rozman in einem Beitrag über Städtetzwerke eine Klassifizierung der Städte nach Größe und Funktion vorgelegt, die im Sinne der Qualifikation derselben als „Zentrale Orte“ sieben Stufen erkennen läßt, von denen er nur die ersten fünf als im eigentlichen Sinne urban anerkennt; die sechste Kategorie bezeichnet er als semiurban, der siebenten, die zusammenfällt mit den kleinsten Marktorten, spricht er urbane Qualitäten ab (Rozman 1978:70). Vereinfacht schlägt er folgende Gliederung vor:

1. Nationale Verwaltungszentren (Hauptstädte).
2. Regionale Mittelpunkte oder Zentren eines dezentralisierten Staatswesens, in beiden Fällen mit Einwohnerzahlen, die über jenen der folgenden Kategorie liegen.
3. Herausgehobene administrative Zentren oder große Häfen, die Städte der 1. oder 2. Kategorie mit weiter entfernten Regionen verbinden; sie korrespondieren mit Einwohnerzahlen zwischen 30.000 und 299.999.
4. Administrative Zentren zweiter Ordnung oder größere regionale Häfen, mit einer Einwohnerzahl zwischen 10.000 und 29.999.
5. Untere administrative Zentren, mit 3.000 bis 9.999 Einwohnern.
6. Entwickelte Marktsiedlungen und
7. Durchschnittliche Marktsiedlungen, in beiden Fällen mit einer Einwohnerzahl unter 3.000.

Dem Versuch Rozmans, funktionale Kategorien mit dem Tatbestand der Bevölkerungsgröße zu verbinden, sind Überlegungen zur Erstellung von Klassifikationsmustern für unterschiedliche Stadtlandschaften vorangegangen bzw. gefolgt. Mit Bezug auf Deutschland und die Schweiz sei insbesondere auf H. Ammann (vgl. Isenmann 1988:29-32; vgl. auch Gräf 1995:184-187) und für (Nieder-)Österreich auf O. Brunner verwiesen, der Zusammenhänge zwischen Bevölkerungsgröße und städtischen Ökotypen herausgestrichen hat (dazu Knittler 1997:47-49). Aufgrund der niedrigen Urbanisierungsrate Mittel- und Ostmitteleuropas lag hier die Skala der Schwellenwerte zu einem guten Teil unterhalb der von Rozman angenommenen urbanen Grenzlinie.

Von den Neustädten ökonomischer Prägung weist Rozman hingegen nur den Hafenstädten einen besonderen Stellenwert zu, während im allgemeinen der Rang der jeweiligen Stadt vorwiegend durch deren

politisch-administrative Funktionen bestimmt erscheint. Von da her ergibt sich eine Nähe seines Klassifikationsschemas zum Untersuchungsfeld der Hauptstädte und Metropolen (metropolitan cities), dem besonders im Zusammenhang mit Fragen der Beherrschung des Hinterlands steigende Aufmerksamkeit gewidmet wurde (bes. Aerts/Clark 1990; Clark/Lepetit 1976). Sowohl De Vries als auch P. M. Hohenberg/L. H. Lees – in ihrer weit gespannten Untersuchung „The Making of Urban Europe“ – haben darüber hinaus aufgezeigt, daß das urbane System, über welches Europa seine Industrielle Revolution implementierte, ein Produkt der vorindustriellen Ära war und zahlreiche Merkmale des Staatenbildungsprozesses aufwies, der vielfach abweichend vom Kräftespiel des Marktes verlaufen war. Weiters wird betont, daß Europa bereits um 1500 über ein entwickeltes Städtetz verfügte, das, abgesehen von einzelnen hinzutretenden Bergbau- und Industriestädten, im wesentlichen auch die Entwicklung nach 1750 bestimmen sollte (vgl. auch Ringrose 1990:21).

Für die methodische Annäherung an die Frage der Beziehungen der Städte zueinander, aber auch zu ihrem Umland, wurden mehrere Vorgehensweisen vorgeschlagen, die einander teils ergänzen, teils aber auch voneinander abweichende Erkenntnisziele verfolgen. Zeitlichen Vorrang besitzt dabei die sogenannte Zentralortetheorie, die von Sozialgeographen, vor allem von W. Christaller (1933), entwickelt und in weiterer Folge von der historischen Zentralitätsforschung für die Analyse gesellschaftlicher Gegebenheiten und Wirkungsursachen adaptiert wurde (Mitterauer 1971). Grundsätzlich geht sie davon aus, daß Städte als Zentrale Orte zunächst für die Bereitstellung bestimmter Dienstleistungen für eine bestimmte, zumeist sie umgebende Region sorgen, wobei das Angebot die ökonomische, administrative oder kulturelle Sphäre betreffen kann.

Zentrale Orte sind weiters Punkte der Akkumulation, sei es von lokal produzierten Gütern, von Geld, Informationen oder Akten der Verwaltung. Ihre Dichte wird bestimmt durch die Kosten, die beim Angebot einer Dienstleistung innerhalb einer Region anfallen. Kleine und teure Produkte können mit Gewinn über weite Distanzen transportiert werden, was sich in einer verschärften Auslese der am Handelsgeschehen beteiligten Städte äußern kann. Hingegen sind in den Handel mit Erzeugnissen, deren Transportkosten einen hohen Teil ihres Werts ausmachen wie Getreide oder Bauholz, zumeist zahlreiche Plätze in geringerer Entfernung involviert (Hohenberg/Lees 1985:4). Diese Unterscheidung wurde als maßgebliche Voraussetzung für den Aufbau eines hierarchisch gestuften Netzes von Städten als Zentralen

Orten in Anspruch genommen und mit der von G. K. Zipf entwickelten Regel über die Verteilung nach Rang und Größe (rank-size rule) in Beziehung gebracht (Gutmann 1986:35f).

Obwohl in der historischen Perspektive gerade hier die Leistungsgrenzen der Zentralortetheorie rasch erreicht werden, erwies sie sich als brauchbar für die Beschreibung des Netzes der Funktionen von Städten, der Relation zwischen einzelnen Stadtorten sowie der Veränderungen im regionalen Gefüge, etwa im Zusammenhang mit Prozessen wie Wachstum und Niedergang. Da sie weiters nicht nur eine ökonomische, sondern auch eine politische Komponente besitzt, eignet sie sich sowohl zur Überprüfung der Relationen Zentraler Orte innerhalb eines Systems aufgrund politischer Maßnahmen, wie etwa D. Ringrose (1983) für Kastilien gezeigt hat, als auch für die Kontrastierung politisch-administrativer und ökonomischer Veränderungen. Beispielsweise verloren zahlreiche italienische Städte im 17. Jahrhundert ihre Rolle als Produzenten von gewerblichen Gütern, die vordem in das internationale Netz eingespeist wurden, behaupteten sich aber andererseits im Angebot von Dienstleistungen für ihr dicht besiedeltes Hinterland (Gutmann 1986:27 nach D. Sella).

Hohenberg/Lees haben zwei weitere theoretische Konzepte in die Diskussion eingebracht und zunächst mit dem Netzwerk-Modell jenes der Zentralen Orte ergänzt bzw. abgewandelt, wenn sie formulieren: „Cities are more than the points around which the threads of regional unity are wound. They also link the region with the world beyond“ (Hohenberg/Lees 1985:4f). Netzwerksysteme schließen somit die Aktivitäten des Fernhandels mit ein, welche die Regionen miteinander verbinden. Städte stellen dabei die Klammer zwischen regionaler Wirtschaft und dem internationalen Handelsnetzwerk dar und fungieren als „gateways“, als Eingangstore zur Weltökonomie im Sinne von F. Braudel und I. Wallerstein. Damit erhält das Network-Modell eine Akzentuierung in die Richtung des Zentrum-Peripherie-Aspekts, als der regionale „gateway“ sowohl ein Hinterland mit untergeordneten Städten als auch ein dem internationalen Handelssystem entsprechendes Vorland mit dem führenden städtischen Pol besitzt. Als solche wurden Brügge und Venedig, Antwerpen, Genua und Amsterdam sowie zuletzt London in Anspruch genommen (Braudel 1985-86/3:24-33). Am Beispiel Bordeaux, das durch seine Einbindung in den internationalen Handel eine gegenüber den regionalen Funktionen deutlich abgehobene Aufwertung erfuhr, wurden die ungleichen Erkenntnismöglichkeiten von Zentralort- und Netzwerktheorie verdeutlicht. Korrespondiert erstere überwiegend mit Veränderungen in regiona-

len ökonomischen und politischen Systemen, so weist letztere auf grundsätzliche Wandlungen im überregionalen Handelsgeschehen hin (Hohenberg/Lees 1985:5, 139-145).

In einem weiteren Schritt verweisen Hohenberg/Lees auf Zusammenhänge in der Relation zwischen Stadt und Land hinsichtlich der Ausbreitung industrieller Aktivitäten. Vereinfacht sollen Städte und Landregionen einander als Hauptstandorte des Gewerbes in Abhängigkeit von Bevölkerungs- und Preisniveau zyklisch abgelöst haben: In Konjunkturperioden florierten die Städte, hingegen gedieh die ländliche Industrie in Zeiten der Depression und einsetzenden Erholung (Hohenberg/Lees 1985:113-120).

In diesem Sinne bedeutete das sogenannte „lange“ 16. Jahrhundert europaweit einen Zeitraum ausgedehnter städtischer Prosperität. Der Aufschwung nach der spätmittelalterlichen Agrardepression verband sich, zunächst begünstigt durch die „Würde“ der europäischen Montanindustrie und in der Folge aufgrund der amerikanischen Silberimporte, mit einer Steigerung des gewerblich-industriellen Outputs und einer Expansion der Handelsverbindungen, wovon die Städte als Zentrale Orte und Mittelpunkte von Netzwerken profitierten (zusammenfassend De Vries 1981; De Vries 1990; Clark 1990). Dazu stellte sich die Aneignung von Renten, die auf agrarischer Produktion basierten. Diese Konjunktur setzte sich in einzelnen Regionen, vor allem in England und in den nördlichen Niederlanden, bis ins 17. Jahrhundert fort. Anderswo zeigten sich schon gegen Ende des 16. Jahrhunderts, insbesondere seit 1570/1620, deutliche Abschwächungstendenzen, die bis gegen 1660 in einen allgemeinen Niedergang einmündeten. Da der vorangegangene Boom der städtischen Industrien zu einem guten Teil auf dem Ansteigen der Agrareinkommen basiert hatte, bedingte die Rezession in komplementärer Weise einen Rückgang der städtischen Prosperität. Demographische und Produktionsdaten bestätigen die Schwierigkeiten der Städte von der Mitte bis zum Ende des 17. Jahrhunderts, selbst in England, wo vor allem die mittleren und kleineren Einheiten betroffen waren. Verschärft wurde die krisenhafte Situation durch Kriege, Seuchen und Hungersnöte. Die gewerbliche Produktion zeigt die Tendenz, die Stadt zu meiden und das Land mit seinem niedrigeren Kosten- und Reglementierungsniveau zu bevorzugen. Im Gegensatz zu jenen Städten, die von Handel und gewerblicher Unternehmung lebten, waren die politischen Zentren von der Kontraktion in geringerem Maße betroffen, zumal sie das regionale Surplus abschöpften und damit ihr Wachstum weitgehend aufrecht erhalten konnten.

Die Erholung aus der „Krise des 17. Jahrhunderts“, z.T. schon vor dessen Ausgang, baute vorwiegend auf dem Wiederaufschwung der Landwirtschaft und Hausindustrie auf, wobei insgesamt die Rückschläge in England, Holland sowie den nördlichen Regionen Frankreichs und mit Abstand auch Italiens bald aufgeholt waren. Wie das 15., so gehörte die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts „to common folk“ (Hohenberg/Lees 1985:116). Seit etwa 1740/50 setzten Tendenzen hin zu einer steigenden Inflation und einem wachsenden Druck auf die Reallöhne ein. Die Französische Revolution kam dann zu einem Zeitpunkt, als hohe Preise die Subsistenz breiter Bevölkerungsschichten bedrohten. Die Idee des Zyklus, in dem die Geschicke der städtischen und der ländlichen Industrie abwechselten, betont im Gegensatz zum merkantilen Aspekt den Stellenwert der Industrialisierung innerhalb der säkularen Trends von Urbanisierung und Deurbanisierung, wird dabei aber notwendigerweise zahlreichen individuellen Entwicklungsmustern nicht gerecht (Gutmann 1986:37). Ähnliches kann für ökonomisch-demographische Zusammenhänge gelten, die als essentielles Merkmal des Land-Stadt-Verhältnisses angesprochen worden sind. Die Feststellung, daß eine niedrige Produktivität im Agrarbereich nur die Ernährung eines schmalen urbanen Sektors ermöglicht, daß andererseits die Erhöhung der Prokopfproduktion auf dem Lande die Anhebung des städtischen Bevölkerungsteils sicherstellt, verweist dabei auf Zusammenhänge allgemeiner Art. Darüber hinaus hat vor allem E. A. Wrigley auf den Stellenwert der Realeinkommen für den Anstieg des Anteils der Stadtbewohner an der Gesamtpopulation einer Region in vorindustrieller Zeit aufmerksam gemacht. Mit diesem wuchs die Nachfrage nach Gütern des sekundären und tertiären Sektors, wodurch eine zunehmende Beschäftigung begünstigt wurde, die in der Industrie stärker ausfiel als in der Agrarwirtschaft. Die Expansion des Städtewesens führte zu Investitionen im Agrarbereich und zur Spezialisierung und begünstigte damit ein neuerliches Einkommenswachstum. Fallende Realeinkommen hatten einen gegenteiligen Effekt (z.B. Wrigley 1987a:157f). Freilich ist die Verbindung zwischen dem Anstieg der Reallöhne und dem Städtewachstum, wie sie als Voraussetzung für die seit dem 17. Jahrhundert dynamisierte Umstrukturierung der englischen Städtelandschaft (London als Metropole, Hafenstädte, Manufaktur- und Industriestädte) ins Treffen geführt wurde, nicht der einzige, sondern nur ein partieller, aus einem Faktorenbündel nicht isolierbarer Erklärungsweg. Folgt man der Feststellung P. Clarks „Metropolitan cities were the great urban success stories of the early modern period“ (in Aerts/Clark

1990:5), so erhellt rasch der Stellenwert, den die historische Metropolenforschung innerhalb der jüngeren Stadtgeschichte einnimmt. Zum einen wurde der große Einfluß des Metropolenwachstums auf ökonomische Schlüsselbereiche wie Landwirtschaft, Industrie und Verkehrswesen betont, wobei sich abweichende Muster einstellen konnten. Bewirkte das dynamische Wachstum Londons agrarische Spezialisierung und steigende Produktivität zunächst im regionalen, dann nationalen Rahmen, so finden sich auf der anderen Seite Hauptstädte wie Rom und Neapel, die sich durch Plünderung des Hinterlands versorgten, was katastrophale Konsequenzen für dessen agrarische Gesellschaft bedeutete. Im Falle von Paris verband sich der Kauf von Grund und Boden durch die Pariser mit einer nur mäßigen Steigerung des landwirtschaftlichen Outputs (Aerts/Clark 1990:7). Blendet man auf den gewerblichen Sektor über, so wurde festgestellt, daß der durch die Standortwahl der Zentralregierung in Madrid bedingte Anstieg des Preis- und Lohnniveaus analoge Tendenzen in den sekundären Plätzen hervorrief, was zur Folge hatte, daß diese mit ihren Waren auf den internationalen Märkten nicht mehr konkurrenzfähig waren und zurückfielen (dazu Gutmann 1986:41).

Ein weiterer Aspekt korrespondiert mit der Idee der Ausbildung von Hierarchien. Wie De Vries gezeigt hat, wuchs im Europa des 16. Jahrhunderts die Bevölkerung in Städten aller Größenordnungen; es entstand aber keine kontinentweite Hierarchie, vielmehr existierten mehrere Hierarchien nebeneinander (De Vries 1984:136-142). Im 18. Jahrhundert waren die wichtigsten Städte gleichsam in eine einzige Hierarchie integriert, an deren Spitze die Metropolen London, Paris und auch noch Amsterdam standen. In diesem Säkulum gingen die Migranten in die kleineren und mittleren Städte, während die ganz großen nur wenig wuchsen. Diese großen Städte koordinierten das zunehmend dichter werdende Netz von Versorgern und Konsumenten, unternehmerische Aktivitäten finden sich nunmehr auch in kleineren Städten und im Hinterland. Für das 17. Jahrhundert wurden drei parallele Trends konstatiert: eine weitreichende demographische Stagnation, dann ein rasches, auf Migration basierendes Wachstum jener Städte, die unmittelbar mit dem Staat und dessen Administration zusammenhängen, sowie die Überführung und Integration verschiedener regionaler urbaner Netze in ein einziges, kontinentweites System.

Die neuzeitlichen Hauptstädte, in denen sich die räumliche Fokussierung politisch-staatlicher Autorität widerspiegelt, waren gleichzeitig Konzentrationspunkte der sozialen Eliten, des Reichtums und der Steuereinkünfte, die vom Land in die Städte flossen und hier über-

wiegend unproduktiv eingesetzt, d.h. „verschwendet“ wurden. In diesem Zusammenhang haben mehrere Autoren den Begriff einer „parasitären“ Aneignung verwendet und diese einem „progressiven“ Verhalten im Sinne von Investitionen gegenübergestellt, die zur Steigerung von Wirtschaftsvolumen und Produktivität hätten beitragen können (Braudel 1985/86/1:592; Ringrose 1990:21-38). Der Widerspruch zwischen „generativen“ und „parasitären“ Städten (B. Hoselitz) wurde allerdings mehrfach in Frage gestellt, u.a. auch mit dem Hinweis auf die Tatsache, daß das Wachstum der Metropolen durch Luxuskonsum, öffentliche Arbeiten und umfangreiche Bauleistungen gestiegerte Einkommenschancen für qualifizierte Gewerbe, aber auch für halb- und ungelernete Arbeitskräfte schuf (Hohenberg/Lees 1985:229; Hohenberg/Lees 1996:28).

Als Kontrapunkt und Ergänzung zum Untersuchungsfeld Hauptstädte und Metropolen (urban supernovas) entwickelte sich in jüngerer Vergangenheit der Themenschwerpunkt Kleinstädte (small towns) (zuletzt Gräf 1997:11-24). Begründet werden kann dies mit der Feststellung, daß die Kleinstadt mit wenigen hundert oder tausend Menschen in vielen europäischen Regionen zahlenmäßig eine deutliche Mehrheit darstellte. So verfügte England im 17. Jahrhundert über mehr als 700 Kleinstädte, Polen über 800, Frankreich über 2.000, das Heilige Römische Reich über 3.000 und Spanien über 4.000 (Clark 1995:1). Entsprechend unterschiedlich war ihr Bevölkerungsanteil an der gesamten urbanen Population, wobei – wie in den Regionalkapiteln zu zeigen sein wird – die Kleinstadt besonders an der Peripherie, in Skandinavien, in Mittel- und Mitteleuropa und sogar auf den Britischen Inseln bis ins 18. Jahrhundert eine erhebliche Rolle spielte.

Trotz ihres hohen quantitativen Stellenwerts wurde die Kleinstadt in der Stadtgeschichtsforschung bisher weitgehend vernachlässigt, vor allem hinsichtlich ihrer Rolle innerhalb regionaler und überregionaler urbaner Systeme, weniger in der Aufarbeitung der individuellen Vergangenheit. Dies besitzt zu einem guten Teil seinen Grund in Defiziten in der Kategorisierung, die wiederum räumlich-territorial bedingt sein können und durch zahlreiche Ausnahmen charakterisiert erscheinen. Gerade die als vorrangig zu betrachtende Unterscheidung gegenüber ländlichen Siedlungen gelingt vielfach weder über den Einsatz demographischer oder ökonomischer Maßstäbe noch über die Verwendung politisch-rechtlicher oder topographischer Kriterien.

Nicht selten, mit dem Fortschreiten der Protoindustrialisierung sogar zunehmend, wurden Kleinstädte größtmäßig von benachbarten Dörfern übertroffen. Obwohl ihre grundsätzliche Funktion in jener als

Zentralort für die Agrarwirtschaft des umliegenden Landes bestand, wiesen sie selbst häufig einen hohen Anteil landwirtschaftlicher Produzenten auf (in Frankreich bis zu 60%, in Polen 70%), mußten sich die Position als gewerbliche Anbieter mit Dörfern und Gutskomplexen teilen und konnten sich letztlich vielfach nicht einmal als Marktstandorte behaupten. So wurde beispielsweise im Frankreich des späten 18. Jahrhunderts die Mehrzahl der Marktveranstaltungen nicht in Städten, sondern in Bourgs und Dörfern abgehalten. Freilich lassen sich auch gegenläufige Tendenzen in der Form erkennen, daß gerade seit dem 18. Jahrhundert etwa in England und Norditalien die Kleinstadt vermehrt Dienstleistungen für das Land übernahm, etwa im Zusammenhang mit der Zunahme von Einzelhandelsgeschäften, der Ansiedlung von administrativen Institutionen mit ihren Beamten oder dem Anwachsen der Zahl freier Berufe (Clark 1995:11).

Erheblich erscheint auch der unterschiedliche Rechtscharakter der Kleinstädte, durch den zumeist die Position gegenüber dem Hinterland definiert wurde. So fehlte es vielen englischen Kleinstädten an königlichen Freibriefen, was allerdings nicht verhindert hat, daß einzelne dieser nichtinkorporierten Gemeinwesen sich dynamisch entwickelten. Anderswo wurde die politische und ökonomische Hierarchie wieder eindeutig durch das Vorhandensein von Privilegien bestimmt, wobei deren Validität deutlich mit der ständischen Position des zugeordneten Stadtherrn korrespondierte. In diesem Sinne waren viele seigneurale Kleinstädte lediglich Vororte lokal begrenzter Dominien ohne erkennbare Außenbeziehungen, besonders in den mittelosteuropäischen Territorien (Polen, Ungarn) (u.a. Wyrobisz 1983). Nicht selten bildeten hier zeitlich begrenzte spekulative Motive den Hintergrund für ihre Anlage, einer großen Zahl frühneuzeitlicher Gründungen mangelte eine erkennbare Take-off-Phase. Hingegen konnten sich im herrschaftlich zersplitterten Reich zahlreiche mittlere und kleine Städte als regulierte, weitgehend autonome und individualistische „Home Towns“ behaupten (Walker 1971:34-37). In ihrem äußeren und inneren Erscheinungsbild, den Mauern und Türmen sowie den Gilden und Zünften, standen diese in deutlichem Kontrast zu etwa den gleichzeitigen offenen Städten Englands.

Große Übereinstimmung besteht in der Forschung, was die Defizite der Kleinstädte hinsichtlich ihrer Positionierung in europäischen urbanen Netzwerken betrifft, wenngleich auch hier mit Abstufungen zu rechnen ist. Diese konnten regionaler Art sein, als etwa die Kleinstadt in Zentraleuropa einschließlich der Niederlande sowie Teilen Frankreichs und Norditaliens durch ein beachtliches ökonomisches, sozia-

les oder auch kulturelles Integrationsniveau gekennzeichnet erscheint und vor allem über ihre Gewerbe weitreichende Außenbeziehungen unterhielt.

Zeitliche Veränderungsmuster korrespondierten mit generellen Tendenzen der Urbanisierung. So hatte die Kleinstadt in der Regel teil am ökonomischen Aufschwung des 16. Jahrhunderts, während im folgenden Säkulum die Katalysatorfunktion des Metropolenwachstums in der Art wirksam werden konnte, daß der dadurch bedingte Niedergang zahlreicher Mittelstädte den Kleinstädten neue Chancen als Markt- und Handwerkszentren eröffnete. Für das 18. Jahrhundert wurde auf ihren Zug zur Spezialisierung verwiesen sowie auf die Fähigkeit, als flexible Klammern zwischen größeren Städten zu fungieren. Im Sinne einer integrativen Sicht von Städtegeschichte ist abschließend P. Clark zuzustimmen, wenn er formuliert „They played a key role in the shaping of new regional patterns. With their expanding populations, they were a vital component in the re-making of urban Europe“ (Clark 1995:20).