

FVF
FORUM VORMÄRZ FORSCHUNG
Jahrbuch 2009

Literatur und Recht
im Vormärz

AISTHESIS VERLAG

AV

Kuratorium:

Olaf Briese (Berlin), Erika Brokmann (Detmold), Birgit Bublies-Godau (Bochum), Claude Conter (Luxemburg), Norbert Otto Eke (Paderborn), Jürgen Fohrmann (Bonn), Gustav Frank (München) Martin Friedrich (Berlin), Bernd Füllner (Düsseldorf), Detlev Kopp (Bielefeld), Rainer Kolk (Bonn), Hans-Martin Kruckis (Bielefeld), Christian Liedtke (Düsseldorf), Harro Müller (New York), Maria Pormann (Köln), Rainer Rosenberg (Berlin), Peter Stein (Lüneburg), Florian Vaßen (Hannover), Michael Vogt (Bielefeld), Fritz Wahrenburg (Paderborn), Renate Werner (Münster)

FVF
FORUM VORMÄRZ FORSCHUNG

Jahrbuch 2009
15. Jahrgang

Literatur und Recht im Vormärz

herausgegeben von
Claude D. Conter

AISTHESIS VERLAG

Das FVF im Internet: www.vormaerz.de

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Das FVF ist vom Finanzamt Bielefeld nach § 5 Abs. 1 mit Steuer-Nr. 305/0071/1500 als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind steuerlich absetzbar.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.

Redaktion: Detlev Kopp

© Aisthesis Verlag Bielefeld 2010
Postfach 10 04 27, D-33504 Bielefeld
Satz: Germano Wallmann, www.geisterwort.de
Druck: docupoint GmbH, Magdeburg
Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-89528-772-5
www.aisthesis.de

Inge Rippmann (Basel)

„der deutschen Revolution eine Eisenbahn eröffnen“
Ludwig Börne und die Moderne. Ein kritischer Nachtrag
zum Jahrbuch 2008

Obgleich manches zu dem Jahrbuch 2008 zu sagen wäre, soll hier lediglich von dem mit dem Stichwort „Reisen“ zu assoziierenden Topos dampfmotorenbetriebener Beförderungsmittel die Rede sein. Diesem Traktandum im engeren Sinn sind in dem Band von ca. 20 Artikeln lediglich zwei gewidmet; auch deren Verfassern ist offensichtlich ein Autor des Vormärz entgangen, der sich früher als die dort angesprochenen (Heine, Mundt, Grün, Herwegh) mit Thema und Produkten des technischen Fortschritts und dessen Integration in den zeitgenössischen Sprach- und Bewusstseinshorizont beschäftigt hat. Die dafür zeugende, obenstehende Metapher muss durch den Zeitpunkt ihrer Niederschrift – zwei Jahre vor Eröffnung der ersten deutschen Bahnstrecke Nürnberg/Fürth – überraschen. Nun zitiert zwar Christoph Schmitt-Maass – und das schränkt die eben behauptete Fehlangelegenheit scheinbar ein – aus Börnes 1818 herausgegebener programmatischer „Ankündigung der Wage“ den bildlichen Vergleich der geographisch gelungenen Infrastruktur eines Landes mit der wünschbaren Dichte und Vernetzung seines geistigen Lebens durch die Belebung der Presse. Doch konnte zu diesem Zeitpunkt, 1818, von einer „zeittypischen Parallelentwicklung zum technischen Fortschritt“, wie Schmitt-Maass ihn durch ein Diktum Theodor Mundts von 1834 zu Recht belegt, noch keine Rede sein. Dass sich hingegen Börne längst vor Mundt enthusiastisch zu dem Strukturwandel der Verkehrsmittel geäußert und ihn in seinen Wortschatz aufgenommen hatte, muss Schmitt-Maass wohl durch seine unzureichende Textgrundlage (Schumacher 1964) entgangen sein. Der zweite Beitrag (Jenny Warnecke), der der literarisch bedeutsamen Rolle der Eisenbahn-Thematik in Louise Astons Revolutionsroman nachgeht, die brillante Analyse der zentralen Doppelbedeutung des neuen Transportmittels als physisches *Movens* im Plot ebenso wie als Symbol der vorwärts stürmenden Revolution, stellt den einzigen Text dar, der auch stilistisch das Beschleunigungsmotiv der Eisenbahn aufnimmt.

Dass der den industriellen Fortschritt und ganz besonders das noch in den Kinderschuhen stehende Eisenbahnwesen emphatisch begrüßende Börne im Rahmen dieses vormärzlichen Reisebuchs kaum Erwähnung gefunden hat, dürfte nicht zuletzt auf das totale Ignorieren seines Namens in Wolfgang Schivelbuschs *Geschichte der Eisenbahnreise* zurückzuführen sein, des Referenzwerks verschiedener Beiträger dieses Jahrbuchs. Diese Lücke wenigstens ansatzweise auszufüllen, gilt der folgende Versuch.

Schon sein lebhaftes Interesse für den in den 20er Jahren nur den staatlichen und wenigen merkantilen Institutionen verfügbaren Telegraphen lässt erkennen, dass Mobilität und Kommunikation im Fokus von Börnes Beobachtungen und Zukunftserwartungen lagen; anders gesagt, unter welchen Aspekten er die technischen Neuerungen reflektierte: Die Verkürzung und Relativierung von Zeit und Raum durch die Meldungen des Telegraphen könne sich fatal auswirken für einen politisch Verfolgten (L. B. *Schriften und Briefe*, 1964/1968, Bd. 2/59), der Telegraph wird zum schnellen Übermittler von Sieg oder Niederlage (a.a.O. Bd. 3/370), weckt aber auch die Hoffnung auf zukünftige kurzfristige Privatmitteilungen.

Als 1821 im zweiten Heft von Börnes Wage die „Monographie der deutschen Postschnecke“ erschien, war an ein effektiveres Beförderungsmittel als es die Postkutsche war noch nicht zu denken. Hingegen hatte der Autor, der die erklärte Absicht äußerte, sich über „vaterländische Postwägen satirisch“ auszulassen, alles andere als eine romantische Verklärung dieser Reiseart im Sinn, wie sie Schmitt-Maass der zeitgenössischen Literatur zuschreibt. Die dem reisenden Ich-Erzähler unterstellte Ungeduld galt der schlampigen Organisation der Thurn- und Taxischen Post, deren skurrile Folgeerscheinungen der Satire reichen Stoff bot. Die Schwerfälligkeit der Postkutschen-Reise wird zur Metapher einer Zeitreise durch ein Deutschland, das sich nur mit retardierender Langsamkeit in Politik und Gesellschaft seiner Zukunft entgegenbewegt.

Gut zehn Jahre später wird „Bewegung“ zum Lösungswort der jungdeutschen Schriftsteller-Gruppe, und „Zeit“ gehört zu ihrem der Zukunft geöffneten Manipulationsraum. Dass Reisen und die Erschließung neuer Welten zur Dynamik des Aufbruchs in die neue Zeit gehören, lag nahe. Doch schon Jahre zuvor tritt diese zur Beschleunigung gesteigerte Bewegung, in der Dampfmaschine manifestiert, in Börnes Wahrnehmungsbereich und kommt seinem Bedürfnis nach Veränderung entgegen. Er war einer der Ersten, der sie vorauseilend begrüßt und in ihrer Entwicklung ein vielversprechendes Movens gesellschaftlicher und politischer Akzeleration erkennen wollte.

Noch ehe die neuen Antriebsmittel praktisch eingesetzt werden, integriert er sie in sein Vokabular: So nennt er bereits 1820 in einem offiziellen Schreiben Friedrich Jahn „diese grosse Dampfmaschine, die alle demagogischen Umtriebe in Bewegung gesetzt haben soll“ (a.a.O. Bd. 5/902). Auch seine Satire verzichtet nicht auf die futuristische Metapher: So heißt es in einer an Intellektuelle und Journalisten gerichteten ironisch-provokativen Reveille:

Befördert die Dampfschiffe, die Dampfkutschen, die Dampfmaschinen aller Art. Hört Ihr's! das ist die Hauptsache, davon hängt das Heil der Welt ab. (A.a.O. Bd. 1/617)

Dem Fortgang der technischen Entwicklung entsprechend wird seine Wortwahl bald von Dampfmaschine zu Eisenbahn wechseln. So im Zusammenhang mit der Diskussion um Abschaffung der Todesstrafe in Frankreich: „Es ist ein Fortschritt, und dass das jetzt in Frankreich, auf dieser grossen Eisenbahn der Freiheit und Sittlichkeit, noch überraschen muss.“ (A.a.O. Bd. 3/380) Und zwei Jahre später, im Januar 1833, fragt er: „Spricht man denn in Frankfurt auch von einem Kongresse, der nächsten Frühling dort gehalten werden soll und wozu beide Kaiser kommen? Es wäre schön. Das würde ja der deutschen Revolution eine Eisenbahn eröffnen“ (a.a.O. Bd. 3/708), provokative Anspielung auf den Plan einer Monarchenzusammenkunft mit dem Ziel, dem revolutionären Geist in Europa entgegenzutreten.

Ein Billet an den Unternehmer und Verleger Friedrich von Cotta, Hauptkonzessionär der Bodensee- und Oberrheinischen Schifffahrtsgesellschaft (a.a.O. Bd. 5/703), zeugt von Börnes von der Wirklichkeit noch übertroffener Erwartung, mit der er der ersten Fahrt mit dem „fürstlich-stolzen Dampfschiff“ entgegenseh. Funktionelle Einrichtung und Eleganz des majestätischen Schiffes weckten bei ihm die Naherwartung einer gesellschaftlichen Umstrukturierung:

Das ist die schöne Folge siegreichen Kunstfleisses, dass er die Macht der Vornehmen den Geringen und die Genüsse der Reichen den Armen zuführt. Aus der fortschreitenden Vervollkommnung der Maschinen, was wird nicht alle noch hervorgehen! Was wird es nicht für Folgen haben, wie die vielen Millionen gemeinen, gedankenlosen Hantierungen entzogenen Menschen einer grössern geistigen Bildung durch gewonnene Zeit zugewendet wer-

den. *Ohne Pöbel kein Adel!* Der Dampf ist der echte Robespierre, der wahre Gleichheitsmacher. (A.a.O. Bd. 2/719f.)

Die physische Beschleunigungsmöglichkeit wird für Börne zum sozialen Triumph, fürstlicher Luxus öffnet sich einem breiten Publikum, mechanische Kräfte setzen manuelle Kräfte zu höherem Nutzen frei, eine gesellschaftliche Nivellierung bahnt sich damit an.

Zu einer geradezu gegenläufigen Nutzungskonsequenz kommt zur selben Zeit der Englandreisende Hermann von Pückler. Nicht weniger enthusiastisch als Börne gibt er eine, wenn auch märchenhaft eingekleidete Funktionsbeschreibung eines dampfbetriebenen Industrieroboters und lässt sie gipfeln in dem ausdrücklichen Wunsch von dessen Indienstnahme für den ganz privaten fürstlichen Gebrauch:

Jetzt – ein neues Wunder – magnetisierst Du bloss 500 Goldstücke mit dem festen Willen, dass sie sich in eine solche lebendige Maschine verwandeln soll und nach wenigen Zeremonien siehst Du sie in Deinem Dienste etabliert. Der Geist geht in Dampf auf, aber er verflüchtigt sich nicht. Er bleibt mit göttlicher und menschlicher Bewilligung Dein legitimer Sklav. (H.v.P. *Briefe eines Verstorbenen*, Berlin 1987, Bd. 2, S. 540)

Börnes Interesse an den für ihn zum Paradigma einer neuen dynamischen Gesellschaft gewordenen Stichwort „Eisenbahn“ wurde in Paris genährt durch den freundschaftlichen Austausch mit dem Volkswirt und Eisenbahnprojektor Friedrich List. Im September 1831 schreibt er

List hat ein sehr gutes Büchelchen in französischer Sprache über Eisenbahnen hier drucken lassen. [...] Diese Eisenbahnen sind nun meine und Lists Schwärmereien wegen ihrer ungeheuern politischen Folgen. Allem Despotismus wäre dadurch der Hals gebrochen, Kriege ganz unmöglich. Frankreich, wie jedes andere Land, könnte dann die grössten Armeen innerhalb von 24 Stunden vom einen Ende des Reichs zum andern führen. Dadurch würde der Krieg nur eine Art Überrumpelung im Schachspiel und gar nicht mehr auszuführen. (A.a.O. Bd. 3/283)

Und zwei Jahre später:

In kurzer Zeit werden von Paris aus Eisenbahnen nach allen Richtungen gemacht sein [...] Die Eisenbahn zwischen Paris und London ist von beiden

Regierungen schon beschlossen, und sie soll in 2 Jahren fertig sein. Dann wird man an einem Tage in Paris frühstücken und in London soupieren können. Es liegt etwas Gigantisches Weltbewegendes darin, Frankreichs und Englands geistige Kräfte in so schnelle Berührung zu bringen. Das zerstört alle Tyrannei in Europa. (A.a.O. Bd. 5/554f.)

Börnes keineswegs unrealistische Vision vom Zusammenrücken der Metropole, verbunden mit der reizvollen Aussicht auf eine erleichterte Kommunikation mit Freunden, gipfelnd in dem unrealistischen Gedanken der zwangsläufigen Vermeidbarkeit kriegerischer Auseinandersetzungen, fügt sich in seine alte Hoffnung auf ein geeintes Europa. (Vgl. Jahrbuch 2002, 179-114); dabei bleibt die Eisenbahn als künftige Zudienerin von Militarismus und Kapitalismus noch außerhalb seiner Wahrnehmung. Vermissen wird man auch bei Börne – der selbst nicht mehr in den Genuss des Eisenbahnfahrens gekommen war – Bedenken im Blick auf die negativen ökologischen wie sozialen Begleiterscheinungen der industriellen Entwicklung. Im dynamisch fortschreitenden England nahmen Ängste und Warnungen von Dichtern und Künstlern schon bald nach 1800 literarische und bildliche Gestalt an. (s. Francis D. Klingender, *Kunst und industrielle Revolution*, Dresden 1974, Kap. VI u. VII) In Deutschland – und auch diese Stimme hat noch wenig Nachhall gefunden – ist an die nach 1840 formulierte kritische Apotheose zu denken, mit der Georg Weerth in der janusköpfigen „Göttin Industrie“ zugleich soziales Verhängnis und Instrument sozialer Befreiung feiert:

Und wer sie schmieden lernte, Schwert und Ketten, / kann mit dem Schwert aus Ketten sich erretten! (G.W. *Vergessene Texte*, Köln 1975, Bd. 1/159)

Den umfassendsten Ausdruck seiner von der modernen Technik inspirierten Zukunftsbilder hätte ein nie ausgeführter Essay Börnes finden sollen, dessen stichwortartiger Entwurf aus dem Jahr 1824 Umrisse und Eckpunkte seiner Vision erahnen lässt. Ein wahrer Flug in die Moderne! Angeregt durch den Physiker und Luftfahrtprojektor K. A. Erb, notierte Börne:

Deutsche, Pulver, Buchdruckerkunst erfunden – Pulver die kleinen Tyrannen zerstört – Dampffahrt zwei Monat nach Ostindien – Zeit gewinnen, Leben verlängern – Menschen und Völker, Stahl, Schwamm und Zunder, Licht durch Zusammentreffen – Ohne Jubel nicht daran zu denken, ohne Pass durch die Welt zu reisen, über den Köpfen der Gendarmen, nur ein freies Land zum Ausflug und eines zum Landen – Erb nach Amerika – Freiheit in der Luft

– Maschinen verhindern das Monopol – Wird unmöglich gemacht die Menschenkräfte zu disziplinieren – Pulver: Wehre. Druckerei: Lehre. Maschine: Nöhre – So viele mechanisch Beschäftigte dem geistigen Leben gegeben – Kein Pöbel und keine Patrizier – Dampf auf Pflug etc. angewendet – Vorwand zur Herrschaft und Waffe diese Herrschaft zu behaupten finden die Patrizier im Pöbel – Eisenbahnen -Mechanische Kräfte nicht ermüden. Dampfschiff gleich zwanzig Ruder, doch mehr als zwanzig Menschen, nicht zerstreuen, nicht Atem schöpfen – ewiger Friede dem Dampf zu verdanken. Ein Dunst! Dampfkanonen, sieben Stunden weit- Dampfmechanik und Menschenkraft wie Manuskript zur Druckerei – wie eine Uhr, die nicht aufgezogen zu werden braucht – Naturkräfte arbeiten froher, wenn sie frei sind, („Elemente hassen das Gebild der Menschenhand“). (A.a.O. Bd. 5/997)