

FVF
FORUM VORMÄRZ FORSCHUNG
Jahrbuch 2008

Wege in die Moderne

Reiseliteratur von
Schriftstellerinnen und Schriftstellern
des 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 (Nottingham) Martin Friedrich (Wien), 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 2008
14. Jahrgang

Wege in die Moderne
Reiseliteratur von
Schriftstellerinnen und Schriftstellern
des Vormärz

herausgegeben von
Christina Ujma

AISTHESIS VERLAG

Das FVF im Internet: www.vormaerz.de

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische
Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.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 2009
Postfach 10 04 27, D-33504 Bielefeld
Satz: Germano Wallmann, www.geisterwort.de
Druck: docupoint GmbH, Magdeburg
Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-89528-728-2
www.aisthesis.de

Christoph Schmitt-Maaß (Halle/S.)

„Nach der Freiheit Paradiesen / Nehmen wir den raschen Zug“
(Lenau)

Die Dialektik der Bahnreise im Dienste von Freiheit, Demokratie
und Militärstrategie – Wahrnehmungen durch und Auswirkungen
auf die Poetologie der Vormärz-Literatur

Der Geist geht in Dampf auf, aber er verflüchtigt sich nicht.
Hermann Pückler-Muskau: *Briefe eines Verstorbenen*.¹

Kein Mensch hat berechnen können, bis zu welchem Grade
ein vollständiges und vollständig benütztes Eisenbahnnetz
die Verhältnisse ändern, ja fast alle Verhältnisse ändern würde.
Heinrich Laube: *Paris 1847*.²

I. Vorüberlegungen

Das Jahr 1835 ist ein Bewegtes im doppelten Sinn: Der Bundestag in Frankfurt verbot am 10.12. einer Gruppe junger Leute ihre publizistische Tätigkeit (sie wurden kurz darauf von der entstehenden Literaturgeschichtsschreibung unter dem Lemma ‚Junges Deutschland‘ inventarisiert); drei Tage zuvor brach unter Kanonensalut die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth auf. Dass die Erfindung der Eisenbahn und ihre flächendeckende Durchsetzung im deutschsprachigen Raum als ‚Revolution‘ (nicht nur) von den LiteratInnen des sogenannten Vormärz erlebt wurde³, hat die Forschungsliteratur wiederholt erhellen können.⁴ Anhand dreier aussagekräf-

1 H. P.-M. *Briefe eines Verstorbenen. Ein fragmentarisches Tagebuch aus Deutschland, Holland und England. Geschrieben in den Jahren 1826, 1827 und 1828.* Bd. 4. Stuttgart: Franckh, 1830. S. 251.

2 H. L. *Gesammelte Werke.* Hg. Heinrich Hubert Houben. Bd. 35. Leipzig: Hesse, 1909. S. 60.

3 Vgl. zum Überblick Wolfgang Schivelbusch. *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert.* München: Hanser, 1977.

4 Vgl. Bettina Plett. „Fortgerissen in die Bewegung‘: demontierte Idylle und impressionistische Wahrnehmung in der Eisenbahnlyrik seit 1830“. *Wirkendes Wort* 3 (2004): S. 377-391.

tiger Zitate lässt sich jedoch die ambivalente Beurteilung der technischen Innovation durch die Vormärzliteraten präzisieren.

1834 fasst der (noch) jungdeutsche Literaturkritiker Theodor Mundt die Hoffnung auf den Gleichschritt von technischem und ästhetischem Fortschritt wie folgt:

Was die Dampfmaschinen und Eisenbahnen für den äußern und materiellen Verkehr, sind die Journale bereits im Reiche des Gedankens und für den geistigen Umsatz geworden, und diese geistig-industrielle Bedeutung des Journalismus, welche nur in den Pfennigmagazinen eine dem gesammten Staatshaushalte der Literatur verderbliche, jedoch vorübergehende Ausartung gefunden, ist für die allgemeine Volksbildung der zukünftigen Kulturperiode, wie sie sich entwickeln wird, als wesentlich vorbereitend und fördersam anzusehen.⁵

Mundt subsumiert den Verkehr der Ideen und den durch Maschinen bewerkstelligten materiellen Verkehr enthusiastisch unter dem Signum des Fortschritts, ohne blind zu sein gegen die möglichen Auswirkungen einer ‚industrialisierten‘ Literatur. Bereits 1818 hatte Ludwig Börne in ähnlicher Weise die Beschleunigung des geistigen Verkehrs als zeittypische Parallelentwicklung zum technischen Fortschritt charakterisiert⁶:

Wie zahlreiche Straßen und Kanäle, die durch das Gebiet eines Landes kreuzen, immer für Anzeichen eines gutgeordneten und reichen Staates gehalten worden, da viele Wege auf häufige Bewegung hindeuten, und durch sie große und mannichfaltige Kräfte sich verkünden, so zeigt es sich nicht minder von einem lebhaften Umtausche der Gedanken, wenn ihrer freien und schnellen Mitteilung viele Wege offen stehen.⁷

5 Theodor Mundt. „Einleitung“. T. M. *Schriften in bunter Reihe*. Bd. 1 (1834): S. 5.

6 Vgl. Günter Oesterle. „Zum Spannungsverhältnis von Poesie und Publizistik unter dem Vorzeichen der Temporalisierung“. *Romantik und Vormärz. Zur Archäologie literarischer Kommunikation in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*. Hg. Wolfgang Bunzel. Bielefeld: Aisthesis, 2003 (Vormärz-Studien 10): S. 199-211.

7 Ludwig Börne. „Ankündigung der *Waage*“. L. B. *Kritische Schriften*. Hg. v. Edgar Schumacher. Zürich/Stuttgart: Artemis, 1964. S. 306.

Die literarische Diskussion bereitet in dieser Perspektive gleichsam die politische Aktion des Vormärz vor.⁸

Welch einschneidende Erfahrung die beschleunigte Fortbewegung für die Zeitgenossen gewesen sein mag⁹, verdeutlicht Hofmann von Fallersleben Autobiographie, die aus einem Abstand von dreißig Jahren die seinerzeit neue Erfahrung der Bahnfahrt reflektiert und die Beschleunigungseuphorie zugleich durch den Aspekt der militärischen Nutzbarmachung relativiert:

Ich war sehr gespannt; ich hatte bis jetzt noch keine Eisenbahnfahrt gemacht. Kaum war das Zeichen angelangt, daß der Zug nahe, so waren alle Uebergänge der Bahn abgesperrt. So eben sah ich erst den Dampf in der Ferne, und da ward auch schon der Zug wie im Nu sichtbar und hielt an. Ich war außer mir vor Erstaunen, unwillkürlich trat ich zurück, als der Zug daher brauste. Ein ganzes Bataillon Soldaten stieg aus, ordnete sich und zog unter Trommelschlag zur Stadt hinein. Nach einer Weile war der Zug wieder zur Rückkehr bereit. Das Zeichen zum Einsteigen wurde gegeben und gleich darauf zur Abfahrt. Ich kam aus meinem Erstaunen gar nicht heraus und war nicht wenig verwundert, daß auch nicht ein einziger meiner vielen Reisegenossen auch nur die Miene verzog, die neue wunderbare Art der raschesten Reisebeförderung schien jedem schon etwas ganz Gewöhnliches geworden zu sein.¹⁰

Mit den drei Zitaten von Mundt, Börne und Hofmann von Fallersleben sind drei Diskurse angesprochen, deren Bezugnahme aufeinander unausweichlich scheint und die Entscheidendes zur Klärung des gelegentlich von der Forschung thematisierten Verhältnisses von ‚Eisenbahn‘ und ‚Vormärzliteratur‘ beitragen können: Die technische Neuerung der Bahn, die sich ab 1841 massiv in Deutschland ausbreitete, und die damit ermöglichte umfangreiche Transportation von Menschen wurde mit gemischten Gefühlen von den LiteratInnen des sogenannten Vormärz wahrgenommen: zum einen ermöglicht die Bahnfahrt eine schnellere Fortbewegung, beeinflusst literarische Darstellungsweisen und schreibt neue Kartographien. Zum anderen dient das Transportmedium aber auch der zügigeren Truppenbewegung

8 Dies wurde schon von der Literaturgeschichtsschreibung des Vormärz konstatiert, vgl. Robert Prutz. *Geschichte des deutschen Journalismus*. Hannover: Kius, 1845. S. 16.

9 Vgl. Peter Borscheid. *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*. Frankfurt/M.: Campus, 2004. S. 115ff.

10 Hoffmann von Fallersleben. „Mein Leben“. H. v. F. *Gesammelte Werke*. Hg. Heinrich Gerstenberg. Bde. 7. Berlin: Fontane, 1894. S. 241.

und damit der Eindämmung revolutionärer Bewegungen im Vormärz. Fortschrittsglauben, bürgerliche Revolutionsbegeisterung und staatliche Konterrevolution erweisen sich in der von mir als Metapher begriffenen Bahnreise als unauflösbarer dialektischer Verweiszusammenhang.

II. Zivile und militärische Bedeutung des Bahnreisens

Die vor allem in England und Frankreich zu Beginn des 19. Jahrhunderts ausgetragene Diskussion um Vor- und Nachteile der mechanischen gegenüber den animalischen Fortbewegungsmittel kreist nicht zuletzt um die Frage der zügigen Transportation von Waren aller Art (und später auch von Menschen).¹¹ Die „annihilation of time and space“¹², die die zeitgenössischen Berichte verunsichert angesichts von Dampffahrtschiffen, Omnibussen und Eisenbahnen in der Mitte des 19. Jahrhunderts konstatieren, hinderte jedoch nicht deren rasche Verwendung zur Beschleunigung des frühindustriellen Warenverkehrs wie auch der Truppenverlegungen. Hofmann von Fallersleben hat – wie eingehend skizziert – die Überraschung angesichts der durch Eisenbahngebrauch dynamisierten Truppenverlegung dargestellt, Gustav Freytag folgt ihm hierin¹³; ihr Pendant – die zivile Nutzung durch bürgerliche Passagiere – erscheint in seiner Perspektive nur als zweckmäßige Auslastung des ansonsten leer zurückfahrenden Zuges. Die Freiheitsversprechen der im Entstehen begriffenen Bahnindustrie erscheinen daher als eher euphemistisch: Bahnfahren als Selbstzweck oder gar für Völkerverständigung, Frieden und Fortschritt stellt die Ausnahme, nicht die Regel bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts dar.¹⁴ Primäres Ziel der Einrichtung eines eigenen Schienennetzes und der Durchsetzung eines neuen, anfangs noch beargwöhnten Transportmittels ist nicht die Freiheit des Individuums, sondern der Waren- und Truppenverkehr. Festgelegt auf bestimmte Routen, von denen sie nicht abweichen können und unterbrochen durch die Notwendigkeit, Kohle und Wasser zu laden, sind die Eisenbahnen ständig unterwegs, befördern frische

11 Hier wie auch im Folgenden nach Schivelbusch. *Eisenbahnreise* (wie Anm. 3). S. 13ff.

12 Anonymer Bericht in *Quarterly Review* Bd. 63 (1839). S. 22. (zit. n. Schivelbusch. *Eisenbahnreise* (wie Anm. 3). S. 36).

13 „Unaufhörlich führten die Dampfwagen der neuerbauten Eisenbahn Soldaten ab und zu“, Gustav Freytag. *Soll und Haben*. Hg. Meinhard Hasenbein. München: Hanser, 1977. S. 322.

14 Vgl. Schivelbusch. *Eisenbahnreise* (wie Anm. 3). S. 67.

Lebensmittel vom Land in die Großstädte, Rohstoffe zu weiterverarbeitenden Fabriken, später auch Menschen von den Metropolen ans Meer oder in die Berge: die Verkürzung der räumlichen Entfernung durch die Bahnreise ist Ausdruck wie Begleiterscheinung des Frühkapitalismus. Karl Marx fasst diese Veränderung 1857 in seinen *Grundrissen* mit den Worten:

Es könnte genauer dieses örtliche Moment – das Bringen des Produkts auf den Markt, was eine notwendige Bedingung seiner Zirkulation, außer im Fall Produktionsplatz selbst Markt ist – als Verwandlung des Produkts in Ware betrachtet werden.¹⁵

Die literarischen Bahnreisenden jener Zeit haben sich selber durchaus präzise als Warenpaket verstanden. Ida Hahn-Hahn bemerkt, dass sich der Bahnreisende „zu einem Warenballen herab [setzt] und begibt sich seiner Sinne, seiner Unabhängigkeit“¹⁶, er „hört für die Dauer eines solchen Transports auf Person zu sein und wird Sache, Frachtgut.“¹⁷ Erst die Transportation macht die Ware zum Konsumgut; erst der Schienenverkehr ordnet die Landschaft; erst der Truppentransport rechtfertigt den bürgerlichen Bahnpassagier.

III. (Um-)deutung der Bahnreise durch die Literatur bis 1850

Die romantische Literatur ist in gewisser Weise zunächst resistent gegen die Neuerungen der Bahnreise, betrachtet die beschleunigte Bewegung mit Skepsis, verklärt die ältere Postkutschfahrt als ‚natürlichere‘ Form der Fortbewegung. Abgesehen von den äußeren Neuerungen (große Mehrpersonenzüge, Lokomotive, Bahnhof, Schienen) registriert die Literatur jener Jahre das signifikante Auseinanderfallen von Wahrnehmung und Darstellung. Von Anfang an wird die Bahnfahrt als kulturelles Phänomen begriffen, nicht nur als technisches. Die Entscheidung, Eisenbahnen auf die Schienen zu stellen, bedeutet auch die Verabschiedung der gängigen Reiseerfahrung, bei der der Landschaftsverlauf die Route diktiert. Anders bei der Eisenbahnfahrt: Schienen, Brücken und Tunnel vermitteln den Eindruck einer weitgehend ebenerdigen Fortbewegung, die den Reisenden der betrachteten Landschaft

15 Karl Marx. *Grundrisse der Kritik der Politischen Ökonomie*. Rohentwurf. Hg. Marx-Engels-Lenin-Institut Moskau. Berlin: Dietz 1974. S. 433.

16 Ida Gräfin Hahn-Hahn. *Reisebriefe*. Bd. 1. Berlin: Duncker, 1841. S. 7.

17 Joseph Maria von Radowitz. *Gesammelte Schriften*. Bd. V. Berlin: Reimer, 1853. S. 339f.

entrückt.¹⁸ Zudem wird die gleichförmige Zugsbewegung als unnatürlich empfunden und gegen das freie Spiel der Elemente bei der Kutschfahrt ausgespielt.¹⁹

So schreibt Nikolaus Lenau 1832 in *Der Maskenball* zwar euphorisch „Nach der Freiheit Paradiesen / Nehmen wir den raschen Zug, [...]“²⁰, grenzt aber an anderer Stelle zivilisations skeptisch ein:

Wald und Flur im schnellen Zug
Kaum begrüßt – gemieden;
Und vorbei, wie Traumesflug,
Schwand der Dörfer Frieden.²¹

Die Vernichtung von zeitlicher und räumlicher Distanz (mithin die Vernichtung dessen, was in den Kulturwissenschaften seit annähernd 20 Jahren als ‚Schwelle‘ verhandelt wird) drückt 1844 auch Heinrich Heine aus:

Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig [...]. In vierthalf Stunde reist man jetzt nach Orléans, in ebensoviele Stunden nach Rouen. Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werde! Mir ist, als käme die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt.²²

Heine folgert: „Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen.“²³ Was leidet, ist zunächst die für den Dichter so entscheidende Beobachtungsgabe. Jacob Burckhardt schreibt anlässlich einer Bahnreise 1840: „Die nächsten Gegenstände, Bäume, Hütten und dergleichen kann man gar nicht recht unterscheiden; so wie man sich danach umsehen will, sind sie schon lange vorbei.“²⁴ Zeit, Raum

18 Schivelbusch. *Eisenbahnreise* (wie Anm. 3). S. 26ff.

19 Schivelbusch. *Eisenbahnreise* (wie Anm. 3). S. 28ff.

20 Nikolaus Lenau. *Sämtliche Werke und Briefe*. Hg. Walter Dietze. Bd. 1. Leipzig, Frankfurt/M.: Insel, 1970. S. 81.

21 „Der Postillion“. Lenau. *Sämtliche Werke* (wie Anm. 20). Bd. 1. S. 102.

22 Heinrich Heine. „Lutezia“. H. H. *Sämtliche Werke*. Bd. 6. Hg. Ernst Elster. Leipzig: Bibliographisches Institut 1890. S. 360.

23 Heine. Lutezia (wie Anm. 22). S. 360.

24 Jacob Burckhardt. *Briefe*. Hg. v. Max Burckhardt. Bd. 1. Basel: Schwabe, 1949. S. 151.

und Sozialstrukturen drohen in konservativer Sicht durch die neue Art der Fortbewegung verloren zu gehen.

IV. Dialektik des Bahnreisens in der Vormärzliteratur

Hatten die Romantiker im Bewusstsein einer Relativierung ihrer eigenen Wirkansprüche kritisch auf die Zerstörung von Raum und Zeit durch die technische Entwicklung reagiert, so sahen die Literaten des Vormärz in der Beschleunigung des Reisens und der zunehmenden Mobilität Anknüpfungsmöglichkeiten für eine „Bewegungsliteratur“ (Theodor Mundt) und damit für eine „Littérature engagée“ (Ludwig Börne). Die Hoffnungen auf eine durch die technischen Neuerungen ermöglichte gesamtgesellschaftliche Umwälzung findet ihren Ausdruck nicht zuletzt im *Brockhaus Conversations-Lexikon* von 1834, zu dessen Mitarbeitern Theodor Mundt, Arnold Ruge und Karl August Varnhagen von Ense rechneten. Dieses popularisiert die liberalen Ideen des Vormärz durch Lemmata wie ‚Bewegung‘ und ‚Reaction‘. Das Nachwort formuliert den expliziten Anspruch, in dieser „aufgeregten Zeit“²⁵ einen Überblick zu bewahren durch die „umfassende Bearbeitung der Zeitgeschichte in all ihren Beziehungen auf gesellschaftliche Verhältnisse, Politik und Literatur“.²⁶ Weiter heißt es: „Die Richtung dieses Werks, überall wo es die großen Zeitfragen berührt, ist daher liberal im besten Sinne“.²⁷ Folgerichtig findet sich auch im ersten Band von 1832 ein Eintrag zur Eisenbahn. Jedoch hatte kein geringerer als Georg Herwegh schon 1841 seine Mitstreiter vor überzogenen Hoffnungen, die an die Eisenbahn gestellt wurden, gewarnt:

Ihr Deutschen ebnet Berg und Thal
Für Eure Feuerwagen [...]
Doch bahnet erst in Streit und Kampf
Der Freiheit eine Gasse!²⁸

25 Redaktion. „Nachwort“. *Conversations-Lexikon der neuesten Zeit und Literatur. In vier Bänden*. Bd. 4: S bis Z. Leipzig 1834. S. V.

26 Redaktion. Nachwort (wie Anm. 25). S. VI.

27 Redaktion. Nachwort (wie Anm. 25). S. VII.

28 Anonym [Georg Herwegh]. *Gedichte eines Lebendigen. Mit einer Dedikation an den Verstorbenen*. Zürich/Winterthur: Literarisches Comptoir, 1841. S. 66.

Immer wieder sind es Frauen, die die neuen Maschinen euphorisch als Mittel der Demokratisierung und Verständigung feiern. Louise Otto (die spätere Gründerin des Allgemeinen Deutschen Frauenvereins) etwa dichtet in *Einst und Jetzt* (1847):

Es weht ein neuer Geist um diesen Wagen,
 Der rastlos fort auf Eisenschienen drängt!
 Rings lärmt es auf zum rüstigen Bewegen.
 Und dieses Läuten ruft: Habt Acht! habt Acht!
 Mit jeder Schiene, die wir legen,
 Wird neues Leben in die Welt gebracht.²⁹

Und in Louise von Ploennies Gedicht *Auf der Eisenbahn* (1844) heißt es im Rhythmus der Bahnschwellen:

Rascher Blitz, der hin mich trägt,
 Pfeilschnell von der Glut bewegt,
 Sausend durch des Tages Pracht,
 Brausend durch die dunkle Nacht.³⁰

Zunächst jedoch entwickelte die Vormärzliteratur am Medium der Bahnreise ein dialektisches Bewusstsein: Während auf der einen Seite eine Literatur mit volksdidaktischen Ausrichtungen eine kritische Position zu den neugewonnenen Fortbewegungsmitteln einnimmt, nutzt eine mehr ästhetisch versierte Form der Literatur die Erfahrung der beschleunigten Bewegung, um in atemlosen Stakkatosätzen die beschleunigte Verzeitlichung poetisch einzubinden. Ludolf Wienbarg hat als führender Ästhetiker des Vormärz in seinem Artikel *Die Poesie und die Industrie* (1841) die Aufgabe der jungdeutschen Literatur im Umgang mit technischen Neuerungen wie folgt zusammengefasst:

Vielleicht [...] führt uns diese Epoche nüchterner Betriebsamkeit in einer Epoche höherer, reicherer Poesie; vielleicht aber auch hat die Zukunft unserer Civilisation keinen Raum für poetisches Schaffen und poetischen Genuß; aber, welchen von diesen Vielleicht auch eintreten mag, das steht fest [...] daß der einzelne Schriftsteller nur den Beruf und die Pflicht hat, von seinem

29 Louise Otto. *Lieder eines deutschen Mädchens*. Leipzig: Wienbrack, 1847. S. 188.

30 Louise von Ploennies. *Gedichte*. Darmstadt: Leske, 1844. S. 182.

Standpunkte aus, den Übergang in diese neue Lebensanschauung zu vermitteln – nicht aber, sich derselben gewaltsam entgegensetzen.³¹

Vor allem in Formen der Literatur, die von der zuständigen Geschichtsschreibung als ‚trivial‘ charakterisiert werden, ohne den Zusammenhang zu einer sich entwickelnden ‚journalistischen‘ Schreibart zu sehen, finden sich diese weitgehend unreflektierten, aber formal innovativen Momente. Zunächst jedoch lässt sich an zwei Textausschnitten von Louise Astons Roman *Lydia* (1848) der Zusammenhang von beschleunigtem Reisen und dynamisierten Erzählen beleuchten:

Schnell wurde in Theresens Namen ein Brief geschrieben, der Lydia nach Potsdam einlud. Sobald sie sich auf die Eisenbahn setzt, folgt ihr Cornelia; am Bahnhofe steht ein Wagen, den sie in der Eigenschaft einer Gesellschafterin der Frau von Rebenstock, als die für sie bestimmte Equipage ausgehen wird, und der sie in eine Wohnung führen wird, wo Berger sie erwartet.³²

Signifikant scheint mir der Zusammenhang der Bahnfahrt (die die ProtagonistInnen unternehmen bzw. schildern) und der Erzählform, die angesichts der Dynamik der Fortbewegung entweder – wie in *Lydia* – den Erzählfluss beschleunigt, der atemlos Satzglied an Satzglied hängt; oder der das Zusammenschrumpfen von Erzählzeit und Handlungszeit thematisiert, wie im ‚Revolutionsroman‘. Die Erfahrung und Thematisierung der Bahnfahrt scheint sich auf diese Weise gleichsam in den Text einzuschreiben.

V. Poetologie der Bahnreise

Keinesfalls erschöpft sich jedoch der dichterische Umgang mit der Erfahrung der Bahnreise in der Imitation des Rhythmus, in der erzähltechnischen Einholung – die Erfahrung der Bahnreise scheint in besonderem Maße geeignet, den Blick auf das geschriebene Wort zu lenken: nicht nur, dass seit Erfindung der Eisenbahn ein organisierter Bahnhofsbuchhandel existiert, um die als inkommensurabel begriffene Außenlandschaft besser ignorieren zu können³³ – vielmehr eignet der *Poesie des Dampfes* (wie Anastasius Grün

31 Ludolf Wienbarg. „Die Poesie der Industrie“. *Deutsches Literaturblatt*, Nr. 21 v. 20.2.1841. S. 30.

32 Louise Aston. *Lydia*. Magdeburg: Baensch, 1848. S. 235.

33 Vgl. Schivelbusch. *Eisenbahnreise* (wie Anm. 3). S. 62.

sein programmatisches Gedicht von 1836 betitelt) ein spezifisch poetologisches Moment. Die dynamisierte Reiseform evoziert scheinbar geradezu die poetologische Reflexion von freiheitlicher Dichtung auf ihr Zustandekommen. Grüns Gedicht bringt das wie folgt schon in den ersten beiden Strophen zum Ausdruck:

Ich höre Lieder, ehrenwerthe, klagen,
 Seh' edle Angesichter sich verschleiern,
 Prophetisch trauernd, daß in unsern Tagen
 Der Prosa Weltreich seinen Sieg will feiern;

Daß Poesie, entsetzt, nun fliehen werde,
 Auf schnurgerader Eisenbahn entjagen,
 Entführt auf Dampffregatten unsrer Erde,
 Auf Dampfkarossen ferne fortgetragen!³⁴

Anastasius Grün³⁵ steht in der antiromantischen Tradition der Technikeuphoristen, nimmt aber die poetologische Kritik seiner Zeitgenossen an der Beschleunigungserfahrung zur Kenntnis und verarbeitet sie literarisch. Es scheint daher sinnvoll, Grüns Großgedicht *Poesie des Dampfes* poetologisch zu lesen, also als Ausprägung eines kulturkritischen Diskurses, der die Möglichkeiten der Poesie explizit an die technischen Neuerungen rückbindet und dabei zugleich deren eigene Entstehungsbedingungen reflektiert.

Die poetische Überhöhung, ja Konsekration der neuartigen technischen Phänomene weist Grün zunächst als Fortschrittsgläubigen aus.³⁶ Die Frage, welche Funktion dann noch Poesie eignet, wird im Modus der Poetik beantwortet. In der *Poesie des Dampfes* verkündet Grün mit den „Fanfaren rhetorischer Übertreibung“³⁷, dass die Technik keineswegs den Tod der Poesie einlöse, sondern im Gegenteil der Poesie zu neuen Höhenflügen ver helfe:

34 *Morgenblatt für die gebildeten Stände*, Nr. 8 v. 10.1.1837. S. 29ff. Auch in Anastasius Grün. *Gedichte*. Leipzig: Weidmann, 1837. S. 237-241, hier S. 237, V. 1-8. In der zweiten Auflage von 1850 fehlt die vierte Strophe.

35 Zu Grün als liberalem Dichter des österreichischen Vormärz vgl. Peter Beicken. „Anastasius Grün und der österreichische Vormärz“. *The German Quarterly* 2 (1985): S. 194-207.

36 Grün. *Gedichte* (wie Anm. 34), S. 239, V. 51/52, S. 241, V. 83.

37 Christoph Herin. „Biedermeier“. *Geschichte der deutschen Lyrik. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Hg. Walter Hinderer. Zweite Auflage. Würzburg: Königshausen & Neumann, 2001. S. 279-307, hier S. 286

„So macht euch auf, wohlan, auf alten Gleisen / Der Poesie, der flücht'gen, nachzujagen“.³⁸ Folglich subsummiert Grün unter der *Poesie des Dampfes* auch andere dampfbetriebene Maschinen (Schiffe etwa und Automobile).³⁹

Die fehlende „theoretische Reflexion“⁴⁰ wird durch die Reflexion des Gedichtes auf sein Zustandekommen ausgeglichen; mitnichten erweist sich Grüns Zugang zur Lyrik- und Prosa-Poetik als unterreflektiert.⁴¹ Damit trifft sich Grün mit der herrschenden Auffassung der Zeit. Gottfried Kinkel etwa propagiert 1841, dass die ‚Poesie des Dampfes‘⁴² mehr poetisches Potential als die restaurativen Idyllen-Bilder der Romantik beinhalte:

Der dichtende Geist kann die Poesie des Dampfes noch nicht fassen, er betrachtet das Dampfboot noch, wie sicher die Dichter der alten Zeit den ersten mühsam mit Ruder und Segel gelenkten Kahn gegenüber dem stolzen Triumphzuge des Schwans auf der klaren Flut betrachtet haben. Und doch ist uns jetzt der Kahn und das mastenprangende, ins Ferne strebende, Völker verbindende Schiff vielleicht poetischer als der schwimmende Wasservogel, weil stolzere, erhebendere Ideen dadurch geweckt werden.⁴³

Prosa – vor allem Heines bewegliche und brillante Prosa – galt als gemäßigste Form der Vormärzliteratur, galt als vorbildhaft.⁴⁴ Dass mit Aufkommen der Eisenbahn das ‚prosaische Zeitalter‘ eingeläutet werde und die Poesie verschwinde, war eine häufig geäußerte Befürchtung; dass „der Raum und die Zeit die zwei größten Feinde des menschlichen Kulturfortschreitens“ und der vormärzlichen Revolutionsprogrammatisierung waren und durch die Eisen-

38 Grün. *Gedichte* (wie Anm. 34), S. 237, V. 13.

39 Als kritische ‚Antwort‘ auf Grüns euphorische Position kann Friedrich Avists 1843 in den *Spaziergängen eines zweiten Wiener Poeten* erschienenen Gedicht „Eisenbahn“ gelten, das in der Dampflokomotive die Ursache für eine Verhältnisumkehrung sieht: hatte bislang der Geist den Körper beherrscht, so ist nun der Dampf „[m]it dem Leib [...] verbrüderet, mit dem Geiste stets im Kampf“ (Anonym [Friedrich Avist]. *Spaziergänge eines zweiten Wiener Poeten*. Hamburg: Hoffmann und Campe, 1843. S. 60).

40 Herin. Biedermeier (wie Anm. 37). S. 286.

41 Vgl. Herin. Biedermeier (wie Anm. 37). S. 286.

42 Gottfried Kinkel. „Weltschmerz und Rococo. Ein Zeitbild“ (1841). *Kolatschek's Deutsche Monatsschrift* 1 (1850): S. 182-202, hier S. 200.

43 Kinkel. Weltschmerz (wie Anm. 42). S. 200.

44 Vgl. Theodor Mundt. *Die Kunst der deutschen Prosa*. Berlin: Veit & Cie., 1837.

bahn vernichtet würden, war eine Hoffnung der Jungdeutschen.⁴⁵ Grün steht also auf Seiten derer, die nicht den Verlust der poetischen Landschaft betrauern, sondern das Neue poetisch nutzen wollen.

Poesie des Dampfes von Anastasius Grün zeigt, wie auch die Texte mancher seiner Zeitgenossen, dass Poetik im Zeichen der Eisenbahn die Schilderung von Landschaften ruraler und urbaner Art und die Darstellung gesellschaftlicher Verhältnisse durchaus zu verbinden vermag mit poetologischen Reflexionen sowie mit politischen Einschätzungen, Hoffnungen und Wünschen. Journalistischen Texten hingegen mangelt eher eine Reflexionsfähigkeit auf ihre eigenen Textgestaltungskriterien.

Jenseits der leidigen Debatte, die Bahnbefürworter als Utopisten und Bahnkritiker als Konservative abstempelt, scheint mir ein Blick auf die Selbstverständigungsmöglichkeiten von Literatur über ihr Zustandekommen ein produktiverer Weg der Analyse. Die euphorische Standpunktannahme Anastasius Grüns für das neue Transportmedium weist diesem zugleich eine Funktion als Medium der poetologischen Reflexion zu. Unbestritten der Tatsache, dass dieser Fortschrittsoptimismus die unversöhnliche Spaltung von Kultur und Zivilisation in den letzten zwei Dezennien des 19. Jahrhunderts vorbereitete, leistet Grüns Text doch etwas Wesentliches: sie entbehren nicht eines „tieferen[n] Nachdenken[s]“ und eine „genauere[n] sprachliche Reflexion von Bedingungen und Folgen der Bahn“⁴⁶, im Gegenteil: die neuauftretenden mechanischen Techniken nötigen die Poesie, über ihre eigensten Kulturtechniken (die des Dichtens) Rechnung abzulegen und so Wienbargs Forderung gerecht zu werden, den „Übergang in diese neue Lebensanschauung [d.i. der technische Fortschritt] zu vermitteln“.⁴⁷ Was Grüns Text nicht vermag ist die Reflexion auf die materiale technische Neuerung – Grün flüchtet sich stattdessen in kulturinterne Auseinandersetzung und leistet eine Aktualisierung der technischen Abstrakta in überkommene Allegorien.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass Literatur in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf die dynamisierte Fortbewegungsform der

45 Anonymus. Lemma „Eisenbahn“. *Das große Conversations-Lexicon für die gebildeten Stände*. Hg. Joseph Meyer. Bd. 8. Hildburghausen u.a.: Bibliographisches Institut, 1846. S. 208.

46 Johannes Mahr. *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung. Der Wandel eines literarischen Motius im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert*. München: Fink, 1982, S. 119.

47 Wienbarg. Die Poesie der Industrie (wie Anm. 31). S. 30.

Eisenbahnfahrt reagiert und dass zwei mögliche Reaktionen miteinander konkurrieren: eine euphorische, die in ihrer Darstellung die neuerfahrene Dynamik in die Textgestaltung einzuholen versucht; und eine kritische, die die neue Dynamik als Gefahr einer Entfremdung fasst. Beide Formen der Auseinandersetzung stehen in einem dialektischen Verhältnis zueinander, unterscheiden sich jedoch in ihrem poetologischen Reflexionspotential. Die poetologisch reflektierten Texte⁴⁸ bilden zugleich ein Korrektiv zum Fortschrittsoptimismus, vor dem 1825 schon Goethe gewarnt hatte: „Junge Leute werden viel zu früh aufgeregert und dann im Zeitstrudel fortgerissen [...]; Eisenbahnen, Schnellposten, Dampfschiffe und alle möglichen Fazilitäten der Kommunikation sind es worauf die gebildete Welt ausgeht, sich zu überbieten, zu überbilden [...].“⁴⁹ Die durch die poetologischen Reflexionen gewährleistete Entschleunigung des Textes wirkt als Korrektiv der euphorischen Vorstellung einer *Beschleunigung als Heilserwartungsrest*.⁵⁰

48 Zu denken wäre etwa an Karl Becks Gedicht *Die Eisenbahn* (1837), vgl. dazu Mahr. *Eisenbahnen* (wie Anm. 46). S. 82ff.

49 Brief Goethes an Karl Friedrich Zelter v. 6.6.1825. Goethe war sich nach Überlieferung Eckermanns sicher, dass eine Einigung des deutschen Reiches unabwendbar sei, „unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun.“ (Goethe am 23.10.1828 zu Eckermann).

50 So der Titel eines Exkurses bei Hans Blumenberg, *Lebenszeit und Weltzeit*. Dritte Aufl. Frankfurt/M.: Suhrkamp, 1986. S. 243-248.