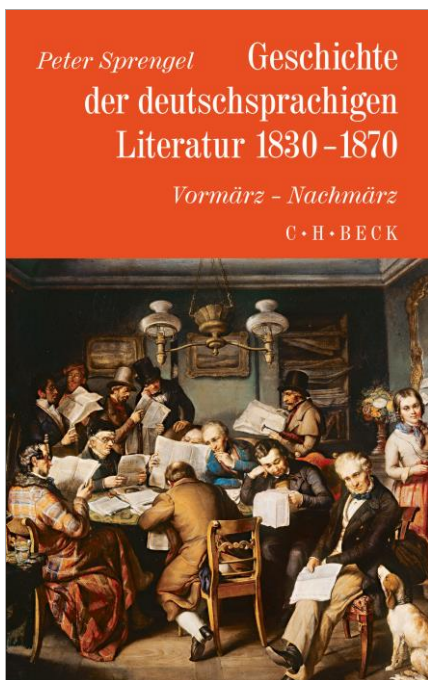


Unverkäufliche Leseprobe



Peter Sprengel
Geschichte der deutschsprachigen Literatur
1830-1870

Vormärz - Nachmärz

2020. 781 S.

ISBN 978-3-406-00729-3

Weitere Informationen finden Sie hier:

<https://www.chbeck.de/15852>

© Verlag C.H.Beck oHG, München

Geschichte der
deutschsprachigen Literatur
1830–1870

Vormärz – Nachmärz

von
Peter Sprengel

C.H.Beck

Dieser Band ist zugleich Band VIII der
Geschichte der deutschen Literatur
von den Anfängen bis zur Gegenwart
begründet von
Helmut de Boor †
und Richard Newald †

© Verlag C.H.Beck oHG, München 2020
www.chbeck.de

Umschlaggestaltung: nach einem Konzept von Fritz Lüdtke
Umschlagabbildung: Heinrich Lukas Arnold, Das Lesekabinett, um 1840,
© bpk/Deutsches Historisches Museum/Arne Psille

Satz: Janß GmbH, Pfungstadt

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck
Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier

Printed in Germany
ISBN 978 3 406 00729 3



klimaneutral produziert
www.chbeck.de/nachhaltig

INHALT

Vorwort	IX
-------------------	----

PORTRÄT EINER EPOCHE

I. Erweiterte Raumerfahrung	3
1. Enge und Weite – vier Lebensläufe	3
2. Neue Mobilität	10
3. Die große Stadt und die Cholera	21
4. Erfahrungsraum Amerika	29
II. Zeitbewusstsein und neuer Realitätsbegriff	40
1. Diagnosen einer Übergangszeit	40
2. Historismus und Denkmalskult	49
3. Bauernstand und «Modersprak»	58
4. Religion(skritik)	63
5. Naturbeschreibung und Naturwissenschaft	71
III. Literatursystem	83
1. Literaturskandale	83
2. Stile und Richtungen	93
<i>Junges Deutschland vs. Romantik 93 · Realismus vs. Klassizismus 97</i>	
3. Poetik und Ästhetik	102
4. «Weltliteratur», transnational	106
5. Vereine und Dichterkreise	114
6. Zeitschriften und Verlage	117
7. Zensur und Ideenschmuggel	124
8. Strafverfolgung und Exil	128
9. Kinder- und Jugendliteratur	135
IV. Nationalmythos Nibelungen	140
1. Eine «deutsche» Sage zwischen den Künsten und Gattungen	140
2. Wem gehört der Mythos?	146
3. Siegfried und der Hort	149
4. Brünhild	153
5. Kriemhild und der Wille zum Untergang	156

POLITIK, ÖFFENTLICHKEIT UND LITERATUR – EREIGNISSE UND DEBATTEN

I. Vor der Märzrevolution	161
1. Die Pariser Julirevolution 1830 und ihre Folgen	161
2. Polnischer Novemberaufstand und deutsche Polenbegeisterung 1830–1832	164
3. Hambacher Fest 1832	170
4. Frankfurter Wachensturm 1833	175
5. Der Hessische Landbote 1834	178
6. Verbot des Jungen Deutschland 1835	182
7. Die Göttinger Sieben 1837	185
8. Kölner Wirren 1837	189
9. Straußenhandel und Züriputsch 1839	195
10. Preußischer Thronwechsel 1840 und Tschech- Attentat 1844	198
11. Rheinkrise 1840	205
12. Kölner Dombau 1842	209
13. Weberaufstand 1844	213
14. Trierer Wallfahrt 1844 und Leipziger Gemetzel 1845 . . .	218
15. Schweizer Freischarenzüge 1844/45 und Sonderbundskrieg 1847	222
16. Polnische Aufstände 1846 und 1848, Polenprozess 1847 . .	225
17. Lola Montez und die bayrische «Morgenröte» 1847 . . .	228
18. Schleswig-Holstein: Erbfolgestreit und Erhebung 1846–1850	232
II. Märzrevolution(en) 1848/49	236
1. Wien (März – Juli 1848)	236
2. Berlin (März – Juli 1848)	244
3. Baden (März/April 1848)	251
4. Frankfurter Nationalversammlung (Mai – September 1848)	256
5. Wien (Oktober/November 1848)	267
6. Berlin (Oktober – Dezember 1848)	272
7. Abgelehnte Kaiserproklamation (März/April 1849)	277
8. Stuttgart – Dresden – Pfalz – Baden (Mai – Juli 1849) . .	282
III. Nach der Märzrevolution	290
1. Staatsstreich Louis Napoleons 1851	290
2. Kölner Kommunistenprozess 1852	292
3. Krimkrieg 1853–1856	294
4. Von Solferino zur Schillerfeier 1859	297
5. Preußischer Verfassungskonflikt 1862–1866	302

6. Gründung des Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins 1863	305
7. Dänischer Krieg 1864	308
8. Deutscher Krieg 1866	311

LITERATURGESCHICHTE NACH GATTUNGEN

I. Epik	319
1. Erzähltheorie und Gattungspoetik	319
2. Thesen- und Reflexionsroman	323
3. Initiationsgeschichte und Bildungsroman	328
<i>Zwischen Tradition und Experiment 328 · Mignon und kein Ende 331 · Zähmung des Subjekts (Stifter, Keller) 335 · Bildung durch Arbeit (Ludwig, Freytag) 344 · Skepsis und Rückzug (Raabe) 350 · Weibliche Bildung 356</i>	
4. Historisches Erzählen	359
<i>Oben und unten 359 · Scott und die Folgen 364 · Ekkehard und Witiko 373 · Jüdische Geschichte und biographisches Erzählen 380 · Zwischen Teleologie und Kulturgeschichte 384</i>	
5. Zeit- und Gesellschaftsroman	390
<i>Zeitreflexion 390 · Revolutionsromane 392 · Ritter vom Geiste 395 · Sozialromane 398 · Nachmärz und Zeitgeschichte 403</i>	
6. Novelle	407
<i>Formtraditionen 407 · Kunst und Künstler 410 · Gesellschaftskritik 419 · Anthropologie der Liebe 424</i>	
7. Dorfgeschichte und Bauernroman	429
<i>Gothelf und Auerbach 429 · Zwischen Revolution und Mode 434</i>	
8. Ghettogeschichte	440
9. Kriminalerzählung	446
<i>Das Verbrechen im Allgemeinen 446 · Institutionenkritik und Professionalisierung 450</i>	
10. Abenteuerroman	454
11. Märchen	461
12. Versepos, Verserzählung	470
<i>Gott und Welt 471 · Krieg und Vaterland 475 · Ritter und Feen 479 · Satire und Komik 483 · Reisen und Exotik 488 · Versnovellen 492 · Idylle und Anti-Idylle 496</i>	
II. Dramatik	500
1. Dramen- und Theatertheorie	500
2. Bürgerliches und soziales Drama	506
3. Künstlerdrama	516
4. Liebesopfer	524

5. Geschichtsdrama	531
<i>Antike(n) 531 · Vom Mittelalter zur Neuzeit 543 · 1789 und die Folgen 553</i>	
6. Welt- und Erlösungsdrama	563
7. Lustspiel	567
<i>Romantisierende und Literaturkomödie 567 · Aristophanes-Nachfolge 571 · Gesellschaftskomödie 576</i>	
8. Posse	581
III. Lyrik	591
1. Lyriktheorie und poetologische Lyrik	591
2. Liebeslyrik – Abschied von der Erlebnisdichtung?	596
3. Naturlyrik	608
4. Politische Lyrik	618
5. Glauben, Zweifeln, Trauern – Aspekte der Gedankenlyrik	632
6. Zwischen Lied und strenger Form – mit einem Exkurs zum Bildgedicht	641
7. Ballade	649
IV. Nichtfiktionale Prosa	662
1. Biographie	662
2. Autobiographie	668
3. Tagebuch	675
4. Reisebild, Reisebrief, Reisebericht	681
5. Feuilleton, Kunst- und Musikkritik	693
6. Gelehrte Flaschenpost	700

ANHANG

Literaturverzeichnis	707
Register	735

VORWORT

Vor diesem Buch kann aus verschiedenen Gründen nur gewarnt werden. Denn in eben der Zeit, die hier beschrieben wird, entwickelte sich der Typus der deutschen Literaturgeschichte – und zwar mit allen Vorzügen, aber auch abschreckenden Zügen, die ihm bis heute nachgesagt werden. Jedenfalls wusste Robert Prutz 1847 schon genau, was die Hörer seiner *Vorlesungen über die deutsche Literatur der Gegenwart* erwartete, wenn sie «eine jener Literaturgeschichten» aufschlagen, «deren jetzt so zahlreiche und großen-teils so vortreffliche erscheinen»:

Sie nehmen das Buch, Sie schlagen es auf: über die Anfänge unserer mittelalterlichen Poesie – wie gründlich, wie ausführlich, mit welcher Sorgfalt, welchem Fleiße sind alle Reste gesammelt! mit welcher Unverdrossenheit, welcher Liebe jedes Kleinste, jedes Unbedeutendste erläutert! – Sie lesen weiter, Sie kommen an die dürre, abschreckende Periode des sechzehnten und siebzehnten Jahrhunderts, unter die theologischen und philologischen Dichter: auch hier wie gründlich, wie ausführlich! mit welcher Ausdauer, welchem Mute sind auch hier die gewaltigsten Massen tapfer bezwungen, die ödesten Steppen rüstig durchschritten! Weiter in das achtzehnte Jahrhundert – es ist nichts vergessen! Dichter, die kaum einer mehr kennt, Schriftsteller, die niemand mehr liest, ja von denen es fraglich ist, ob sie nur jemals viel Leser gehabt [...] – hier werden sie alle getreulich noch einmal verzeichnet und eingeteilt und abgemalt, wie sie geheißen und wie alt sie geworden und was sie alles geschrieben, und auch kein Zettelchen wird uns geschenkt!

Prutz spricht von dünnen Perioden und öden Steppen; vielen seiner Zeitgenossen erschien die hier behandelte aufregende Schwellenzeit selbst als eine Art Durststrecke oder Übergangsphase – jedenfalls in Deutschland. Und das gilt zum Teil auch für die Nachwelt. Vor die Beschäftigung mit der deutschsprachigen Literatur gerade des mittleren 19. Jahrhunderts hat der Geist der Moderne rotleuchtende Warntafeln gestellt. Eine davon stammt von Kurt Pinthus, dem Herausgeber der expressionistischen Lyrikanthologie *Menschheitsdämmerung* (1919), der sich danach allerdings in einen glühenden Verfechter der Neuen Sachlichkeit verwandelte und von diesem gewandelten Standpunkt aus unter dem Titel *Männliche Literatur* in der Zeitschrift *Das Tagebuch* 1929 einen ironischen Rückblick auf die Stilgeschichte der letzten Epochen entwarf:

Entwicklungstheoretiker können den zwangsläufigen Weg aufzeigen: vom breiten, breiigen Stil des 19. Jahrhunderts, jener Zeit, die viel Zeit für ›Bildung‹ hatte und erst dumpf die Probleme der Zukunft vorfühlte [...] über die Ausdrucksformen einer realistischen Reizsamkeit, welche nervöse und soziale Zustände schilderte [...] über jene jähren Explosionen des Expressionismus, die parallel gingen zur Explosion der Menschheit in Kriegen, Revolutionen, Umschichtungen [...] bis zu diesem Streben nach einem zeitgemäßen, sachlichen unpathetischen Stil, der als einziges ungeheures Abenteuer auf dieser Erde: unser Leben fasst.

Mit dem »breiten, breiigen Stil« ist offenkundig die Erzählprosa von Autoren wie Stifter, Keller oder Raabe gemeint, die in ihren großen Romanen die Problematik einer individuellen Bildungsgeschichte zur Darstellung brachten, dabei aber gerade die aktuellsten Entwicklungen der damaligen Wirtschaft und Industrie ausklammerten. Hier setzte auch das kritische Verdikt des Romanisten Erich Auerbach an, der in seinem vielbeachteten Werk über die abendländische Geschichte der »Mimesis« 1946 die künstlerische Spiegelung der hochentwickelten französischen Gesellschaft in den Romanen eines Stendhal, Balzac oder der Brüder Goncourt würdigte, für die deutsche Literatur derselben Zeit aber nur einen bedauernden Seitenblick übrig hatte:

Die Zerstückelung und Einschränkung des Realistischen blieb auch bei seinen [sc. Goethes] jüngeren Zeitgenossen und bei den nächsten Generationen die gleiche; bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts blieben die bedeutendsten Werke, die überhaupt Gegenstände der zeitgenössischen Gesellschaft ernsthaft zu gestalten suchten, im halb Phantastischen oder Idyllischen oder doch wenigstens im engen Bezirk des Lokalen; sie geben das Bild des Wirtschaftlichen, Gesellschaftlichen und Politischen als ein ruhendes. Das trifft gleichmäßig so verschiedene und jeweils so bedeutende Schriftsteller wie Jean Paul, E. Th. A. Hoffmann, Jeremias Gotthelf, Adalbert Stifter, Hebbel, Storm – noch bei Fontane greift der gesellschaftliche Realismus kaum in die Tiefe, und die politische Bewegung bei Gottfried Keller ist ausgesprochen schweizerisch. Vielleicht hätten Kleist und später Büchner eine Wendung herbeiführen können, aber es war ihnen keine freie Entwicklung beschieden, und sie starben zu früh.

Immerhin: Büchner wird der Literaturgeschichte des zweiten Jahrhundertdrittels als Hoffnungsträger gelassen – ein Revolutionär und radikaler Formveränderer, der zu Lebzeiten allerdings ohne Wirkung blieb und erst von der übernächsten Generation wiederentdeckt wurde. Auch an Grabbe könnte man in diesem Sinne denken oder an Annette von Droste-Hülshoff. Beiden

wurde bis in jüngste Zeit hinein eine Intensität des persönlichen Ausdrucks zugesprochen, die sie in ihrer Zeit zu Außenseitern machen musste. Wenn man in diesem Zusammenhang auch an solche Autoren der dreißiger und vierziger Jahre erinnern darf, die zu ihrer Zeit schon Anerkennung, ja Verehrung genossen, fallen einem Namen wie Heine oder Lenau, Hebbel oder der frühe Stifter (vor dem «Breiig»-Werden seines Erzählstils) ein – Autoren, denen seit dem 20. Jahrhundert wiederholt Modernität oder eine Art Vorläuferschaft dazu und Anschlussfähigkeit an heutige Diskurse bescheinigt wurden.

Über all diesen potenziellen Hoffnungsträgern für ein modernes Interesse an der Literatur an der Schwelle zur Mitte des 19. Jahrhunderts schwebt jedoch ein begriffliches Damoklesschwert: «Biedermeierzeit». Unter diesem Titel hat der Germanist Friedrich Sengle in den Jahren 1971–1980 ein dreibändiges, insgesamt mehr als 3000 Seiten zählendes «Forschungsmonument» (Tilman Venzl, Yvonne Zimmermann) vorgelegt, das die Epoche von 1815 bis 1848 als Zeit der Restauration beschrieb (was in seinem Verständnis freilich auch gewisse Momente des Aufbegehrens einschloss). Dabei wurden die konservativen Elemente der damaligen Literatur stark betont, und zwar durchaus auch in einem formalen Sinn – als Wiederanknüpfung an barocke oder rhetorische Traditionen. Automatisch rückten ganz andere Autoren in den Vordergrund: Grillparzer und Raimund, Platen und Mörike, Immermann, Auerbach und natürlich Gotthelf.

Sie verkörpern für Sengle und seine Schüler ein geistig-kulturelles Klima und eine Mentalität, die am plastischsten vielleicht von Helmut Koopmann in einem Lexikonartikel von 1997 beschrieben wurden:

Die Welt des Biedermeier ist eine bewusst beschränkte Welt; geordnete Sozialverhältnisse, das Leben in der kleinen Gemeinschaft der Großfamilie, das Sich-Begnügen mit den Verhältnissen, so wie sie sind, auch die Hinnahme einer bürgerlichen oder kleinbürgerlichen Enge kennzeichnen die Welt des Biedermeier ebenso wie die stark protestantisch gefärbte Tugendlehre, die auf Erfüllung der Pflicht, auf Sparsamkeit, Fleiß, Arbeitswilligkeit, Verzicht auf eigene Wünsche zugunsten einer Gemeinschaft abzielt. Das Wirken im Alltag, die Beschränkung des eigenen Tuns und Handelns auf das Gegebene, die Freude auch am Unbedeutenden, eine ausgesprochene Abneigung gegenüber Konflikten und das Fehlen jeglicher Streitkultur bestimmen das Leben und gleichermaßen die Literatur, die dieses Leben beschrieb.

Täuscht der Schein, oder ist dieser Beschreibung auch eine gewisse Nostalgie, eine Sehnsucht zur Idylle beigemischt? Tatsächlich ist die Begriffsgeschichte des Biedermeier als kulturgeschichtlicher Terminus immer wieder von aktuellen Befindlichkeiten beeinflusst worden. Die Bezeichnung ist, das muss man wissen, ja keine zeit-

genössische. Der Name «Biedermeier» – eine Art Steigerung von «Biedermann» – taucht in leicht abweichender Schreibung erstmals als angeblicher (und angeblich schon verstorbener) Verfasser von parodistischen Gedichten auf, die Adolf Kußmaul und Ludwig Eichrodt ab Frühjahr 1855 in den *Fliegenden Blättern* (München) veröffentlichten. Das ironische Vorwort leitet aus der Figur des beschränkten schwäbischen Schulmeisters Gottlieb Biedermaier spielerisch sogar schon eine ästhetische Kategorie ab:

Gemütliche Biederkeit ist der Grundton, der durch diese Lieder zieht, eine naive Beachtung der einfachsten Verhältnisse des Lebens, welche der raffinierte moderne Weltmensch gar nicht mehr zu erkennen vermag, eine Verehrung der Autorität und Ordnung, wie sie uns leider in den Wirrsalen der letzten Jahre ganz abhanden gekommen ist. Schade, dass nicht schon unser großer Schiller seinen wackeren Landsmann gekannt hat, er hätte gewiss nicht vergessen, in seiner Abhandlung über das Naive auch das Verhältnis der Biederkeit zur Idee des Schönen zu entwickeln, und die ästhetischen Begriffe des *Biederschönen* und *Biedermaiern* würden ihm nicht entgangen sein, welche somit uns aufzustellen übrig geblieben ist.

Es blieb dem Interesse für Alltagsgeschichte und Kunstgewerbe vorbehalten, dem Begriff des Biedermeier am Anfang des 20. Jahrhunderts erstmals zu positiver öffentlicher Bedeutung zu verhelfen. Der kunstgeschichtlich gebildete Romancier Georg Hermann (eig. Georg Hermann Borchardt) legte mehrere Jahre nach seinen das Biedermeier-Berlin verklärenden Romanen *Jettchen Geberts Geschichte* und *Henriette Jacoby* einen illustrierten Sammelband vor: *Das Biedermeier im Spiegel seiner Zeit. Briefe, Tagebücher, Memoiren, Volksszenen und ähnliche Dokumente* (1913). Am Vorabend des Weltkriegs, mitten im Strudel der sich überstürzenden hauptstädtischen Modernisierung erschien die stilsichere Lebenskultur einer zwangsweise entpolitisierten Vergangenheit als sicherer Hafen. Auch Sengles Lehrer Paul Kluckhohn, der 1935 an prominenter Stelle *Das Biedermeier als literarische Epochenbezeichnung* diskutierte, dürfte die epochentypischen Gefühle der «Resignation» und «Entsagung» nicht unabhängig von seiner persönlichen Betroffenheit – nämlich dem Gedanken der inneren Emigration – herausgestellt haben. Ganz offen, ja offensiv geht Sengle mit den politischen Rahmenbedingungen um, die den Anfang seiner Biedermeier-Studien bestimmten; demnach haben ihm die restaurativen Tendenzen der Adenauer-Ära die Augen für die Bedeutung von Metternichs Restauration geöffnet.

Als alternativer Epochenbegriff für die Ära vor 1848 steht allerdings schon seit dem frühen 20. Jahrhundert der Begriff des «Vormärz» im Raum. Bereits 1935 notiert Adolf von Grolmann in einem germanistischen Forschungsbericht leicht gequält, dass ein und dieselbe «Zeit [...] einmal Vormärz heißt und das andre Mal Biedermeier» und überdies manchmal zehn und manchmal sechzig Jahre daure. Indem der Begriff «Vormärz» die 48er Revolution als nächste Phase oder Abschluss ins Spiel bringt – sei es rein chronologisch (wie man ja auch von Vorkriegszeit sprechen kann) oder teleologisch (als eine Art Vorbereitung der Revolution) –, weckt er im Vergleich zur «Bieder-

meierzeit» geradezu gegensätzliche Assoziationen. So konnte sich in der Germanistik des späten 20. Jahrhunderts, befeuert durch die Polemik gegen linke Fachkollegen, an der es Sengles Monographie nicht fehlen ließ, ein regelrechter Grabenkrieg um die angemessene Benennung der Epoche entwickeln. Kurz nach dem Erscheinen der ersten beiden Bände der *Biedermeierzeit* konterte Peter Stein (der später an der Universität Lüneburg tätige Germanist, nicht der Theatermann) 1974 mit einer Gegendarstellung unter dem programmatischen Titel *Epochenproblem «Vormärz» (1815–1848)*.

Nur ein Jahr später erschien innerhalb der umfangreichsten Literaturgeschichte, die von Autorenkollektiven der DDR verfasst wurde (und sich dem Titel nach übrigens präzise als Gegenunternehmung zur gleichfalls zwölfbändigen Literaturgeschichte des Verlags C.H.Beck zu erkennen gibt), ein Doppelband, dessen erste Hälfte genau demselben Zeitraum gewidmet ist wie der hier vorliegende Band. Darin ist erwartungsgemäß viel von politisch engagierter, zeitkritischer und volkstümlicher Literatur, einleitend – und mit klarer Festlegung auf die «*geschichtliche* Periode von 1830 bis 1848» – auch von «Vormärz» die Rede. Der Begriff «Biedermeier» kommt nur in der Überschrift eines kurzen Abschnitts vor, der der «biedermeierlich-epigonalen Lyrik und Versepiik» gewidmet ist. Mit Bezug auf privatistische Rückzugstendenzen schon der 1820er Jahre wird darin bemerkt, dass «diese Erscheinung [...] von der bürgerlichen Literaturwissenschaft meist mit dem unscharfen Begriff «literarisches Biedermeier» umschrieben wird» (*Geschichte der deutschen Literatur. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, VIII/1).

Die Begriffsschlacht ist ohne klare Sieger oder Verlierer ausgegangen. Walter Erhart statuiert in einem anregenden Vortrag (gedruckt 2008) ein eher komplementäres Verhältnis der Bezeichnungen, die sich offenbar wie zwei Seiten einer Medaille zueinander verhalten. Dass 2005 in einer Reihe germanistischer Einführungen eine *Einführung in die Literatur des Vormärz* erschien, die mit einem Kapitel ««Epoche» Vormärz (1815–1848)» eröffnet wird, könnte man zunächst als Beleg für eine fortschreitende Durchsetzung des Vormärz-Begriffs werten. Der Blick ins Inhaltsverzeichnis belehrt allerdings schnell darüber, dass sich der Verfasser Norbert Otto Eke primär der politisch engagierten Literatur der 1830er und 1840er Jahre zuwendet. Solange aber nicht auch konservative oder apolitische Autoren vollgültig als Repräsentanten des Vormärz wahrgenommen werden, bleibt der Begriff eine Richtungsbezeichnung unter anderen und wird die Kategorie des Biedermeier nicht definitiv abgelöst. Einen großen Schritt in eben diese Richtung verspricht das gerade erschienene monumentale – gleichfalls von Eke verantwortete – *Vormärz-Handbuch*. Übrigens ist aus der Praxis der letztgenannten Veröffentlichungen ersichtlich, dass die Dominante des Vormärz nach aktuellem Verständnis auch die Bestrebungen des Jungen Deutschland einschließt, während ein profilierter Kenner der Epoche wie Jost Hermand vor einem halben Jahrhundert beide Phänomene noch in deutlicher Trennung

neben- oder nacheinander gesehen hat. Der Vormärz beginnt nach heutiger Sprachregelung offenbar einvernehmlich spätestens 1830.

Der vorliegende Band, der die Bezeichnung «Vormärz» ja im Titel führt – in einem rein chronologischen Sinn, wie unten besprochen –, vermeidet eine Stellungnahme im Streit um die beiden Begriffe, wie er diese selbst auch als Richtungsbegriffe meidet. Er gliedert das Material nach Gattungen statt nach Stilen, Schulen oder Autoren und legt politische Großereignisse als Eckdaten zugrunde: hier die Reichsgründung als wichtigstes Ergebnis des deutsch-französischen Kriegs 1870/71, dort die französische Julirevolution 1830 mit ihren weit nach Deutschland und Polen ausstrahlenden Wirkungen. Wie noch zu zeigen ist, verstärkt sich die kulturelle Zäsur, die mit dem letztgenannten Ereignis verbunden ist, durch das Gewicht, das dem Tod Goethes (März 1832) in der damaligen Öffentlichkeit beigemessen wurde, und Heines zeitnahe Verabschiedung der «Kunstperiode».

An einer allzu strikten Handhabung des Einstiegsdatums ist der Verfasser dieses Bandes allerdings durch eine Entscheidung seines Vorgängers innerhalb der literaturgeschichtlichen Reihe gehindert. Der deutsch-australische Literaturwissenschaftler Gerhard Schulz, der den vorhergehenden Doppelband *Die deutsche Literatur zwischen Französischer Revolution und Restauration* (1983–1989) verfasst hat, konzentrierte sich im zweiten Teilband über den Zeitraum 1806–1830 auf die auslaufende klassisch-romantische Literaturbewegung und bezog dabei nicht nur, wie selbstverständlich, Goethes letzte literarische Aktivitäten, sondern auch das weitere Wirken romantischer Autoren wie Brentano, Chamisso, Eichendorff oder Tieck ein, das im Einzelfall bis in die 1850er Jahre reichte.

Mit diesem Surplus war jedoch auch ein Verzicht verbunden: «Von der ausführlicheren Behandlung habe ich deshalb jene Schriftstellerinnen und Schriftsteller ausgeschlossen, die erst in der frühen Restaurationszeit ihre Arbeit begannen. [...] Für eine Literaturgeschichte, die Teil einer größeren Serie ist, mag eine solche Entscheidung akzeptabel sein» (Bd. VII/2, S. X). Der vorliegende Band nimmt die sich daraus ergebende Verpflichtung ernst und integriert in seine Darstellung nicht nur die von Schulz ausgesparten vor 1830 liegenden Werke Grillparzers, Raimunds, Immermanns, Platens und Heines (um nur die wichtigsten Namen zu nennen), sondern auch das Œuvre ihrer schon vor 1830 verstorbenen Generationsgenossen Hauff und Waiblinger.

Kaum betroffen von der Flexibilisierung des Anfangsdatums, die sich durch diese Anpassung an das vorausgehende Kettenglied ergibt, ist die tektonische Besonderheit der nachfolgenden literaturgeschichtlichen Darstellung. Fast genau in der Mitte des behandelten Zeitstrahls steht die nach beachtlichen Anfangserfolgen letztlich tragisch gescheiterte Märzrevolution 1848/49. Der einschneidenden Wirkung dieser politischen Zäsur tragen andere mehrbändige literaturgeschichtliche Unternehmungen dadurch Rech-

nung, dass sie hier einen neuen Band beginnen lassen – so die von Horst Albert Glaser herausgegebene *Deutsche Literatur. Eine Sozialgeschichte* (VII: *Vom Nachmärz zur Gründerzeit*, 1982) und die von Rolf Grimminger begründete *Sozialgeschichte der deutschen Literatur* (VI: *Bürgerlicher Realismus und Gründerzeit*, 1996).

Auch in der internen Planung dieses Bandes wurde eine Zeitlang eine Zweiteilung des Aufbaus – vor und nach der Märzrevolution – erwogen. Der Verfasser hat sich letzten Endes dagegen entschieden und der eminenten Bedeutung des Ereignisses auf andere Weise Rechnung zu tragen versucht: nämlich durch Einfügung eines aus dem üblichen Aufbau einer Literaturgeschichte herausfallenden Kapitelblocks «Politik, Öffentlichkeit und Literatur – Ereignisse und Debatten», der sich der Verzahnung von politisch-literarischem Diskurs und Ereignisgeschichte vor, während und nach der Märzrevolution widmet. Die verblüffende Vielfalt der Texte, die zeitnah reflektierend oder eingreifend (jedenfalls eingreifen wollend) auf die aktuelle historische Situation Bezug nehmen, hat den Schreibenden selbst überrascht und in seiner exzeptionellen Vorgehensweise bestätigt – übrigens ohne Bedauern darüber, dass dabei der Rahmen der kanonisierten Literatur immer wieder durchbrochen werden musste.

Der Verzicht auf eine prä- und postrevolutionäre Zweiteilung des Bandes lässt manche Kontinuitäten und Diskontinuitäten besser sichtbar werden (dazu gleich mehr), vor allem aber reagiert er auf ein wiederholt eingefordertes fachliches Desiderat: nämlich die stärkere Berücksichtigung des sogenannten «Frührealismus» vor 1848. Die selbstbewusste Etablierung des nachmärzlichen programmatischen Realismus in den 1850er Jahren hat lange vergessen lassen, dass sich bestimmte realistische Schreibweisen schon in den dreißiger und vierziger Jahren ausprägten oder vorbereiteten, ja im Einzelfall (Büchner!) mit einer Radikalität praktiziert wurden, die im Poetischen Realismus keineswegs mehr gutgeheißen wurde. Dieser gesamte Komplex des «Frührealismus» – der übrigens auch als Epochenbezeichnung im Gespräch war – kann sich in einer gattungsgeschichtlich (statt nach Zeitphasen) angelegten Kapitelgliederung unauffällig, aber umso schlüssiger entfalten.

Zu den Kontinuitäten, die in dieser Versuchsanordnung mit unmittelbarer Evidenz hervortreten, gehört die andauernde Beliebtheit heute völlig verschollener Genres wie des Versepos oder der hochrhetorisch organisierten politischen Lyrik eines Geibel oder Herwegh (der Unterschied von Partei und Position fällt gar nicht so schwer ins Gewicht). Beliebt bleibt gleichfalls – über die Schwelle von 1848/49 hinaus – die Gesamtheit historischer Dichtungsformen vom Geschichtsroman à la Scott über die verschiedensten Erscheinungsformen des historischen Dramas bis zur Ballade. Allerdings verengt sich allmählich der Kreis der Themen, die auf Interesse bei einem größeren Publikum rechnen können; übrig bleiben im Wesentlichen solche Stoffe, die die angestrebte nationale Einigung, den antiklerikalen Kultur-

kampf, die Führungsrolle Preußens und die Hoffnung auf einen starken Führer oder Feldherrn spiegeln.

In seltsamer Spannung zum offiziell verkündeten Geschichtsoptimismus der Epoche behauptet sich aber auch die Faszination, die vom Nibelungenlied und der ihm zugrunde liegenden germanischen Sage ausgeht. Als intermediales Band vereint sie, wie im letzten Kapitel des ersten Abschnitts eigens ausgeführt, Kaulbachs Münchner Freskenzyklus mit Wagners *Ring-*Opern und Hebbels tragischer Trilogie.

Diese Literaturgeschichte beginnt mit einem kleinen Kapitel, in dem anhand von vier exemplarischen Schriftsteller-Lebensläufen der epochentypische Gegensatz von Enge und Weite, Statik und Dynamik vergegenwärtigt wird – also letzten Endes jener Gegensatz, der in den erhitzten Debatten um den Namen «Biedermeier» oder «Vormärz» gemeint ist. Sie verzichtet jedoch wie gesagt auf die Nutzung dieser Begriffe als Richtungsbezeichnungen. Wenn sie wie auf dem Titelblatt gelegentlich von Vormärz und Nachmärz spricht, so geschieht das in einem chronologischen und/oder pragmatisch auf die revolutionären Ereignisse bezogenen Sinn, wie er schon drei Zeugnissen aus der unmittelbaren Nachbarschaft der Märzrevolution zu eigen ist.

In einer Rezension lyrischer Neuerscheinungen in den *Blättern für literarische Unterhaltung* vom 12. März 1850 (also fast auf die Woche genau zwei Jahre nach Revolutionsbeginn) äußert der Kritiker seine Unsicherheit hinsichtlich der Einschätzung, ob sich diese neuen Gedichte «verspätet oder verfrüht» hätten: ob sie nämlich «der Vergangenheit oder der Zukunft, dem Vormärz oder dem Nachmärz, oder endlich dem Märzen-Idus selbst angehören». Im gleichen Jahr veröffentlichte Karl Gutzkow, immer auf der Höhe der Zeit, eine Sammlung seiner Feuilletons unter dem Titel *Vor- und Nachmärzliches*. Der Revolutionsskeptiker Grillparzer reagierte allerdings noch schneller und reimte schon Ende 1848 angesichts der Niederschlagung der Revolutionen in Wien und Berlin:

Vormärzlich ist der Februar,
Es preis ihn wer da will,
Doch auf den März unmittelbar,
Folgt auch nur der April.

Erlaubt seien noch einige eher technische Hinweise. Mit der männlichen Grundform «Autor», «Leser» etc. ist prinzipiell immer die weibliche Variante mitgemeint. – Jahreszahlen in Klammern bezeichnen, wenn nicht anders vermerkt, das Datum des Erscheinens eines Werkes, das sich von der eingedruckten Jahreszahl der Erstausgabe gelegentlich unterscheiden kann; wo ein Vorabdruck in einer Zeitschrift bekannt ist, wird dessen Datum genannt. – Titel werden nach Möglichkeit in der Originalschreibung des

Erstdrucks wiedergegeben. – Den Dank an die Berliner Bibliotheken und hier vor allem an die Philologische Bibliothek der Freien Universität, mit dem ich schon eine frühere Literaturgeschichte beschlossen habe, darf ich erneuern und ergänzen: Eine wesentliche Hilfestellung bot mir das Online-Portal «Zentrales Verzeichnis digitalisierter Drucke», über das Hunderte von Erstausgaben der hier behandelten Autoren – überwiegend aus dem Bestand der Bayerischen Staatsbibliothek München – mühelos ermittelt und abgerufen werden können.

Berlin, im Frühjahr 2020

Peter Sprengel

I. ERWEITERTE RAUMERFAHRUNG

1. Enge und Weite – vier Lebensläufe

Der Bürgermeistersohn aus dem mecklenburgischen Stavenhagen war schon auf der Schule durch mangelnde Disziplin aufgefallen. Auf Wunsch des Vaters 1831 in Rostock in Rechtswissenschaft immatrikuliert, genoss er als Mitglied des Corps Vandalia, das ihn freilich wegen «rüpelhaften Verhaltens» bald ausschloss, und der Rostocker Burschenschaft in vollen Zügen die Freiheit des studentischen Lebens. Auf eigenen Wunsch 1832 an die Universität Jena gewechselt, die Hochburg burschenschaftlicher Aktivitäten schlechthin, trat er umgehend der radikalen Burschenschaft Germania bei, aus der er nach deren revolutionärer Selbstverpflichtung auf dem Allgemeinen Burschentag (26. Dezember 1832) allerdings zusammen mit mehreren Kommilitonen Ende Januar austrat. Nach einem Duell und der ihm vorgeworfenen Verwicklung in einen gewalttätigen studentischen Krawall ließ er sich schon im Februar 1833 das Abschiedszeugnis aushändigen.

Infolge seiner nachträglichen polizeilichen Ausweisung und der deutschlandweiten Ermittlungen gegen die Burschenschaften nach dem gescheiterten Frankfurter Wachensturm vom April 1833 (S. 175 ff.) stieß der Ex-Jenenser beim Versuch der Immatrikulation an einer anderen Universität im Herbst des Jahres auf Schwierigkeiten. In Leipzig abschlägig beschieden, hatte er die Rückreise in Berlin nur für wenige Tage unterbrochen, um von einem Vetter Reisegeld zu erhalten, als er dort Ende Oktober 1833 verhaftet und auf die Stadtvogtei verbracht wurde, wo er vergeblich jede persönliche Kenntnis vom Verbot der Germania und ihren revolutionären Zielsetzungen bestritt. Während der Untersuchungshaft in der Berliner Hausvogtei tröstete sich der mecklenburgische Staatsbürger noch mit der vermeintlichen Unzuständigkeit der preußischen Behörden. Im November 1833 auf die schlesische Festung Silberberg abgeführt, erfuhr er dort jedoch im Januar 1837 mit mehrmonatiger Verspätung sein Todesurteil, zugleich mit der zwischenzeitlich verfügten Begnadigung zu dreißigjähriger Festungshaft. Diese sollte sich durch zwei Amnestiemaßnahmen letztlich auf knapp sieben Jahre verkürzen.

Fritz Reuter (1810–1874) hat die späteren Stationen seiner Festungshaft in dem plattdeutschen Lebensroman *Ut mine Festungstid* (1862) so gewissenhaft wie humorvoll-verklärend dargestellt. Kein Wort von den quälenden Wochen im Lazarettbett, an das ihn regelmäßig wiederkehrende depressiv-dipsomanische Anfälle fesselten, kein Wort von der Todesangst, die den

jungen Mann jahrelang zermürbt haben muss. Selbst die unzumutbaren hygienischen Bedingungen für die politischen Gefangenen in der Festung Magdeburg werden im Zusammenhang mit dem Sachverständigengutachten, das diese feststellt und zur Umverteilung der Häftlinge führt, mit satirischem Galgenhumor quittiert: «Un denn wunnern sick de Lüd' noch, wo einer Demokrat werden kann. As wie inspunnt würden, wiren wi't nich, as wi rute kemen, wiren wi't all.» (II, 10)

Der Mecklenburger darf die letzte Phase seiner Haft gnadenhalber im mecklenburgischen Dömitz absitzen. Vorher aber lernt er das preußische Festungswesen in verschiedenen Himmelsrichtungen kennen. Auf die langen Jahre in Silberberg, die der Autor dem Leser erspart, folgen nach kurzem Zwischenaufenthalt in Glogau (gleichfalls Niederschlesien) Magdeburg im Westen und – nach Zwischenstopp in Berlin, nur über das brüchige Eis der Weichsel erreichbar – Graudenz im Osten. Auf den lustspielhaften Miniaturdramen, die sich dort abgespielt haben sollen, liegt (mit über hundert Seiten auch quantitativ) der Schwerpunkt der Erzählung; eine frühere Fassung des Abschnitts war schon 1855 in hochdeutscher Sprache unter dem charakteristischen Titel *Heitere Episode aus einer traurigen Zeit* erschienen.

«Wat so'n Minsch all erlewen deiht!» Gemäß diesem ersten Satz des ganzen Buchs steht das Zwischenmenschliche, das auch der seiner äußeren Freiheit Beraubte erleben kann, im Zentrum der Darstellung. Es schließt die menschliche Teilnahme an den Organen des Strafvollzugs ein, wie schon im ersten Teil die Sympathie mit dem wohlwollenden Glogauer Kommandanten bezeugt, von dem wir in einem Nachtrag erfahren, dass er mittlerweile dem Wahnsinn verfallen ist. In der Fülle der geschilderten sozialen Interaktionen bildet Reuters Bericht insgesamt das beeindruckende Zeugnis einer historisch schon obsoleten Form des Freiheitsentzugs; sie wird ab der Jahrhundertmitte auch in Deutschland vom amerikanischen Modell der Einzelhaft in neuerrichteten Zellengefängnissen verdrängt, von denen man sich einen erhöhten Resozialisierungsdruck versprach, obwohl sie gerade die kommunikativen Möglichkeiten der Häftlinge beschnitten.

Zwischen den Zeilen wird gleichwohl deutlich, dass die auf dreißig Jahre angelegte «Festungstid» (die stufenweise Reduktion des Strafmaßes wird im Text verschwiegen) die größtmögliche Katastrophe für das noch ganz in Entwicklung befindliche biographische Ich darstellt. Sie verhindert jede Form der aktiven Lebensplanung über einen absehbaren Entlassungszeitpunkt hinaus und damit auch den geringfügigsten persönlichen Nutzen im Sinne der Bildungsidee. Das ist die Hauptbotschaft des zentralen Berlin-Abschnitts, der zugleich die traumatische Untersuchungshaft – gespiegelt im furchterregenden Intermezzo einer erneuten Verlegung in die Hausvogtei – wenigstens indirekt zur Sprache bringt. Er startet mit einem Vorgriff auf die spätere Zeit der Freiheit und des Ehestands. Bei einem Berlin-Besuch (den er schon am nächsten Tag abbricht, weil ihn die Erinnerung an das

Erlittene zu stark erschüttert) will der Autor seine Frau mit den Worten vor das Gefängnis geführt haben: «Süh, dor hewwen sei mal üm min Lewensglück spelt, un *sei* hewwen gewonnen.» Im Spiel um das Lebensglück des Individuums hatte der hier durch ein anonymes Plural-«Sie» verkörperte Staat die besseren Karten; dem Verlierer bleibt nur die Genugtuung, seine Schulden vollständig beglichen und damit seine persönlich-bürgerliche Ehre gewahrt zu haben: «Ick heww't betahlt; mihr als betahlen kann de Minsch nich; ward ok nich von em verlangt.»

Eine so stark durch rigideste Unterdrückung freiheitlicher Impulse geprägte Ära wie die Doppelpepoché Vormärz/Nachmärz findet im schreibenden Gefangenen oder inhaftierten Schriftsteller ihre Leitfigur. Hessische und badische Demokraten wie Friedrich Ludwig Weidig und Gustav Struve (S. 252) bestätigen sich durch Abfassung von Gedichten noch im Kerker ihre innere Autonomie; bei Weidig, der unter verschärften Haftbedingungen zwei Jahre später stirbt, bewährt sich diese Strategie allerdings nur in der Anfangsphase der Gefangenschaft. Die *Kerkerpoesien* (1844) des Sozialisten Wilhelm Weitling lassen dagegen den Kontrollverlust verspüren, den der Gefangene in 48-stündiger Dunkelhaft erleidet (S. 629). Sein unmittelbar nach der Entlassung aufgeschriebenes *Gefängnistagebuch* ist in einzelnen Zügen als Dokument einer Haftpsychose zu lesen. Andere Oppositionelle thematisieren ihre Inhaftierung in größerem Abstand wie Wilhelm Schulz im Zürcher Exil 1846 mit dem *Briefwechsel eines Staatsgefangenen und seiner Befreierin* (fokussiert auf der unter Mithilfe der Ehefrau bewerkstelligten Flucht aus der badenhausener Festungshaft 1834) oder Otto von Corvin-Wiersbitzki, der als einer der militärischen Führer der Badischen Revolution 1849 in Rastatt von einem preußischen Kriegsgericht zum Tode verurteilt und nur dank der Intervention seines Verteidigers zu einer langjährigen Zuchthausstrafe in Einzelhaft begnadigt wurde. Er berichtet darüber in den *Erinnerungen eines Volkskämpfers* (1861) und der späten Briefdokumentation *Aus dem Zellengefängnis* (1884).

Internationale Höhepunkte der Gefängnisliteratur des 19. Jahrhunderts bilden Silvio Pellicos *Le mie prigioni* (*Meine Gefängnisse*, ital. 1832) und Fjodor Dostojewskis *Aufzeichnungen aus einem Totenhaus* (russ. 1861/62). Der italienische Nationalist wurde vom Metternich-Regime 1824 zum Tode verurteilt und in die Bleikammern Venedigs gesperrt; die fünfzehnjährige Festungshaft im mährischen Brünn, zu der er ersatzweise begnadigt wurde, kostete ihn die Gesundheit, konnte aber – so die zentrale Botschaft der Bekenntnisschrift – sein Vertrauen zur Religion nicht erschüttern. Auch Dostojewskis *Aufzeichnungen* verdanken ihre anhaltende Stoßkraft einer programmatischen Idee: nämlich der Volksverbundenheit, zu deren Wertschätzung sich der zu Kettenhaft und Zwangsarbeit in Sibirien verurteilte aristokratische Ich-Erzähler unter größten persönlichen Leiden durchringt. Zugrunde liegt die insgesamt zehnjährige sibirische Lagerhaft und Militärzeit Dostojewskis, der 1849 in St. Petersburg zum Tode verurteilt, ja sogar zu seiner Schein-Hinrichtung geführt wurde. Die existentialistische Krassheit, mit welcher der sich keineswegs als Regimekritiker verstehende Autor die zaristische Katorga darstellt, macht sein Buch – sehr im Unterschied zu Reuters beschaulichem Mundarttext – zu einem vielbeachteten Vorläufer der weltweiten Lagerliteratur des 20. Jahrhunderts.

Reuters Schicksal ist kein Einzelfall – weder in den 1830er Jahren noch später: Im Zuge der 1848er Revolution werden sich ähnliche Muster hundertfach wiederholen. Doch auch jenseits der polizeilich-politischen Koordinaten und des gesellschaftlichen Engagements lässt sich im Lebenslauf des erst spät – nämlich mit *Läuschen un Rimels* (1853) – zu Anerkennung und kontinuierlicher Produktion gelangten niederdeutschen Schriftstellers eine Struktur von epochenspezifischer Signifikanz ablesen. Gemeint ist der Umschlag von beträchtlicher Freiheit und Mobilität zu denkbar großer Unfreiheit und Statik, die allerdings in der faktischen Abfolge der Haftstationen und ihrer narrativen Ausgestaltung auch wieder eine beachtliche Vielfalt und Veränderung in sich schließt. Auffällige Wechsel von Enge und Weite, ja eine frappierende Dialektik zwischen beiden Polen kennzeichnen auch Biographie und Lebenswerk anderer Autor(inn)en der Zeit, von denen auf den nächsten Seiten drei exemplarisch hervorgehoben werden sollen: Ida Gräfin Hahn-Hahn, Karl Postl alias Charles Sealsfield und Friedrich Hebbel.

Ida von Hahn (1805–1880) entstammte einem vornehmen mecklenburgischen Adelsgeschlecht, dessen wirtschaftliche Situation allerdings durch die Theaterleidenschaft ihres Vaters, des sogenannten «Theatergrafen», ruiniert war. Sie erlebte im Alter von vier Jahren die Scheidung der Eltern und ging 1826 eine Vernunftehe mit einem wohlhabenden Vetter ein, der sie den Doppelnamen Hahn-Hahn verdankte. Die Ehe verlief überaus unglücklich; die Gräfin, die die Annäherungen ihres Mannes als Vergewaltigung erfuhr, ließ sich noch vor der Geburt ihres einzigen Kindes, einer geistig schwer behinderten Tochter, scheiden. Hahn-Hahn begründete danach eine Reiseexistenz. In Begleitung des verwitweten kurländischen Barons Adolf von Bystram bereiste sie die Schweiz (1835), Österreich, Italien und Spanien, Skandinavien (1842) und den Orient (1843/44). Als Gegenfinanzierung entdeckte sie die literarische Verwertung: In schneller Folge erschienen die auflagenstarken und üppig honorierten Reisebücher *Jenseits der Berge* (1835, über Italien), *Reisebriefe* (1841), *Erinnerungen aus und an Frankreich* (1842), *Ein Reiseversuch im Norden* (1843) und *Orientalische Briefe* (1844).

Reisen, auch weibliches Reisen, und das Schreiben darüber waren damals, wie noch zu zeigen ist (S. 10 ff., 681 ff.), ebenso Mode wie modern. Von der jungdeutschen Inanspruchnahme des Reisetemas für einen liberalen (und übrigens stark männlich geprägten) Fortschrittsdiskurs setzt sich Hahn-Hahn allerdings demonstrativ ab. Ihr Ideal ist die altmodische Reisekalesche, die sie tatsächlich am liebsten käuflich erworben hätte, und nicht die den Zeitrhythmus normierende, dem «revolutionären Treiben» (an den Bruder, 30. Mai 1844) von Passagieren der zweiten Klasse Vorschub leistende Eisenbahn. Auch im Orient, den sie mit wachen Augen betrachtet, wenngleich verzerrt durch die Brille eurozentrischer und rassistischer Vorurteile,

sucht sie das gute Alte und ein Antidot zu den allgegenwärtigen Veränderungen in Europa. Wenn sie die selbstbestimmte Naturnähe des Beduinen preist und den Orient insgesamt zum «Land des Individuums» erhebt, verrät sich allerdings Hahn-Hahns Teilhabe an der – doch sehr europäischen und zeitgemäßen – Ideologie des Individualismus, die bis zur Jahrhundertmitte auch die programmatische Aussage ihrer Romane bildet.

Das umfangreiche Romanwerk Hahn-Hahns trägt in der Klischeehaftigkeit bestimmter sich wiederholender Typen und der Abhängigkeit von einem stark französisch geprägten Gesellschaftsjargon (treffend karikiert in Fanny Lewalds Parodie *Diogena*, 1848) zweifellos triviale Züge. Dennoch gelingt es der Autorin, sehr persönliche Erfahrungen in die fiktionale Welt ihrer Romane einzubringen – wie im Hauptwerk *Gräfin Faustine* (1842) die Geschichte der eigenen Ehe und ihre prekäre Stellung zwischen dem Lebensgefährten (aber nicht Liebespartner) Bystram und dem einseitig geliebten liberalen Politiker Heinrich Simon, von dessen späterer demokratischer Karriere (Mitglied der Reichsregentschaft 1849) sich die Aristokratin freilich nur mit Schauern abwenden konnte.

Die Erschütterungen der Revolutionszeit dürften zusammen mit Bystrams Tod (1849) entscheidend zur Konversion (1850) der Protestantin zum katholischen Glauben beigetragen haben, die diese Frau der Feder auch sogleich in die Öffentlichkeit trug (S. 89). Mit Unterstützung von Erzbischof Ketteler eröffnete Hahn-Hahn 1853 in Mainz das Kloster Zum guten Hirten, das sie bis zu ihrem Tode bewohnte, ohne freilich ein Ordensgelübde abgelegt oder sich zur Klausur verpflichtet zu haben. Eine Art Askese oder Abdankung vollzog sie gleichwohl als Schriftstellerin. «Meint Ihr denn wirklich, ich sei zu nichts anderem bestimmt, als ewig Romane für Euch zu schreiben?» An die Absage, die diese rhetorische Frage von 1851 impliziert, hat die Autorin sich zwar nicht gehalten. Ihre künftigen Romane (z. B. *Maria Regina*, 1860) bewegen sich jedoch in einer geschlossenen Welt des Glaubens jenseits der Standards und des vorwiegenden Interesses der literarischen Öffentlichkeit.

Den umgekehrten Weg aus dem Kloster in die Weite der (Neuen) Welt ging Karl oder genauer Carolus Magnus Postl (1793–1864), der sich seinen Verpflichtungen als katholischer Priester, Mitglied und Sekretär des böhmischen Kreuzherrenordens 1823 durch Flucht entzog und der steckbrieflichen Fahndung durch einen Identitätswechsel in Übersee entging. Schon 1826 tauchte er mit einem Reisepass, der auf den Namen Charles Sealsfield ausgestellt war, wieder in Europa auf und bot sich (vergeblich) dem Metternich-Regime als Spitzel an, mit dem er doch in seiner anonymen Londoner Buchveröffentlichung *Austria as it is* (1828) kritisch ins Gericht ging. Auch seinen ersten Amerikaroman *Takeah; or the White Rose*, der kurz nacheinander 1829 in Philadelphia und London erschien, verfasste Sealsfield in englischer Spra-

che. Mit der ersten Ausgabe der deutschen Version 1833 begann eine vielbeachtete Karriere als Verfasser von Abenteuerromanen (S. 455 f.) und Amerika-Experte, die 1842–1846 in eine achtzehnbändige, nun erstmals namentlich (mit «Sealsfield») gekennzeichnete Werkausgabe des Metzler-Verlags mündete. Danach verstummte dieser zweite große Unbekannte der Literatur – nach dem gleichfalls erst spät aus der Anonymität hervortretenden Walter Scott – für die Zeitgenossen.

Auf dem Grabstein des 1864 im Schweizer Solothurn Verstorbenen steht: «Charles Sealsfield Bürger von Amerika». Mit seinem letzten, fünfjährigen USA-Aufenthalt hatte Sealsfield die amerikanische Staatsangehörigkeit erworben. Es war seine vierte Amerikareise. Rechnet man die von ihm auf dem Atlantik zurückgelegten Entfernungen mit den anderen rekonstruierbaren Reisen zusammen, kommt man auf eine für das 19. Jahrhundert höchst respektable Mobilitätssumme von 87 000 Kilometern. Sie wurden größtenteils in der ersten Klasse zurückgelegt; Sealsfield soll erfolgreich an der Börse spekuliert haben und in den Mitteln seines Gelderwerbs auch sonst nicht wählerisch gewesen sein. Als Landbesitzer in Louisiana profitierte er von der Sklavenhaltung in den amerikanischen Südstaaten. Auch seine Romane verbergen keineswegs die Sympathie des Autors für die quasi aristokratische und zugleich – aufgrund des Mangels staatlicher Institutionen – halb anarchistisch anmutende Existenzform der texanischen Plantagenbesitzer.

Fast zwei Erdumrundungen; ein Österreicher, der als Amerikaner in der Schweiz stirbt; ein höchst erfolgreicher Schriftsteller, der sich als solcher aber nur zwei Jahrzehnte lang betätigt und anscheinend keinerlei familiäre Bindungen eingeht – die zyklische Bewegung um eine leere Mitte erinnert an die wohl berühmteste Erzählung Sealsfields. *Die Prairie am Jacinto* (in: *Das Cajütenbuch*, 1841) erzählt von einem unerfahrenen Reiter, der tagelang durch die frühlingsgrüne Prärie, jedoch immer nur im Kreis reitet, bis er durch einen Mörder gerettet wird. Auch diese Hilfe aus dem Bereich der Kriminalität, durch einen Kerl übrigens, der «Spunk im Leibe» hat, scheint ins biographische Muster zu passen.

«Meine Jugend ist mir wie ein Schorf», heißt es in Benns Gedicht *Der junge Hebbel*. Tatsächlich wuchs Friedrich Hebbel (1813–1863) in Wesselburen im damals zu Dänemark gehörigen Dithmarschen unter beengtesten Verhältnissen auf. Nach dem Tod des Vaters, eines Flickmaurers und Tagelöhners, tritt der Vierzehnjährige in den Dienst des Kirchspielvoigts und schläft in dessen Haus nachts zusammen mit dem Kutscher in einem Verschlag unter der Bodentreppe. Aus der untergeordneten Position ergeben sich bald erste Handhaben des Aufstiegs: Aufgrund seiner intellektuellen Fähigkeiten wird der Jüngling als Gerichtsschreiber in einem separaten Büro eingesetzt; der Bücherschrank des Voigts vermittelt dem Autodidakten wichtige Eindrücke. Durch die Hamburger Schriftstellerin und Zeitschriften-Herausgeberin

Amalie Schoppe gewinnt Hebbel, der 1835 im Alter von 21 Jahren selbst nach Hamburg aufbricht, ersten Zugang zur literarischen Szene.

Seine weitere Entwicklung lässt sich zu einem großen Teil nach dem traditionellen Modell von ›Wanderjahren‹ erzählen, wobei das Wort teilweise in seinem vollen Sinn genommen werden kann – mit einer winterlichen Fußreise von München nach Hamburg beschädigt der 26-Jährige seine Gesundheit nachhaltig. Gerade die spektakulärsten Auswärtsstationen des jungen Hebbel sind durch Mangel bedingt: so der Aufenthalt in Kopenhagen, von dem sich der dänische Untertan in erster Linie materielle Unterstützung versprach, und die längeren Studienaufenthalte in Paris (1843/44) und Rom (1844/45): Beide verdanken sich einem Reisestipendium als der einzigen konkreten Förderung, die Hebbel beim dänischen König erwirken konnte. Indirekt verdankt der Autor ihnen auch seine definitive bürgerliche Konsolidierung. Denn es ist die Rückreise aus Rom, die Hebbel nach Wien und in den Hafen der Ehe mit der gutgestellten Burgtheater-Schauspielerin Christine Enghaus führt.

Mit dem sozialen Settlement, das Hebbel schließlich sogar zum Besitzer eines kleinen Landhauses im Salzkammergut macht, kommt der Zug in die Ferne bei ihm nicht zum Erliegen. Bis kurz vor seinem Tod unternimmt er – teils geschäftlich motivierte – Bahnreisen bis nach Krakau oder Paris, ja sogar nach London, wo ihn 1862 sein alter Freund Sigmund Engländer mit der Lage der Arbeiter im fortgeschrittenen Kapitalismus bekannt macht. Doch handelt es sich dabei jetzt um Abstecher, die von einem sicheren Standort unternommen werden – Ausbrüche auf Zeit, mit denen sich der Schriftsteller beweist, dass er der Enge nicht verfallen ist, die ihn als Trauma der Jugend sein Leben lang begleitet.

Ein klostrophobisches Schreckbild kleinbürgerlicher Enge hat Hebbel in seinem zweiten Drama *Maria Magdalena* (1844) geliefert, einer Art Fortsetzung des bürgerlichen Trauerspiels unter den Bedingungen des 19. Jahrhunderts. Sein erster Gedichtband (1842) enthält den Zyklus *Lebens-Momente*, dessen erster Teil mit der Besinnung auf die eigene Geburt und die engen Schranken einsetzt, die seiner frühen Entwicklung gesetzt waren. Indem der Lyriker die geistigen und materiellen Entbehrungen in Wesseln und während der anschließenden Hungerjahre ins Bild des »Kerkers« fasst, nähert sich sein Gedicht in verblüffender Weise der Gefängnisliteratur der Zeit. Dessen Botschaft steht allerdings quer zum Geist des Vormärz, denn der Kerker, von dem es spricht, ist nur um den Preis der Ich-Aufgabe oder des Todes zu überwinden:

Liegt Einer schwer gefangen
In öder Kerkernacht,
So töt' er das Verlangen
Nach Freiheit, wenn's erwacht.

Wenn auch sein ernstes Streben
Zuletzt das Ziel erringt,
Wer gibt ihm Mut und Leben
Zurück, die es verschlingt?

Tritt er hinaus in's Freie
Und fühlt sich ganz zerstört,
Da fragt er sich mit Reue,
Warum er sich empört.
Und stärker, immer stärker,
Wird er sein eigener Feind,
Bis ihm zuletzt sein Kerker
Als seine Welt erscheint.

2. Neue Mobilität

Napoleons Kriege und die Anfänge der Industrialisierung hatten auch im zivilen Sinn eine allgemeine Mobilisierung ausgelöst, die ungeachtet der politischen Erstarrung von den Menschen des Vormärz in Phantasie und sozialer Praxis energisch aufgegriffen wurde. Noch bevor das Junge Deutschland die Literatur der Bewegung auf seine Fahnen schrieb, gab es einen allgemeinen Aufschwung der Reisekultur, ja eine fast «epidemische Reiselust» (Johanna Schopenhauer, 1828), die sich allerdings erst die geeigneten Werkzeuge schaffen musste.

«Werner ist vor vierzehn Tagen mit dem Wagen zweimal über und über gekehrt worden, auf dem Wege von Münster nach Hülshoff, hat aber, Gottlob, nichts gekriegt.» Im Brief an Sophie von Haxthausen vom 23. April 1845 gestaltet Annette von Droste-Hülshoff den Unfall des Bruders zu einer kleinen Zirkusnummer aus: der Wagen mit den Rädern in der Luft, Werner in der Pfütze sitzend, der Einzug der dreckbespritzten Unfallopfer hoch zu Ross auf dem heimischen Schloss. Das Reisen mit der Kutsche war nicht nur zeitraubend, sondern auch mit erheblichen Gefahren verbunden, und dazu trug bis tief ins 19. Jahrhundert hinein wesentlich der desaströse Zustand der Fahrwege bei.

Der erste Schritt zur Modernisierung der Verkehrsverhältnisse bestand denn auch in einem Ausbau des Straßennetzes, insbesondere durch Erweiterung der im 18. Jahrhundert angelegten, teils schon von der napoleonischen Verwaltung verlängerten Chausseen. Sie bildeten eine entscheidende Voraussetzung für die Einführung der Schnellpost in Preußen ab 1819: mit gefederten Wagen nach einem festen Fahrplan, der auch Nachtfahrten einschloss, sowie mit Austausch der Pferde und des Postillons in regelmäßigen Abständen. Um 1830 existierten im Königreich schon über 144 Linien, die sich zu einem zusammenhängenden Netz von Königsberg bis Wesel zusam-

menschlossen. Das Fahrtempo steigerte sich gegenüber der herkömmlichen Kutsche auf ca. zehn Stundenkilometer; durch die zahlreichen Zwischenhalte ergab sich freilich eine längere Reisezeit. Wer am Sonntagabend in Münster aufsaß, konnte am späten Montag in Paderborn aussteigen.

Der Adel allerdings verschmähte lange Zeit die Nutzung dieses öffentlichen Verkehrsmittels; erst in den letzten Lebensjahren hat das adlige Fräulein von der Droste häufiger von der Schnellpost Gebrauch gemacht. Für ihre langen Reisen nach Meersburg am Bodensee war die gebrechliche Dame zusehends auf moderne Technik angewiesen: neben der Eisenbahn, die sie erst auf kürzeren Strecken benutzte (zwischen Heidelberg und Mannheim), vor allem auf das Dampfschiff, mit dem die rund 800 Kilometer zwischen Wesel und Mannheim überwunden wurden. Die Dampfschiffahrt, die ab 1840 den Atlantik eroberte, hatte sich seit 1825 bzw. 1830 auf Rhein und Donau etabliert und war ein wesentlicher Motor des sich dort – nicht zuletzt dank zahlreicher englischer Besucher – entwickelnden Tourismus.

Wie umstritten die technische Innovation in der Anfangszeit war, zeigt der satirische Dialog *Ein Dampfschiff*, der 1829 in der Stuttgarter *Damen-Zeitung* erschien; die anonyme Veröffentlichung wurde zeitweilig Mörike zugeschrieben, stammt aber mit größter Wahrscheinlichkeit von Carl Spindler. Darin wird das «Dampfboot» gleichzeitig als «herrliche» und «teuflische Erfindung» bezeichnet. Eine «nervenschwache Mutter» beklagt die Emissionen des Raddampfers («Das betäubende Geräusch der Räder ... der Steinkohlendunst»), der junge Maler dagegen die hohe Geschwindigkeit: «Das Schiff geht wie ein Pfeil, und lässt mir nicht Muße, die mindeste Skizze der herrlichen Ufer zu nehmen.»

Dass die Fortschritte der Technik die Kunst gefährden könnten, sprach sich am Ende der «Kunstperiode» (S. 42) schnell herum. Das Dampfschiff, nach dem 1826 sogleich eine populäre Zeitschrift benannt wurde, signalisiert denn auch in Freiligraths Gedicht *Ein Flecken am Rheine* den Anfang vom Ende der Romantik. Der Lyriker, der damals in St. Goar am Rhein unweit des Loreleifelsens wohnte – mit direktem Blick auf die Hauptlinie der Dampfschiffahrt –, begrüßte 1842 seinen in Richtung Dänemark durchreisenden älteren Kollegen Uhland. Der scheinbar paradoxe Umstand, dass sich der Doyen der romantischen Balladendichtung nicht zu Fuß oder zu Pferde, sondern auf einem banalen Raddampfer den vielbesungenen Fluss hinunter bewegte, wird im Gedicht von der personifizierten Romantik mit schmerzlichem Lächeln quittiert; in direkter Hinwendung zu ihr heißt es:

Da flog er hin! Der letzte Rauch verschwamm!
 Da flog er hin, dein jüngster, reinsten Kämpfer!
 Dein Lächeln floh, trüb stand der Berge Kamm,
 In meinem Herzen pocht' es wundersam:
 Dein letzter Ritter – ach, und auf dem Dämpfer!
 Dahingerissen von der neuen Zeit
 Des Mittelalters fromme Trunkenheit!

Die eigentliche Sensation bestand natürlich in der Einführung der Eisenbahn mit dampfgetriebener Lokomotive als Personenverkehrsmittel, in Deutschland eher symbolisch antizipiert mit der Eröffnung der nur sechs Kilometer kurzen Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth 1835 nach englischem Vorbild, mit englischer Technik und anfangs auch englischem Lokomotivführer. Größere verkehrstechnische Bedeutung kam der Eröffnung der Bahnstrecke zwischen Leipzig und Dresden 1839 zu, deren Bau im Elbtal – unter Beteiligung Hunderter aus der Ferne wie wimmelnde Ameisen erscheinender Arbeiter – in der Rahmenhandlung von Julius Mosens Erzählband *Im Moose* (1846) aus autobiographischer Perspektive vergegenwärtigt wird.

Das westliche Ausland war schon etwas weiter. Am 5. Mai 1843 kann Heine als Korrespondent der Augsburger *Allgemeinen Zeitung* aus Paris über die Eröffnung von gleich zwei neuen Bahnlinien berichten:

Die Eröffnung der beiden neuen Eisenbahnen, wovon die eine nach Orleans, die andere nach Rouen führt, verursacht hier eine Erschütterung, die jeder mitempfindet [...]. Während aber die große Menge verduzt und betäubt die äußere Erscheinung der großen Bewegungsmächte anstarrt, erfasst den Denker ein unheimliches Grauen, wie wir es immer empfinden, wenn das Ungeheuerste, das Unerhörteste geschieht, dessen Folgen unabsehbar und unberechenbar sind. [...] So muss unsern Vätern zumut gewesen sein, als Amerika entdeckt wurde, als die Erfindung des Pulvers sich durch ihre ersten Schüsse ankündigte, als die Buchdruckerei die ersten Aushängebogen des göttlichen Wortes in die Welt schickte. Die Eisenbahnen sind wieder ein solches providenzielles Ereignis, das der Menschheit einen neuen Umschwung gibt, das die Farbe und Gestalt des Lebens verändert; es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte, und unsre Generation darf sich rühmen, dass sie dabei gewesen. Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unsrer Anschauungsweise und in unsern Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig.

Der Absatz endet mit der visionären Wahrnehmung der deutschen Linden und der Nordseebrandung, die den Verfasser schon jetzt angesichts der bevorstehenden Verknüpfungen des Streckennetzes mit der Heimat erfüllt – bei anderer Gelegenheit soll der Pariser Emigrant allerdings sein Unbehagen angesichts der Vorstellung bekundet haben, dank der Bahn schon in zwölf Stunden in Deutschland sein zu können.

Heine begnügt sich also nicht mit den äußeren Effekten und praktischen Vorteilen der neuen Verkehrstechnik. Er fragt nach ihren Folgen für Wahrnehmung und Vorstellungswelt und begründet gerade von dort aus die

Gleichrangigkeit des aktuellen Ereignisses mit den umwälzenden Veränderungen des menschlichen Bewusstseins zu Beginn der Neuzeit, indirekt übrigens auch mit der Französischen Revolution. Denn selbstverständlich soll sich der Leser angesichts der Worte vom «neuen Abschnitt der Weltgeschichte» und vom Stolz, dass man «dabei gewesen» sei, an Goethes – von ihm selbst in der *Campagne in Frankreich* (1822) überlieferten – Ausspruch bei der Kanonade von Valmy 1792 erinnern.

Noch eine zweite Anspielung auf den Höhenflug des deutschen Geistes gegen Ende des 18. Jahrhunderts lässt sich im obigen Zitat erkennen. Heines Bemerkung über die Vernichtung des Raums durch die Eisenbahn ist zwar im Kontext der zeitgenössischen Publizistik keineswegs originell – ähnliche Feststellungen trifft auch der 130 Seiten lange Eisenbahn-Artikel in *Meyers Conversationslexikon* 1846 –, dürfte aber in Verbindung mit einem Stichwort wie «Elementarbegriffe» auf den Stellenwert der raum-zeitlichen Kategorien in Kants Erkenntniskritik zielen. Ein typisches Heine-Argument! Wie schon in der *Romantischen Schule* die deutsche Denk-Revolution neben die französische Revolution der politischen Praxis gestellt wurde, tritt sie jetzt in Konkurrenz zur Dampftechnik.

Nur wenige Monate nach dem von Heine kommentierten Ereignis hatte in Paris ein «Comédie-Vaudeville» von Jean Bayard und Charles Varin Premiere, mit dem lapidaren Titel: *Paris, Orléans et Rouen*. Das Stück diente Nestroy als Vorlage für seine wiederum nur wenige Monate später aufgeführte Posse mit Gesang *Eisenbahnheiraten* oder: *Wien, Neustadt, Brünn* (1844). Darin wird das französische Modell auf die aktuell bestehenden Bahnverbindungen Wiens heruntergebrochen, nämlich auf die sogenannte Nord- und Südbahn. In einer turbulenten Komödienhandlung werden Liebe bzw. Heiraten und Eisenbahn miteinander verknüpft; die «Anbahnung» von erotischen Beziehungen unterliegt gleichsam einer ähnlichen Beschleunigung, wie sie das neue Verkehrsmittel ermöglicht. Und es erscheint von daher nur als logisch, dass eben derjenige «Ehestandscandidat» (wie es im ursprünglichen Titel heißt), der keine Bahnerfahrung, ja sogar Angst vor dem Zugreisen hat, am Schluss ohne Partnerin allein zurückbleibt, und zwar auf einem Bahnsteig. Der Zug ist für ihn in jeder Hinsicht abgefahren.

Auch Fritz Reuter setzt fehlende Eisenbahn-Kompetenz als Merkmal der Komisierung ein. In seiner satirischen Verserzählung *De Reis' nah Bellingen* (1858) besteigt eine Gruppe mecklenburgischer Bauern den Zug nach Schlesien (!), um nach Belgien zu gelangen, findet aber bald wieder nach Hause zurück, weil den einzelnen Teilnehmern beim Aussteigen zwischendurch jeweils der Zug davonfährt. «Nu kik mal, wo dat rokt un dampft! / Un hür mal, wo dat wirkt un stampft» – im Staunen der Provinzler über das ihnen unbekannte Erscheinungsbild der Eisenbahn wiederholt sich die Sprachlosigkeit der Zeitgenossenschaft um 1840 über die erste Begegnung mit der neuen Technik. In der naiven Annahme von Reuters Protagonisten, in der Lokomotive sei in Wirklichkeit ein Pferd versteckt, spiegelt sich gewissermaßen die langanhaltende Übertragung von Gleichnissen aus der Tier- und Mythenwelt (Dampfross, Feuersdrache) auch in der literarischen Auseinandersetzung mit dem Schienenfahrzeug.

Chamisso's Gedicht *Das Dampfroß* (1829) steht am Anfang einer langen Reihe von Gedichten und anderen schriftstellerischen Zeugnissen, die sich von der Einführung der Eisenbahn Fortschritte im Sinne der Aufklärung versprechen. Ohne jeden konkreten Kontakt mit dem technischen Konstrukt entstanden, nimmt sich das Gedicht die utopische Freiheit, die 'Ver-nichtung' der Kant'schen Kategorien in anderer Richtung zu erproben, als Heine sie an der Eisenbahn festmacht. Bei Chamisso wird weniger der Raum als die Zeit aufgehoben, und zwar rückwärts: Der Reiter seines ver-dächtig einem erneuerten Pegasus ähnlich sehenden Dampfrosses kann sich in die Stunde der eigenen Geburt, ja in die Brautzeit der Großeltern zurück-zaubern und mit dem längst verstorbenen Napoleon konversieren, vielleicht sogar den Lauf der Geschichte rückwirkend korrigieren.

Ebenso utopisch nehmen sich – zumal vor dem Hintergrund der strategi-schen Rolle der Eisenbahn in späteren Kriegen – die von Börne (unter Beru-fung auf Friedrich List) erwarteten «ungeheuern politischen Folgen» inter-nationaler Eisenbahnverbindungen aus: «Allem Despotismus wäre dadurch der Hals gebrochen, Kriege ganz unmöglich» (*Briefe aus Paris*, 8. Oktober 1831). Mit kosmopolitischem Idealismus erklärte auch Alexander Jung in sei-nen *Vorlesungen über sociales Leben und höhere Geselligkeit* (1844):

Die Eisenbahnen und die Dampfschiffe sind die permanenten, sind die fliegenden Brücken, um den Raum und die Zeit annäherungsweise aufzuheben, um dem Planeten jene Idealität, jene vollendete Organisa-tion zu erteilen, durch welche *er*, und kein einzelnes Land mehr, die eigentliche Heimat des Individuums ist.

Ebenso optimistisch äußern sich 1837 aus großdeutscher Perspektive zwei Eisenbahngedichte österreichischer Autoren. In Karl Becks *Die Eisenbahn* sind die Schienen «Hochzeitsbänder, Trauungsringe» für die Ehe, die die deutschen Länder miteinander eingehen wollen. Anastasius Grüns *Poesie des Dampfes* versteht die Rauchwolken der Lokomotiven als «Tempelvorhang», hinter dem sich bald ein «freies Vaterland und heil'ge Rechte» des Volkes auftun werden. Hatte Herwegh 1841 noch dafür plädiert, «der Freiheit eine Gasse» (und nicht nur der Eisenbahn neue Trassen) zu öffnen, so ist für Mosen, der sich dabei kritisch auf Herwegh zu beziehen scheint, der Eisen-bahnbau 1846 selbst schon eine politische Tat, jeder einschlägigen Rhetorik überlegen: «Hier siehst du einen Gedanken, welcher Raum und Zeit über-windet und Städte, Länder und Völker aneinanderkettet und sich als gewal-tiger, feuerschnaubender Drache der vorwärtseilenden Zeit vorspannt.» In seiner *Erwiderung auf Justinus Kerner's Lied: Unter dem Himmel* (entstanden 1845) betont der Lyriker Keller, wie übrigens schon Grün, die arbeitsentlas-tende Funktion der Maschine als Ermöglichung einer wiederum der künst-lerischen Produktion zugute kommenden «Muße».

Der Weinsberger Spätromantiker Kerner war einer der unerbittlichsten Eisenbahn-Gegner seiner Zeit; mit seiner Furcht vor einer Gefährdung der Poesie durch das neue Verkehrsmittel stand er im romantischen Lager allerdings nicht allein. Voraus ging Lenau mit einem Gedicht, das etwa zeitgleich mit der Eröffnung der ersten dampfgetriebenen österreichischen Eisenbahnlinie von Wiener Prater nach Deutsch-Wagram (Januar 1838) entstand und die Jahreszahl auch im Titel trägt. *An den Frühling 1838* ist als Befragung der Natur angesichts der Beschädigungen und Verluste angelegt, die ihr durch die Errichtung der Bahnstrecke zugefügt wurden: «Mitten durch den grünen Hain, / Ungestümer Hast / Frisst die Eisenbahn herein, / Dir ein schlimmer Gast.» Kann ein so teuer erkaufter technischer Fortschritt noch als «Bahn des Heils» angesehen werden? Das Gedicht enthält nur eine indirekte Antwort. Angesichts des Gleichmuts, mit dem der Frühling auf die Umweltzerstörungen reagiert, vermutet der Sprecher den «Segen» der Natur zum Technikprojekt und damit auch eine Bestätigung der «Heils-» oder Freiheitshoffnungen, die die Befürworter der Bahn mit ihr verbanden.

Lenau fragte nach der Natur, andere romantische Bahnkritiker eher nach dem eigenen Befinden. In Kerners Gedicht *Unter dem Himmel* (1845) will sich der im Grase liegende Träumer weder durch den schrillen Pfiff der Lokomotive noch durch etwaige – welch prophetische Vorstellung! – künftige Lufttransporte stören lassen. «Ich klage», heißt es in einem anderen Gedicht Kerners, das dem hektischen Getriebe des Bahnhofs nostalgisch die Poesie der Fuß- oder Postkutschenreise entgegensetzt (*Im Eisenbahnhofe*, 1852). Dieselbe Antithese wiederholt sich bis zum Überdruß in Christian Friedrich Scherenbergs Gedicht *Eisenbahn und immer Eisenbahn* (1845), von der unfreiwilligen Komik des Refrains nicht gerade begünstigt: «O Eisenbahn, was bis du kommen, / Hast unser *Posthorn* uns genommen» (später auch: «Hast Wandrers *Sehnen* uns genommen»). Fontane ließ sich durch das sentimentale Elaborat seines «Tunnel»-Kollegen zu einer satirischen Replik provozieren: Seine erstmals 1991 gedruckte Erzählung *Zwei Poststationen* liefert eine deftige Demontage der Postkutschenromantik und endet mit dem Kauf einer Bahnfahrkarte.

In seiner letzten Novelle *Waldeinsamkeit* (1840) gebraucht Tieck ironisch die kühne Metapher der «Eisenbahn des Herzens». Eichendorffs *Einsiedler*-Novelle (entstanden um 1850) dagegen unterscheidet klar zwischen «Vehemenz» und «Eilfertigkeit» des Bahnbetriebs einerseits, der zeitlos-romantischen Sphäre andererseits. Um diese zu erreichen, muss der Erzähler die Fahrt abbrechen, wie das Vorwort unterstreicht: «Diese Dampffahrten rütteln die Welt, die eigentlich nur noch aus Bahnhöfen besteht, unermüdlich durcheinander wie ein Kaleidoskop, wo die vorüberjagenden Landschaften, die man noch irgend eine Physiognomie gefasst, immer neue Gesichter schneiden.»

Dass die Welt nur noch aus Bahnhöfen bestehe, ist natürlich aus der Perspektive eines Reisenden gesprochen, für den sich diese Räume des Transitorischen – das Einzige, was er während der Fahrt mit einer gewissen Ruhe betrachten kann – zu einem universellen Kontinuum zusammenschließen. Auch die Wendung von den «vorüberjagenden Landschaften» setzt die Subjektivität der Wahrnehmung absolut. Ferdinand von Saars Gedicht *Eisenbahnfahrt* wird sich ein Jahrzehnt später ausdrücklich diesem Täuschungseffekt widmen:

Ob des Zuges Hast auch steigt,
Scheint er doch zu weilen,
Nur vor meinem Auge zeigt
Sich ein Flieh'n und Eilen.

Dörfer, Felder, Wald und Au'n
Ziehn vorbei im Fluge,
Still, mit unverwandtem Schau'n,
Sinn' ich nach dem Truge.

Nüchtern versucht Hebbel dasselbe Phänomen zu erfassen, als er auf seiner Winterreise nach Hamburg im März 1839 erstmals zwischen Nürnberg und Fürth die Bahn benutzt (mit einer Höchstgeschwindigkeit von 28 Stundenkilometern): «Die Bewegung ist von steigender Geschwindigkeit; wie schnell es geht, bemerkt man am besten, wenn man gerade an einem Gegenstand vorüberkommt, Meilensteine, Bäume, Häuser verschwinden, wie sie auftauchen.»

Die Neuheit der Bahnreise sichert dem Thema in den ersten Jahren ein erhebliches publizistisches Interesse, das insbesondere von Friedrich Hackländer bedient wurde. Seine *Morgenblatt*-Reportage *Eine Reise im neuen Styl* (1842) ist die Beschreibung eines Selbstexperiments: eines Praxistests zur Frage, «in wieviel Zeit man von Köln über Aachen und Brüssel nach Ostende und von dort über Antwerpen und Rotterdam wieder den Rhein hinauf gelangen könnte.» Hackländer und sein Begleiter schaffen die Tour (inklusive zweimaligem Bad in der Nordsee) an einem verlängerten Wochenende, bekommen dabei aber außer den «trefflichen Einrichtungen [...] der belgischen Eisenbahnen» nicht viel zu sehen. Fahren als Selbstzweck – auch das ist wohl eine Errungenschaft der Moderne.

Einen ausführlicheren Bericht über alle Umstände einer Eisenbahnfahrt gibt Hackländer zwei Jahre später in *Eine Reise nach Paris* (1844). Wer wissen will, wo man sich damals am Kölner Bahnhof anzustellen hatte, um Fahrkarten zu kaufen, wie sich die Polsterung der Ersten und Zweiten Klasse voneinander unterschied, aus welchen Schichten die Fahrgäste stammten und welche Folgen der Zustieg einer hübschen jungen Wienerin in der nächsten Station haben kann, ist mit der Lektüre bestens bedient. Das Publikum der 1840er Jahre wollte offensichtlich dergleichen wissen (der Text wurde 1847 in Hackländers *Humoristischen Erzählungen* wiedergedruckt).

Eine Art Belastungstest hatte die Akzeptanz der Bahn im Kontext der Märzrevolution zu bestehen. Konservative Stimmen verdächtigten «des Dampfes Gewalt» als «allgemeiner Gleichheit rastlosen Beförd'rer». Das Epigramm *Die Dampfwagen* (1847) des bayrischen Königs Ludwig I. sah durch die neuen Reismöglichkeiten – in gewisser Übereinstimmung mit Jungs oben zitiertem Credo – die Verwurzelung des Volks in der Heimat, ja den Fortbestand der geltenden Ordnung überhaupt gefährdet: «Jetzo lösen in Dampf sich auf die Verhältnisse alle.» Auch der auffälligen Rolle, die dem Freiburger Bahnhof in Spindlers Roman über die Badische Revolution zukommt, liegen wohl ähnliche Motive zugrunde (S. 253). Analog dazu, nur wiederum unter veränderten politischen Vorzeichen, hat man im Einsatz der Eisenbahn in Louise Astons Roman *Revolution und Contrerevolution* (1849) eine «zugkräftige» Revolutionsmetapher erkannt.

Letztlich wurde der Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes durch die Revolutionereignisse nur geringfügig verzögert. Umfasste das gesamte Netz 1845 noch 2300 Kilometer, so wuchs es bis 1855 auf 8290 und bis 1865 auf 14 690 Kilometer an. Die Berliner Maschinenfabrik Borsig feierte 1858 die Auslieferung der tausendsten Lokomotive. Das Bahnfahren war inzwischen längst zur Normalität geworden, Erwartungen und Befürchtungen hatten sich gleicherweise reduziert. Typisch für diese epochale Konstellation ist die Versöhnung von Natur und Technik, Tradition und Fortschritt, um die sich mit Keller und Auerbach vor allem Autoren aus dem Südwesten des deutschen Sprachraums bemühten. Kellers Gedicht *Trochäen* (1857) – später sehr passend in *Zeitlandschaft* umbenannt – lässt sich durch architektonische Lösungen für den Kanalbau inspirieren, wie sie schon 1761 in England mit der Brücke über den Irwellfluss gefunden wurden. Die dritte Strophe kontrastiert den beschleunigten Zeitrhythmus des Bahnverkehrs im Talgrund mit der Ruhe auf dem in der Höhe kreuzenden Schifffahrtsweg:

Unten auf des Tales Eisensohle
Schnurrt hindurch der Wagen lange Reihe,
Hundert unruhvolle Herzen tragend,
Straff von Nord nach Süd mit Vogels Schnelle.
Drüber streicht das Fischlein durch die Welle.

Die letzten Worte des Gedichts lauten: «Ist das nicht ein schönes Abenteuer?» Es gibt offenbar eine neue Ästhetik des Verkehrs und seiner landschaftlichen Einbindung, die gerade aus dem Kontrast unterschiedlicher Geschwindigkeiten und der Umkehr gewohnter Verhältnisse (Vogel oben, Fisch unten) resultiert.

Berthold Auerbachs Dorfgeschichte *Sträflinge* (1846) endet mit der Etablierung der Hauptpersonen als Bahnwärterhepaar in einem Häuschen direkt an der Bahnstrecke, die sich in «kühngeschweiftem Bogen durch das

Tal» zieht. Dieses «Idyll an der Eisenbahn» wird in der späteren Fortsetzung *Das Nest an der Bahn* (1876) explizit aufgegriffen und in Beziehung zur seitherigen auf die Reichseinigung zulaufenden geschichtlichen Entwicklung gesetzt. Die Resozialisierung der einstigen Häftlinge vollendet sich gleichsam in der allgemeinen Integrationsbewegung der deutschen Einigung; die individuelle Idylle ist im großen Ganzen aufgehoben, für das symbolisch das Netz der Bahn (und das zweite Netz der die Bahnstrecke begleitenden Telegraphenmasten) steht. Keimhaft ist dieses Konzept schon in der Kalendergeschichte *Auf einem Acker an der Eisenbahn* (1845) angelegt, in der Auerbach einen Schwarzwälder Bauern vorurteilsfrei die Errungenschaften der Bahn darlegen lässt, die anscheinend nicht nur seinen angrenzenden Acker fruchtbarer (!) gemacht hat, sondern allgemein der Arbeitsmoral zugute kommt: «Die Genauigkeit und Pünktlichkeit, an die man sich durch die Eisenbahn gewöhnen muss, ist in allen Dingen von großem Nutzen.»

In Wilhelm Raabes Roman *Abu Telfan* (1867) identifiziert ein von seinem Verlobten getrenntes «Fräulein» bei geschlossenem Fenster mühelos die «Pfeife des Frankfurter Eilzugs»: «Ich habe meinen Fahrtenplan gut im Kopf, und das ist mein Elend.» Sie zieht die Parallele zum Jagdhorn des Ritters und zum Horn des Postillons, um auf die problematische Wirkung der Eisenbahn auf ihr persönliches zeiträumliches Empfinden zurückzukommen:

Heute haben wir für unsere sehnsüchtigen, reiselustigen Gefühle den Pfiff der Eisenbahn, und der ist unbedingt für eine bängliche, schwärmerische Seele das Aufregendste, zumal wenn der Bahnhof nicht zu weit ab gelegen ist. Einsteigen, einsteigen, meine Herrschaften! [...] da ist ein Zug, welcher bald nach Mitternacht abgeht und mich sehr häufig noch wach findet, der bringt mich noch einmal zur Verzweiflung oder zum Durchbrennen.

Wie man sieht, fällt das Verhältnis von provinzieller Idylle und weiter Welt, subjektiver Zeiterfahrung und normiertem Bahnfahrplan bei Raabe längst nicht so harmonisch wie in Auerbachs modellhafter Dorfwelt aus. Insgesamt beweist die Erzählprosa des Poetischen Realismus eine gewisse Scheu gegenüber der sich schnell verändernden Technik und der wachsenden Großorganisation der Bahn. Wir lesen von Ankünften auf dem Bahnhof und schmerzlichen Abschieden, vorzugsweise bei feuchtkaltem Winterwetter, erfahren aber selten Konkreteres über die Realien der Bahnfahrt, die sich der symbolischen Ästhetik der führenden Erzähler der Epoche anscheinend größtenteils entzog.

Ein Purist wie Stifter ging sogar so weit, die Eisenbahn bei der Bearbeitung einer Novelle für seine *Studien*-Sammlung vollständig zu eliminieren. Am Anfang von Stifters *Der Hagestolz* unternimmt eine Gruppe junger

Männer einen Ausflug aus der Stadt, bei dem sie einigermaßen abenteuerlich den Fluss überqueren: «Dann drangen sie durch Röhrichte und Auen vor, bis sie zu dem Damm der Eisenbahn gelangten, wo sie mit einem Wagenzuge auf hohem luftigem Sitze thronend in die Stadt zurück fuhren.» So las man es 1844 im Almanach *Iris*, auf dem Höhepunkt der auch von Nestroy ausgenutzten oder angeheizten Wiener Eisenbahnbegeisterung. Die *Studien*-Fassung des *Hagestolz* (1850) weiß dagegen zu berichten, dass auf dem bewussten Damm «eine Straße lief und ein Wirthshaus stand»: «Bei dem Wirthe mietheten sie einen offenen Wagen.» Romantischer? Realistischer? Jedenfalls langsamer.

Angesichts derartiger Zurückhaltung blieb es Spezialisten unter den Unterhaltungsschriftstellern überlassen, den ganzen Kosmos des Eisenbahnwesens für die deutsche Erzählliteratur zu erschließen. An erster Stelle ist hier Friedrich Hackländer zu nennen, von dem wir bereits zwei Reiseberichte kennengelernt haben. Spätere Berichte betitelt er als «Studien» oder «Bilder» (*Eine Schneestudie*, 1855; *Ein Eisenbahnbild*, 1859): An die Stelle der technischen Faszination tritt die Behaglichkeit, mit welcher der in der Wärme des Bahnabteils geborgene Reisende durch den Rahmen des Fensters «auf eine Reihe der abwechselndsten und niedrigsten Winterlandschaften; oftmals ganz fertige Bilder» blickt (*Ueber den St. Gotthard*, 1861).

Zunehmend thematisiert Hackländer die Bahn und ihr (im weitesten Sinne) Zubehör aber auch in fiktionalen Texten. In verschiedenen Romanen und Erzählungen widmet er sich dem Treiben auf den Bahnhöfen und in den damals in der Ersten Klasse während der Fahrt noch verschlossenen Coupés – etwa dem Damen-Coupé oder einem Vorwärtshalbcoupé, d. h. dem mit Fenstern nach vorn versehenen vordersten Abteil eines Erster-Klasse-Waggons. Man kann sich denken, dass derartige Räumlichkeiten zu bestimmten erotischen und kriminalistischen Verwicklungen geradezu einladen, und ein erfindungsreicher Autor wie Hackländer ließ sich kaum eine dieser Gelegenheiten entgehen.

Besonderes Interesse verdienen diejenigen unter seinen Bahn-Erzählungen, die charakteristische Strukturen des damaligen Bahnwesens reflektieren und profilieren. So findet sich das Nahverhältnis zwischen Eisenbahn und Telegraphie (die Bahnstrecken dienten zugleich als Telegraphenstrecken, und die Reisenden der Zeit sahen regelmäßig die Telegraphenstangen vorbeiziehen) in Hackländers *Geschichten im Zickzack* (1868/70) gespiegelt: «Geheimnisvoll schießt das unsichtbare Fluidum vielleicht gerade jetzt an uns vorüber, um tausend Meilen durchmessend, uns gespensterhaft mit einer schlimmen Botschaft entgegenzutreten.» Eben das bewahrheitet sich, wenn eine Dame eine Eisenbahnfahrt nach Ostende antritt, dort aber ein Telegramm («Brief in Blitzstrahlen») mit einer Unglücksbotschaft empfängt, die sie – gewissermaßen «im Zickzack» – zur sofortigen Rückreise veranlasst.

Hackländers «Geschichte in 24 Stunden» *Tag und Nacht* (1858/59) fällt schon durch die angekündigte Zeitstruktur auf. Die zunächst streng eingehaltene Stundenabfolge erfährt um sechs Uhr nachmittags eine Ausweitung, indem nunmehr von Ereignissen aus dieser frühen Abendstunde erzählt wird, die sich an verschiedenen Tagen abspielen. Erst wenn Herr Kohler, der sich jeden Nachmittag am Bahnhof aufhält, einen Zug besteigt und abfährt, setzt das Zeitkontinuum der Erzählung

wieder ein. Man hat wohl zu Recht eine Entsprechung zwischen dieser Zeitstruktur und dem Ort des Geschehens vermutet: Erzählt wird nach der Logik eines Verschleppbahnhofs.

Auch als Berufsfeld und Karriereleiter fasst Hackländer die Bahn ins Auge. Zwei sehr ähnlich angelegte Romane (*Fürst und Kavalier*, 1863; *Das Geheimniß der Stadt*, 1867) handeln von einem Bahningenieur, der den Anschluss an das Bahnnetz des Nachbarlandes herstellen soll – und sich im Übrigen verheiratet.

Eine ähnliche Karriere hatte Max Maria von Weber (ein Sohn des Komponisten) hinter sich, der als Student in verschiedenen Werkstätten Konstruktionspläne für Lokomotiven entwarf, dann als Lokomotivführer arbeitete und schließlich zum Direktor der Erzgebirgischen Eisenbahn aufstieg. Unter seinen zahlreichen, diverse Aspekte des Eisenbahnwesens aufgreifenden Veröffentlichungen ragt die Novelle *Eine Winternacht auf der Lokomotive* (1865) heraus. Sie stellt der Ruhe und Sicherheit statischer Räume (Kabinett des Bahnhofsvorstehers, die Hütten der Dörfer an der Bahnstrecke) die kaum beherrschbare Dynamik der Lokomotive gegenüber. In erlebter Rede wird sich der Lokomotivführer seines zunehmenden Kontrollverlusts bewusst:

Welche Gefahren birgt diese Finsternis für ihn! Hat ein Arbeiter eine Hacke auf der Bahn liegen lassen? Hat der Sturm einen Signalbaum umgelegt, oder einen Wagen von einer Station auf die Bahn hinausgetrieben? Hat der Druck der Schneewehen die Telegraphenleitung gestürzt? [...] In allen diesen Fällen ist er in höchster Gefahr des Leibes und Lebens, und wenn er jetzt den Regulator weiter öffnet [...], so rast er der Gefahr blindlings entgegen.

Der Zug ist nicht mehr zu stoppen. Dieses Grundgefühl, das seine zugespitzteste Artikulation in Hauptmanns Novelle *Bahnwärter Thiel* (1888) finden wird, beherrscht in anderer Fassung auch schon ein Gedicht Hermann Linggs. In *Auf der Eisenbahn* (1868) spricht ein Wir, das sich gerade in der Unfähigkeit zu helfen als hilflos und ohnmächtig erfährt. Es steht für ein nicht näher definiertes Kollektiv von Bahnreisenden, die aus dem Zugfenster ein brennendes Dorf sehen, aber jeder angemessenen Reaktionsmöglichkeit beraubt sind – denn der Zug rast weiter:

Wir konnten die Gewalten,
Die dort verheerten, nicht –
Noch die uns fortriß, halten,
Rief gleich die Menschenpflicht.

Bis zu dem Händeringen
Vermochte weder Wort
Noch Hülfe hinzudringen,
So rasend ging es fort.

Mehr Informationen zu diesem und vielen weiteren Büchern aus dem Verlag C.H.Beck finden Sie unter: www.chbeck.de