Industriekultur und Alltagsleben

Vom Biedermeier zur Postmoderne

Bearbeitet von
Hermann Glaser

1. Auflage 2016. Taschenbuch. 286 S. Paperback
ISBN 978 3 596 30811 8
Format (B x L): 12,5 x 19 cm

Weitere Fachgebiete > Geschichte > Kultur- und Ideengeschichte > Sozialgeschichte, Gender Studies

schnell und portofrei erhältlich bei

beck-shop.de
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

Unverkäufliche Leseprobe aus:

Hermann Glaser
Industriekultur und Alltagsleben
Vom Biedermeier zur Postmoderne

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.
© S. Fischer Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Inhalt

Einleitung 7

Weichenstellung
Das Eisenbahnwesen als Vernetzungstraum 15
Der Mythus vom Dampf 19
Die Zeit rollt – manchmal auch langsam 23
Eisenbahnbau 25
Bahnhöfe, Kathedralen der Technik 30

Industrielandschaft
Wer entfesselte Prometheus? 39
Werkstatt: Vorort, Beharrungsort und verlorener Posten . . 45
Zum Beispiel Ruhrrevier 53
In der Fabrik 58
Die Strahlkraft des Geldes 62
Handel und Wandel 70
Profitopolis – Das Wachstum der Städte 80
Drunten in der Tiefe 85
Stadt-Werke 90

Von Ständen und Schichten
Zwischen Großbürgertum und Lumpenproletariat 101
Kindheit 107
Schulen 112
Bürgerliches Wohnen 117
Familienleben 124
Dame und Arbeiterin 130
Dienstmädchen 135
Enteignete Körperlichkeit 139
Freizeit 146
Überbau 151
Machtgeschützte Festlichkeit 162
Salonkunst 168

Die Lust am Untergang

Moderne Nervosität 177
In unnachahmlicher Treue 181
Verkehrs- und Kommunikationsdichte 185
Der Eisberg und der Luxusliner 194
Metropolis oder die häßlichen goldenen Jahre 199
Der Lautsprecher 216

Kontinuität und Neuanfang

Mit Vollgas ins vermeintliche Glück 233
Neue Schienenstränge 239
Aufstieg des Flugzeugs 242
Technikeinschätzung und Postmoderne 246

Anmerkungen 260

Auswahlbibliographie 273

Bildnachweis 282

Personenregister 283

Einleitung

An Herrschaftsgeschichte ist kein Mangel; wollen wir aber Historie im umfassenden Sinne begreifen, müssen wir einer anderen Fährte folgen: uns der Geschichte und den ›Geschichten‹ der Leute zuwenden. Wenn Geschichte, wie *Peter Wapnewski* es einmal formulierte, nicht verwechselt wird mit bloß Gewesenem; wenn Geschichte aktiviertes Gedächtnis, eingeholte Vergangenheit ist, wenn Geschichte betreiben heißt, eine Sache aus ihren Voraussetzungen heraus und in ihren Folgen zu verstehen, als Chance, aus Vergangenem das Gegenwärtige zu begreifen und das Künftige zu vermuten, dann kann im besonderen Maße die Beschäftigung mit Industriekultur demokratischer Identität dienen.

Diese Thematik greift der vorliegende Band auf. An deutschen Beispielen schildert er das Schicksal von Menschen im Maschinenzeitalter, zeigt er, wie Maschinen den Menschen zum Schicksal wurden. Die Beispiele sind der Epoche vom Biedermeier bis zur Gegenwart entnommen. Es geht um Manifestationen des arbeitenden und feiernden, leidenden und erfolgreichen Menschen des 19. und 20. Jahrhunderts.

Der Versuch der Spurensuche und Spurensicherung handelt von den Lebensformen im Zeitalter der Industrialisierung, von den Vorgängen und Ereignissen der Mechanisierung und von ihren ›Örtlichkeiten‹. Das bedeutet, daß der dingliche Bereich eine wesentliche Rolle spielt; vor allem aber sind wichtig die Wechselbeziehungen zwischen Dingen und Bewußtsein, Empfinden und Handeln, Denken und Umwelt, die Einwirkung der Dinge aufs Bewußtsein und die umweltprägende Kraft des Bewußtseins. Zu fragen ist, wie Bewußtsein dinglich in Erscheinung tritt, und wie Bedingtheiten Bewußtsein formen. Wie aufschlußreich ist z. B. der Blick in die Wohnung eines Fabrikanten, der mit pompösem Aufwand das Erbe der Fürsten anzutreten sucht, oder in die Wohnung eines Arbeiters, der notdürftig, ohne große finanzielle Möglichkeiten, sich die Nische der Wohnküche gemütlich zu gestalten sucht. Welche Dinge und Zeugnisse wir auch angehen, sie sind komplex und bedürfen der vieldimensionalen Aufschlüsselung. Aus den Eindrücken und Abdrücken individueller Subjektivität soll Geschichte ablesbar werden. Erlebniskomplexe, Erlebnisknotenpunkte, in denen Bewußtes und Unbewußtes, Faktisches

und Symbolisches, Stoffliches und Strukturelles verknüpft sind, stehen im Mittelpunkt der Darstellung, die dementsprechend mehr konkret denn abstrakt, mehr induktiv denn deduktiv, mehr impressionistisch denn systematisch vorgeht.

Die Phänomene sollen exemplarisch aufgezeigt werden, ohne daß deshalb der übergreifende Bezugsrahmen vernachlässigt wird. Industriekultur bedeutet kein Dorado, in das wir uns vor den Problemen unserer Zeit flüchten könnten. Die Maschinenzeit war voller Widersprüche, Gegensätze, sozialer Probleme. Ihr Fortschrittsglaube war vielfach fatal, da er des Denkhorizonts entbehrte. Auf der anderen Seite zeigt aber gerade diese Zeit, was es heißt, Modernität erfahren und erleiden, gestalten und auch an ihr scheitern zu müssen. Indem wir uns einer Welt zuwenden, die den unmittelbaren Ursprung unserer Gesellschaft darstellt, indem wir uns die Menschen, von denen wir abstammen, deren Probleme sowie die politischen und sozialen Auseinandersetzungen, die sie um ihre Existenz austrugen, vergegenwärtigen, werden wir unser selbst besser bewußt, erfahren wir, warum wir so sind, wie wir sind. Realistische Vorstellungen von der sinnvollen Verbesserung der Lebensformen in unserer Zeit sind besser möglich, wenn wir wissen, wie die Menschen vor uns ihr Leben bewältigten. In einer auf Selbstbestimmung beruhenden demokratischen Gesellschaft kommt solchem aufklärenden Zugang zur Geschichte eine grundlegende kulturelle Bedeutung zu. »Zukunft braucht Herkunft!« (*O. Marquard*)

Die Darstellung industriekultureller Faktizität erfolgt in fünf Hauptkapiteln, den allgemeinen Begründungszusammenhang absteckend:

Weichenstellung: Die Eisenbahn als revolutionäre Erfindung verändert das Bewußtsein der Menschen; diese erwachen aus biedermeierlicher Verinnerlichung; ›vertikale‹ Besinnlichkeit geht in ›horizontale‹ Expansion über; das Schienennetz erweist sich als Realisierung eines großen ›Vernetzungstraums‹; das Eisenbahnwesen bringt die Industrialisierung erst auf Touren.

Industrielandschaft: Bodenschätze werden ausgebeutet; Industrieanlagen breiten sich aus; aus Werkstätten werden Fabriken, aus Läden Warenhäuser; die Landschaft, die wirkliche wie die geistig-seelische, verändert sich. Industrialisierung bedeutet Verstädterung; die Mauern der mittelalterlichen Stadt werden aufgesprengt; Profitopolis entsteht; Bevölkerungsexplosion und Landflucht bewirken große

Probleme; die städtische Selbstverwaltung wird neu organisiert, die dabei entstehenden ›Stadt-Werke‹ sind beeindruckend.

Von Ständen und Schichten: Das gesellschaftliche Leben vollzieht sich in Klassen; Bürgertum und Großbürgertum reüssieren; die Arbeiterschaft gewinnt langsam Selbstbewußtsein, nach zähen Kämpfen politische Anerkennung; innerhalb des Mittelstandes stellen die Angestellten eine besondere labile Gruppe dar: zum Bürgertum aufstrebend, oft zum Proletariat herabsinkend. Höchst unterschiedlich die Arbeits- und Lebensräume, das Wohnen, die Familienstruktur, die Erziehung, die Freizeitgestaltung. Im Überbau wird die sozialistische Bewegung zum Träger einer umfassenden und eigenständigen Arbeiterkultur, die sich zunehmend aktiv von der affirmativen Kultur der Bourgeoisie absetzt. Die Kirchen greifen soziale Ideen auf. Bürgerlicher Überbau, durch Historismus und eine Reihe ästhetischer Fluchtbewegungen geprägt, versucht, der häßlichen Welt, der Welt im Gaslicht, einen irisierenden Glanz zu verleihen. Die bürgerliche Kultur erweist sich aber auch als Entstehungsgrund emanzipatorischer, das eigene beschränkte Bewußtsein transzendierender Strömungen.

Die Lust am Untergang: Das Maschinenzeitalter steht im Zeichen der Euphorie, eines »subjektiven Wohlbefindens bei schwerer Krankheit«, einer »überbetonten Heiterkeit nach Genuß von Rauschmitteln«, einer »Hochstimmung kurz vor dem Ende«. Im Rausch des Fortschritts übersieht man zunächst die Menetekel; die kaschierte, vom Zweckoptimismus überlagerte Existenzangst führt jedoch zur Neurasthenie, die zur Zeitkrankheit wird; Tempo, Unrast, Hektik, Zerfall der Werte liegen dieser ›modernen Nervosität‹ zugrunde. Der kompakte Materialismus, Positivismus und Kapitalismus, die nach wie vor das Gefühl des Wohlbefindens suggerieren, atomisieren sich; sie werden durchlässig für neue Erlebnisformen. Kurz nachdem die Elektrizität die Welt erhellt und neue Chancen fürs kollektive Wohlbefinden illuminiert hat, »gehen die Lichter aus«: Im 1. Weltkrieg werden die zerstörerischen Elemente der Technisierung ungezügelt freigesetzt, die humanen Hoffnungen der industriekulturellen Epoche in Stahlgewittern zerschlagen. Die zwanziger Jahre bringen bei aller sozialen und wirtschaftlichen ›Häßlichkeit‹ noch einmal einen Höhepunkt kultureller Lust: als urbaner Kosmopolitismus gehen sie in die Geschichte ein; es ist eine »Lust am Untergang«. Solche ›Heiterkeit‹ wird bald gefährdet und dann hinweggefegt von der nationalsozialisti-

schen Bewegung, deren Laut-Sprecher besinnungslosen Mechanismus und dumpfe Regression (den Rückfall auf vorzivilisatorische und vorkulturelle Bewußtseinzustände) propagieren und auf eine ganz andere Weise, als es *Oswald Spengler* voraussah, den »Untergang des Abendlandes« vorbereiten.

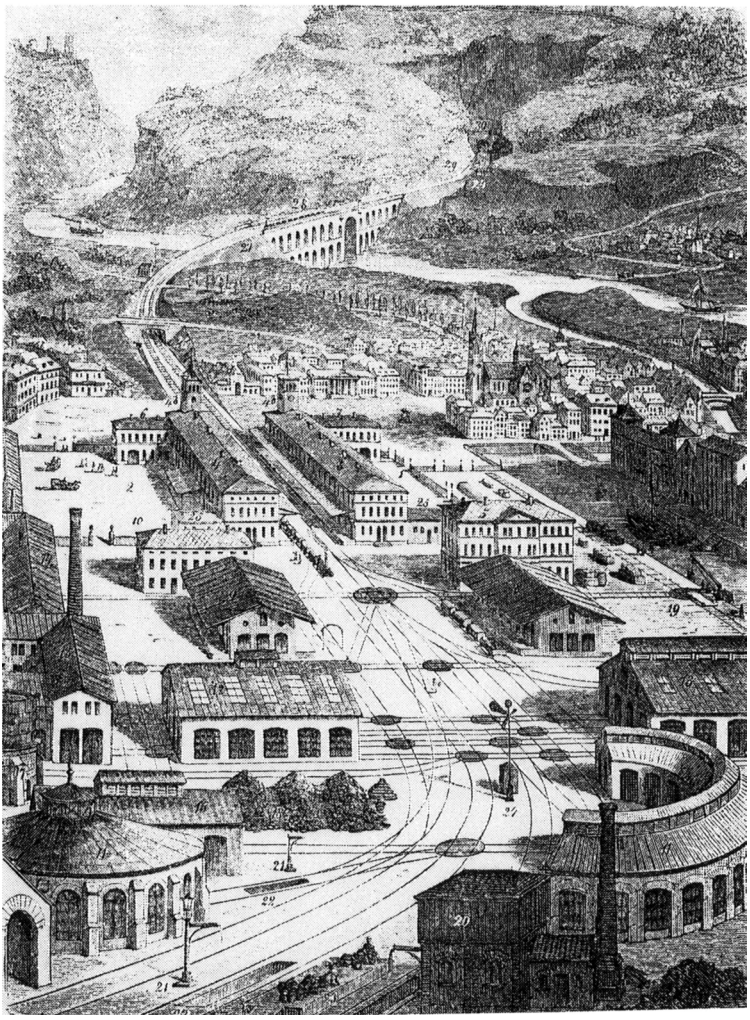
Kontinuität und Neuanfang: Gegenüber dem ungeheuerlichen, die »Industrialisierung« des Massenmordes betreibenden Nationalsozialismus bedeutet die totale Niederlage 1945 einen hoffnungsvollen Neuanfang; »neue Weichen« werden gestellt. Neben viel Anfang steht freilich auch fatale Kontinuität; die Geschichte des Autos gibt dafür ein (dingliches) Beispiel. Mit dem Aufstieg des Flugzeugs wird Geschwindigkeit immer mehr zum Prinzip; die revolutionären Veränderungen in allen industriellen Bereichen – vor allem, was die Elektronik betrifft – führen zu einem Höhepunkt moderner Entwicklung. Zugleich steigt das Unbehagen in der Zivilisation; die Postmoderne erweist sich als Zeit des Übergangs; wohin die Reise geht, ist noch ungewiß.

Zum Thema ›Industriekultur‹ steht heute, was Einzelfragen wie Schwerpunktbereiche betrifft, ein höchst umfangreiches wissenschaftliches Schrifttum, ferner eine stattliche Zahl von Quellensammlungen und Wiederveröffentlichungen autobiographischer und sonstiger Zeugnisse zur Verfügung. Wer zum Beispiel in die Kochtöpfe einer bürgerlichen oder proletarischen Küche hineinsehen will, kann aufgrund einer genauen Untersuchung »des Wandels der Nahrungsgewohnheiten unter dem Einfluß der Industrialisierung« und mit Hilfe der Reprints alter Koch- und Haushaltungsbücher den schichtenspezifischen opulenten wie frugalen Mittags- bzw. Abendtisch exakt rekonstruieren. Man möchte im Interesse demokratisch-republikanischer Identitätsbildung dieser Literatur eine größere Verbreitung wünschen. Freilich fehlt eine einigermaßen bündige Zusammenschau der verschiedenen Bereiche und Tendenzen, die plastische Darstellung von Lebens-, Erlebnis- und Handlungsräumen. Dies wird mit vorliegendem Band versucht.

Die Anmerkungen und die Auswahlbibliographie machen deutlich, wieweit der Verfasser sich dabei der Sekundärliteratur dankbar verpflichtet weiß. Die vielen eingefügten, auch längeren Zitate dienen, soweit sie Quellen entstammen, der Veranschaulichung, der ›Versinnlichung‹ des Gedankenganges; als Zitate aus dem Sekundärschrifttum fassen sie wichtige Forschungsergebnisse konzentriert zu-

sammen; sie können so zugleich als Vademekum durchs relevante Sachschrifttum dienen. Das Zitat, meint *Walter Benjamin*, hat als ›Denkbruchstück‹ vor allem die Aufgabe, den Fluß der Darstellung mit ›transzendenter Wucht‹ sowohl zu unterbrechen als auch das Dargestellte in sich zu versammeln.

Die Abbildungen sind nicht nur Pendant zum Text, sie sind eigenständige Dokumente im Rahmen der Absicht, die Geschichte der Leute im Maschinenzeitalter sowohl ›zum Sprechen‹ als auch durch Bildbeispiele ›zum Ansehen‹ (und damit auch zu Ansehen) zu bringen.



1. Modellhafte Darstellung einer Eisenbahnanlage mit Umgebung. Die einzelnen Nummern markieren typische Elemente: u. a. Bahnkörper mit Durchstich (26), Viadukt (28), Felseneinschnitt (29), Tunnel (30).

Das Eisenbahnwesen als Vernetzungstraum

Als der dänische Dichter *Hans Christian Andersen* 1840 auf einer Reise nach Nürnberg kommt, ist er von der ersten Eisenbahn, die in Deutschland angelegt wurde, tief beeindruckt: »Das alte Nürnberg war die erste Stadt, die in den gigantischen Gedanken der jungen Zeit miteinstimmte, die Städte durch Dampf und eiserne Bänder zu verbinden.« In einer Postkutsche war er von Leipzig auf holprigen Straßen durch Oberfranken über Hof und Bayreuth in die alte Reichsstadt gefahren. Hier ergriff ihn das Eisenbahnfieber. Die Schienen waren ihm Zauberfäden, die der menschliche Scharfsinn gezogen hatte. In einem Triumphgefühl sondergleichen genießt der Dichter den Rausch der Geschwindigkeit; die Fahrt erscheint ihm als Wolkenflug: »Oh, welche Großtat ist doch diese Erfindung! Man fühlt sich so mächtig wie ein Zauberer der alten Zeit! Wir spannen unser magisches Pferd vor den Wagen, und der Raum entschwindet; wir fliegen wie die Wolken im Sturm, tun es den Zugvögeln nach! Unser wildes Pferd schnaubt und prustet; aus seinen Nüstern quillt der schwarze Rauch. Schneller konnte Mephistopheles nicht mit Faust auf seinem Mantel fliegen!«[1]

Am 7. Dezember 1835 hatte zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche Eisenbahn, die Ludwigsbahn, auf einer sechs Kilometer langen Strecke ihren Betrieb aufgenommen.[2] Die Anregung dazu war von dem Geheimen Oberbergrat Professor Dr. med. *Joseph Ritter von Baader* (1763–1835) gekommen. Er hatte in Ingolstadt und Göttingen Medizin, Mathematik und Mechanik studiert und war danach für mehrere Jahre in Frankreich und England gewesen, wo er sich reiche Kenntnisse im Berg- und Maschinenbau erwarb.

»Die Erfindung der Eisenbahn mit Dampfkraft ist für den materiellen Verkehr der Staaten und für die Verbindung der Völker von einer ebenso unberechenbaren Wichtigkeit als die Erfindung der Buchdruckerkunst für ihren geistigen Verkehr«, heißt es im Aufruf *Johannes Scharrers*, des damaligen 2. Bürgermeisters von Nürnberg (1785–1844), dem vor allem die Verwirklichung des Projekts zu verdanken war.

Die kleine Strecke zwischen den beiden fränkischen Städten, wel-

che die ›Feuermaschine‹ mit ihren neun angehängten Wagen (auf Schienenfahrgestelle gesetzte Postkutschen) im Dezember 1835 in etwa 13 Minuten bewältigte, war der Beginn eines Weges, auf dem auch für Deutschland der große ›Vernetzungstraum‹ des 19. Jahrhunderts Wirklichkeit werden sollte. Die Eisenbahn half die Kleinstaaterei überwinden und die nationale Einheit erreichen (auf der Schiene des technischen Fortschritts). »Mir ist nicht bange«, sagte *Goethe* zu *Johann Peter Eckermann*, »daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige thun.«[3]

Daß der Verkehr das Rückgrat der künftigen wirtschaftlichen und politischen Entwicklung in Deutschland sein werde, propagierte vor allem *Friedrich List*. Im Eisenbahnbau wie in dem von ihm geforderten Zollverein sah er die Grundlagen für einen glanzvollen Aufstieg Deutschlands. Solche weiträumigen Perspektiven hatte *List*, 1789 in Reutlingen geboren, in Nordamerika kennengelernt, wohin der junge Tübinger Professor für Staatspraxis seiner liberalen Anschauungen wegen hatte auswandern müssen (als Gründer des ›Deutschen Handels- und Gewerbevereins‹ war er zu Festungshaft verurteilt worden).

Ein Jahr, nachdem *List* aus Amerika zurückgekehrt war, veröffentlichte er seine Abhandlung ›Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems‹ (1833); sie blieb wie das 1841 erschienene Werk ›Das nationale System der politischen Ökonomie‹ weitgehend unverstanden. Die politischen Streitigkeiten und vergeblichen Anstrengungen zermürbten List so, daß er 1846 bei Kufstein Selbstmord verübte.

»Was wir zur Zeit«, schrieb *Friedrich List* 1841, »in Deutschland an Eisenbahnen besitzen, ist gut als Spielzeug für die Städte und um dem deutschen Publikum einen Begriff von der Sache zu geben; der eigentliche Nutzen dieses Transportmittels aber, sein Einfluß auf die Agrikultur, die Industrie, den Bergbau, auf den innern und äußern Handel kann in großartiger Weise erst hervortreten, wenn der Osten mit dem Westen, der Norden mit dem Süden Deutschlands durch wenigstens vier Nationallinien verbunden sein wird. Allein die wichtigste Seite eines allgemeinen Eisenbahnsystems ist für uns Deutsche nicht die finanzielle, nicht einmal die nationalökonomische, sondern die politische. Für keine andere Nation ist es von so unschätzbarem

Wert als Mittel, den Nationalgeist zu wecken und zu nähren und die Verteidigungskräfte der Nation zu stärken.«[4]

Die Nürnberger Lokomotive, der ›Adler‹ (bis 1852 im Dienst der Ludwigsbahn, dann nach Augsburg verkauft und wahrscheinlich dort verschrottet), die im Dezember 1835 nicht nur zweihundert Personen von Nürnberg nach Fürth transportierte, sondern ein neues kulturelles, wirtschaftliches, politisches wie gesellschaftliches Bewußtsein »beförderte«, war aus England bezogen worden. Seit *Thomas Newcomens* erster ›atmosphärischer Dampfmaschine‹ 1712 war dort die Nutzung der Dampfkraft systematisch weiterentwickelt worden, wobei sich besonders das Modell von *James Watt* als wichtig erwies. 1769 bekam er ein Patent auf eine »neue Methode zur Senkung des Dampf- und Brennstoffverbrauchs bei Feuermaschinen« – eines der bedeutendsten Patente in der Geschichte der Technologie.[5] *Watt* und *Matthew Boulton* gründeten 1775 die Firma Boulton & Watt, deren Fabrik als erste Antriebsmaschinen industriell herstellte. Der Handel blühte; den besonderen Erfolg bewirkte eine kluge Geschäftsidee: die frühe Form des ›Leasing‹. Die Maschinen wurden nicht verkauft, sondern an die Kunden unter der Bedingung gegeben, daß die Gesellschaft als Miete den Preis für die Menge Kohle bekam, die im Vergleich zu einer Newcomenmaschine vergleichbarer Größe eingespart werden konnte.

Zahllose Einzelerfindungen waren notwendig, bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine sich bewegende Dampfmaschine auf Schienen vorgestellt werden konnte; sie war für den Transport in Bergwerken gedacht. *George Stephenson* löste die Eisenbahnen aus dem Grubenbereich und machte sie zum öffentlichen Verkehrsmittel. 1814 wurde die Lokomotive ›Mylord‹ gebaut, am 17. September 1825 fuhr die erste öffentliche Eisenbahn mit Dampfkraft auf der Strecke von Stockton nach Darlington.

Die Fabrik von *Stephenson* in Newcastle/England war auch mit dem Bau des Nürnberger ›Adlers‹ beauftragt worden. In 19 Kisten verpackt, gelangte die Lokomotive per Schiff bis Köln und von da ab per Fuhrwerk nach Nürnberg. Ein *William Wilson*, Mitarbeiter der Firma Stephenson & Co, der nach Nürnberg per Postkutsche reiste, hatte den Auftrag, die in rund hundert Einzelteile zerlegte Lokomotive wieder zusammenzubauen. Dies erfolgte in der Nürnberger Maschinenfabrik J. W. Spaeth. Der ›Adler‹ hatte drei Achsen, sechs Räder, zwei Zylinder; seine Leistung betrug 25 PS; die größte zuläs-

2. Die Eröffnung der Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth am 7. 12. 1835.

sige Geschwindigkeit war 23 km/h; bei Probefahrten erreichte er 40 km/h; er kostete 850 Pfund Sterling.

Wilson blieb übrigens in Nürnberg; er bildete bei der Ludwigsbahn-Gesellschaft neue Kräfte zu Lokomotivführern aus und arbeitete als Konstrukteur am Zeichentisch wie als Praktiker in der Werkstätte. Nach seinem Tod 1862 wurde er auf dem Nürnberger Johannisfriedhof beigesetzt.[6]

Die kleine Bahn Nürnberg–Fürth hatte ein Gleis, insgesamt zwei Weichen und sieben Drehschreiben; die letzteren waren von der Firma Spaeth hergestellt worden. Die Schienen sollten ursprünglich aus England bezogen werden – die Regierung verweigerte jedoch die zollfreie Einfuhr, weshalb eine deutsche Firma im Rheinland die Fertigung übernahm. Die Bescheidenheit im Technischen läßt uns dennoch in einem symbolischen Sinne von einer ungemein wichtigen ›Weichenstellung‹ sprechen. Nach einem Wort von *Max Weber* ist die Eisenbahn das revolutionärste Mittel gewesen, das die Geschichte für die Wirtschaft, nicht nur für den Verkehr verzeichnete. Sie war Weg-