

Gerrit Walther

Auf der Suche nach der »Gattung«

Interdisziplinäre Reiseliteraturforschung

Hermann Bausinger/Klaus Beyrer/Gottfried Korff (Hrsg.), *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, C. H. Beck Verlag, München 1991, 413 S., 103 Abb., Ln., 68 DM.

Peter J. Brenner, *Der Reisebericht in der deutsche Literatur. Ein Forschungsüberblick als Vorstudie zu einer Gattungsgeschichte*, Max Niemeyer Verlag, Tübingen 1990, 741 S., kart., 224 DM.

Joachim Schlör, *Nachts in der großen Stadt. Paris, Berlin, London 1840–1930*, Artemis & Winkler Verlag, München/Zürich 1991, 326 S., 33 Abb., Ln., 48 DM.

Harro Segeberg, *Literarische Technik-Bilder. Studien zum Verhältnis von Technik- und Literaturgeschichte im 19. und frühen 20. Jahrhundert*, Max Niemeyer Verlag, Tübingen 1987, 291 S., 62 Abb., kart., 86 DM.

»Die frappante Zunahme philologischer und historiographischer Studien zum Thema [Reiseliteratur] ist ein deutliches Indiz dafür, daß der Reisebericht zu einer abgestorbenen Kunstform geworden ist, welche die originären Erfahrungen der zivilisatorischen Gegenwart nicht mehr zu verarbeiten vermag. Als Gegenstand historischen Interesses ist die Gattung aber aktueller als zuvor, denn wie kaum eine andere literarische Form gibt sie Auskunft über das okzidentale Welt- und Selbstverständnis in den verschiedenen Phasen seiner Entwicklung.« (Brenner, S. 666) Besonders prägnant nämlich treten in der Entwicklung des Reiseberichts die beiden Lieblingsthemen bundesdeutscher Geisteswissenschaft der letzten 20 Jahre hervor: Das Phänomen der »Modernisierung« und das der »Subjektivität«. Denn nur auf den ersten Blick erscheint die Geschichte des Reisens als die einer »fortschreitende[n] Befreiung [. . .]: immer mehr, immer weiter, immer schneller – und immer weniger Zwang.« Schaut man hingegen genauer hin, »dann kehrt sich das Verhältnis beinahe um. Das Reiseangebot von heute will dann in seiner Buntheit fast monoton erscheinen; die Abenteuer jedenfalls, die heute mühsam geplant werden müssen, waren früher ein unvermeidlicher Teil vieler Reisen.« (Bausinger/Beyrer/Korff, S. 9) Dieser oft paradoxe Dualismus von Erweiterung und Verengung, Vielfalt und Monotonie hat die Literaturwissenschaft vielleicht noch mehr beschäftigt als die Historie. Wohl haben der Lévi-Strauss'sche Strukturalismus und diverse »Mentalitäts«-Forschungen auch hier zu neuen Fragen geführt, vor allem zu der nach den »Formen des europäisch-überseeischen Kulturkontakts vom 15. bis zum 18. Jahrhundert.« (Urs Bitterli)¹ Solche neuen Ansätze aber bestätigten nur die hohe Wertschätzung, die der Reisebericht seit den Tagen eines Abbé Raynal und anderer aufgeklärter Übersee-Historiker innerhalb der Geschichtswissenschaft als Quelle genießt.

Ganz anders in der Germanistik! Hier war die Reiseliteraturforschung bis Mitte der 1960er Jahre ein kaum beachteter Nebenzweig gewesen. In einer Zeit jedoch, in der das

¹ Vgl. etwa Urs Bitterli, *Die »Wilden« und die »Zivilisierten«*. Grundzüge einer Geistes- und Kulturgeschichte der europäisch-überseeischen Begegnung, München 1982; *ders.*, *Alte Welt – Neue Welt. Formen des europäisch-überseeischen Kulturkontakts vom 15. bis zum 18. Jahrhundert*, München 1986.

Reisen zum Zeichen des Protests gegen die Vorurteile und Zwänge bürgerlicher Normalität, zum Symbol des politischen Aufbruchs und eines neuen, spontanen Lebensgefühls wurde, entwickelte sie sich zum Paradigma eines neuen, interdisziplinären Wissenschaftsideals. Daß sich diese Textart den poetologischen Maßstäben der konservativen Germanistik entzog, diskreditierte jetzt nicht mehr sie, sondern diese. Reiseliteratur, so fand man, sei eben keine hermetische Kunstübung, sondern ein typisch aufklärerisches Genre: offen, kritisch, undogmatisch, antiautoritär, radikal praktisch, nicht auf Bestätigung des Altbekannten, sondern auf Neues gerichtet. Gegen akademische Werkgenügsamkeit bewies sie die permanente, notwendige Interaktion zwischen Welt und Subjekt auf allen Ebenen. So wie einst der Jakobiner Georg Forster und der Republikaner Heinrich Heine ihre politischen Ideen in Reiseberichten entwickelt hatten, so schätzten progressive Germanisten seit den frühen 1970er Jahren die Forschung über sie, weil man in ihrem Rahmen paradigmatisch neue Ansätze, Themen und Aspekte erproben konnte.

Die beiden ersten der hier zu erörternden Studien versuchen, diesen Weg germanistischer Forschung im Überblick darzustellen. Die beiden anderen sind Beispiele für deren aktuellen Stand. Alle vier Untersuchungen stehen vor der Aufgabe, die Erkenntnisziele dieser Forschungs-»Gattung« zu präzisieren und eine Methode zu entwickeln, die die Vielzahl bestehender Ansätze plausibel synthetisiert. Alle vier werden somit – über ihr Thema hinaus – zu Beispielen für Versuche, methodischen Pluralismus und planmäßige Interdisziplinarität systematisch zu realisieren und dabei alte, zu eng gewordene »Gattungs«-Kategorien neu zu definieren.

Betont zwanglos tut dies der neue Band des Beck-Verlages. Nicht »Reiseliteratur«, sondern »Reisekultur« heißt er, und nicht Germanisten, sondern zwei empirische Kulturwissenschaftler aus Tübingen und ein Mitarbeiter des Frankfurter Postmuseums zeichnen als Herausgeber. Mit Recht sind sie stolz darauf, »rund ein halbes Hundert von Fachleuten [. . .] zur Mitarbeit an dem Buch gewonnen [zu haben]: Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der Sozial- und Kulturgeschichte, der Technikgeschichte, der Religionsgeschichte, der Literatur- und Kunstgeschichte.« (S. 9) Denn was sich auf 400 schön gedruckten, originell bebilderten Seiten so unterhaltsam durchschmökern läßt, das ist kein feuilletonistisches Konjunkturprodukt – was man beim ersten Durchblättern befürchten könnte –, sondern ein wohlüberlegter Querschnitt durch alle derzeit diskutierten Bereiche der Reiseforschung. Dabei erleichtert es den Überblick, daß jeder Artikel im Rahmen von höchstens zehn Seiten bleibt und jeder seine Gelehrsamkeit zugunsten einer klaren, oft vorbildlich lebendigen Darstellung in die Anmerkungen verpackt.

Das erste der sieben Kapitel (»Alte Wege«) umfaßt mit Artikeln zu Pilger-, Kavaliers-, Gelehrten-, Handwerker- und Vagantenreisen sowie Reisehandbüchern und Wirtshausalltag die eher traditionellen Interessenschwerpunkte der Reiseforschung. Im zweiten Kapitel (»Neue Welten«) wird über Entdeckungsreisen und ihre Gefahren, über Auswanderer und Postkutschenreisen berichtet. Dann differenziert sich das Bild immer weiter. Mit Artikeln über Münchhausiaden seit Mandeville, über »Reisen und Aufschreiben«, Reiseplanung und Reiselangeweile, über Frauen-, Erziehungs- und Fußreisen hebt das dritte Kapitel (»Horizontenerweiterung«) den Leser auf die Höhe zeitgenössischer Bewußtseins-Reiseforschung. »Enthusiasmus und Neugier« ist das Kapitel überschrieben, in dem erst jüngst beachtete Themen wie Revolutions- und Antikentourismus, Musiker- und Badereisen, Luftschiffferei und Ausflüge in »Irrenanstalten, Zuchthäuser und Gefängnisse« vorbildlich aufgefächert werden. Das folgende Kapitel resümiert die neuerdings zahlreichen Forschungen über einzelne »Reiseländer« (Italien, Frankreich, England, Schweiz, Rußland, Skandinavien). Vier Artikel stecken dann nicht ohne Geschick das schwierige Feld der fiktiven Reiseliteratur (»Reisen auf dem Kanapee«) ab. Das Schlußkapitel (»Neue Perspektiven«) schildert die Einwirkungen der Technik auf Reisetil und Reiseverhalten (Schnellpost, Technologiespionage, Dampfkraft, Weltausstellungsreisen und Massentourismus).

Wohlweislich hüten sich die Herausgeber vor einer generellen Zusammenfassung. Sie liegt in der Gliederung selbst, die die Entfaltung der Reisearten wie die Ausdifferenzierung der Reiseforschung gleichermaßen spiegelt. Die Offenheit der Form symbolisiert die Unabgeschlossenheit der Forschung wie die Vielfalt ihrer Themen. Kann man die popularisierende Absicht des Buches (das rechtzeitig zum Weihnachtsgeschäft 1991 erschien) auch nicht übersehen, so stellt sich doch zugleich die Frage, ob dieser Verzicht auf theoretische Totallösungen wie auf jeden Soziologen- und Kommunikationsjargon nicht überhaupt die beste Chance bietet, möglichst viele Felder des weiten Bezirks Reiseforschung in einem wissenschaftlichen Gesamtüberblick zusammenzufassen.

Der Regensburger Privatdozent Peter Brenner würde dies wohl entschieden bestreiten. Sein voluminöses Werk jedenfalls liest sich wie ein einziger Gegenentwurf zu Bausingers, Beyrers und Korffs »Reisekultur«. Zwar träumt auch er von einer interdisziplinären Reiseforschung durch eine Germanistik, die sich in der Auseinandersetzung »mit den faktographischen Ergebnissen und den methodischen Grundlagen der Geschichts- wie der historischen Sozialwissenschaft, der Ethnologie, der Anthropologie, der Philosophie und der Volkskunde, der Geographie und der Geschichte der Naturwissenschaften« zur »Kulturwissenschaft« geläutert hat. (S. 2) Brenner jedoch sucht neben der thematischen auch die theoretische Synthese. Als »Vorstudie zu einer Gattungsgeschichte« will er es daher verstanden wissen, wenn er in einer atemberaubenden Arbeitsleistung rund 800 Monographien und Aufsätze referiert, die zwischen 1970 und 1989 von Literaturwissenschaftlern, Historikern, Ethnologen oder Soziologen über deutschsprachige Reiseliteratur geschrieben worden sind. Von dieser Generalrevision aus möchte er zu einer grundlegenden Bestimmung künftiger Forschungsziele und »Gattungs«-Eigenschaften vorstoßen. Eben hier nämlich sieht Brenner das große Versäumnis seiner Vorgänger. Trotz der überbordenden Fülle von Studien zur Reiseliteratur fehle bis heute jeder »Konsens über relevante Texte und Probleme.« (S. 6) Bevor man also von einer forschungsrelevanten »Gattung« (S. 13) bzw. einer »Reiseliteraturforschung« im strengen Sinne des Wortes« (S. 3) sprechen könne, müsse deren »Gegenstand überhaupt erst konstituiert« werden. (S. 12)

Eine solche »Gattung« freilich soll kein normativer Kanon literarischer Formgesetze mehr sein, sondern – nach Wilhelm Voßkamps Definition – eine »soziokulturelle Institution [. . .], die bestimmte Funktionen innerhalb einer literarischen und sozialen Umgebung« wahrnimmt bzw. »ein reihenbildendes literarisches Phänomen, das innerhalb der Literaturgeschichte einen eigenen Kontinuitätsstrang herausgebildet hat.« (S. 5) Gleichgültig, ob Brenner mit »Literaturgeschichte« hier die historische Entwicklung der Literatur selbst oder die ungleich kürzere Periode der Literaturgeschichtsschreibung meint – auf jeden Fall ist die »Gattung«, die er sucht, nur noch über ihre Wirkungsgeschichte bestimmbar. De facto fallen beide sogar in eins.

Brenner nämlich verfolgt sein Konzept einer »Forschungsgeschichte als d[er] eine[n] Dimension der Wirkungsgeschichte von Texten« (S. 12) mit eiserner Konsequenz. So gut wie nirgends in dem 700 Seiten starken Werk über die »Gattung« Reiseliteratur wirft er auch nur einen flüchtigen Blick auf die Reiseberichte selbst. Ohnehin, so argumentiert er, werde sich heutzutage »kaum jemand ernsthaft der freilich oft genährten Illusion hingeben, daß sich literaturgeschichtliche Arbeiten eines einzelnen Verfassers zu einem größeren Komplex stets auf authentische Quellenkenntnis stützen können.« (S. 11) Dies aber sei völlig legitim, da die »Illusion der romantischen Hermeneutik«, die »die Möglichkeit eines unmittelbaren, freilich durch die »komparative« Methode zu komplettierenden Zugangs zum Text suggerierte« (S. 8), ohnehin längst durch Gadamer und Habermas widerlegt sei. Brenner sieht sich daher an der Spitze moderner Methodenreflexion, wenn er fordert, die Praxis einer Forschungsgeschichte ohne Quellenkenntnis endlich zu »legalisieren«. (S. 12) Will er diese auch nicht schlechthin für überflüssig erklären – nicht den »reale[n], wohl aber de[n] forschungslogische[n] Primat der Wirkungsgeschichte vor dem Text« behaupte er (S. 11) –,

so kommt es ihm in seiner »gattungs«-geschichtlichen Grundlegung doch ausschließlich darauf an, »die durch die wissenschaftliche Wirkungsgeschichte bereitgestellten Vormeinungen« kennenzulernen und künftigen Reiseliteraturforschern »als »abhebbare« zur Verfügung zu stellen.« (S. 12)

»Forschungslogisch« bedeutet dies nichts anderes als den Verzicht auf jedes Wahrheitskriterium. Denn da Brenner die Quellen der von ihm so penibel referierten Forschungsarbeiten gänzlich ausblendet, kann er diese nur noch nach Äußerlichkeiten beurteilen. Als »plausibel« (S. 326), »nützlich« (S. 359) oder »sehr kompetent« (S. 522) lobt er zumeist entweder jene »sehr ausführlich[en] und detailliert[en]« (S. 477) Studien, die ihm einen umfassenden Eindruck des Originaltextes vermitteln, oder solche, die ihm »sprachlich und gedanklich ambitioniert« (S. 180), also formal überzeugend scheinen. Gleichwohl referiert er auch solche Bücher ausgiebig, die er für »methodisch irrelevant« (S. 15), ja sogar für »methodisch wie sachlich« belanglos hält (S. 542; vgl. auch S. 349 oder S. 583), weil selbst sie »doch stets materiale Facetten zur Geschichte der Gattung« beisteuern könnten. (S. 15) Lob oder Kritik jedoch bringt er grundsätzlich nur dann vor, wenn sie in konkurrierenden Untersuchungen zum gleichen Thema vorgeprägt sind oder sich aus dem Vergleich mit diesen ergeben. Fehlen solche Parallelstudien, so referiert Brenner sogar konfessionelle Tendenzhistorie wie reine, objektive Wahrheit. (S. 68)

Doch selbst diese Zumutung wäre eventuell noch hinnehmbar, wenn Brenner tatsächlich eine »Wirkungs- und Forschungsgeschichte« (S. 11) schriebe: Eine Geschichte nämlich, die systematisch sichtet, was die bisherige Forschung zu Themen wie Kulturaustausch, Wahrnehmung und Beschreibung des Fremden, Selbstverständnis und Sozialstatus der Reisenden zu sagen wußte (ganz gleich, ob sie dies am Beispiel Goethes, Fontanes oder Koeppens tat), um dann all diese unterschiedlichen Ansätze und Interpretationen als Funktionen streitender wissenschaftspolitischer Ambitionen zu analysieren und zu einer Ideen- und Sozialgeschichte bundesdeutscher Geisteswissenschaft zwischen 1960 und 1989 zu formieren. Statt aber die »Gattung« Reiseliteratur dergestalt als »soziokulturelle Institution« ernstzunehmen und jenes »komplexe Arsenal von aufeinander bezogenen Fragestellungen und methodischen Ansätzen« aufzubauen (S. 3), was die Einleitung verspricht, präsentiert Brenner seinen Stoff in einer Art, die all diese Möglichkeiten im Keim erstickt: Nicht nach den Fragen und Forschungsverfahren, sondern wiederum nach dem äußerlichsten Kriterium, das es gibt, nämlich dem Thema.

Nicht nach Epochen der Reiseliteraturforschung teilt er also die Kapitel ein, sondern nach denen der Reiseliteratur selbst (d. h. Spätmittelalter, Frühe Neuzeit und Barock, Aufklärung, Goethezeit, usw.); nicht nach Forschern, sondern nach Autoren der Reiseberichte, nicht nach Fragen, sondern nach Reisezielen. Im Kapitel über Reiseberichte des 20. Jahrhunderts etwa prüft Brenner zunächst allgemeine Darstellungen zur Entstehung des Massentourismus, referiert dann Studien zu expressionistischen Reiseberichten und Kriegsreisebüchern (»nach wie vor ein weißer Fleck auf der Karte der Reiseliteraturforschung«, S. 591), um danach über Forschungen zu Reisen nach Amerika und in die Sowjetunion (hier gegliedert nach Studien zu Dwinger, Toller, Kisch, Renn usw.) zu berichten. Nach einem Blick auf die (erstaunlich defizitäre) Forschung zur Reiseliteratur im »Dritten Reich« folgen entsprechende Ausführungen über die Literatur zur »Gattungsentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg«.

Mag eine solche Gliederung all denen weiterhelfen, die wissen wollen, wieviele Bücher es über bestimmte Epochen und Autoren gibt – übergreifende Fragen nach der »Gattung« erlaubt sie nicht. Wie sehr ein so problemfernes Schema sogar dazu verführen kann, das spezifische Erkenntnisinteresse einer Untersuchung auszublenden, zeigt eine willkürlich herausgegriffene Stichprobe. So kritisiert Brenner etwa an Ralph-Rainer Wuthenows Studien zur aufgeklärten Reiseliteratur, daß hier stets eine untrennbare Einheit von Welterfahrung und Icherfahrung gesehen und so »die Gattungsentwicklung teleologisch auf »philosophi-

sche Reise« ausgerichtet« werde: »Diese Auszeichnung eines bestimmten exponierten und erst in der späteren Aufklärung entstandenen Typus von Reisebeschreibung [...] als Modell der Gattung schlechthin bedeutet eine ebenso wesentliche wie unnötige Einschränkung des Forschungskonzepts. Sie läßt nicht in den Blick kommen, daß es auch innerhalb einzelner Epochen verschiedene mögliche und legitime Formen der »Welterfahrung« geben kann. Der Reisebericht muß nicht immer »Welterfahrung« als eine Form der »Selbsterfahrung« vorstellen, um zum Gegenstand literatur- und kulturgeschichtlicher Forschung werden zu dürfen.« (S. 150 f.) Das stimmt. Doch Wuthenow wäre fern, es zu bestreiten. Im Gegenteil stellt er gleich zu Beginn seines Reisebuchs von 1980 ausdrücklich klar, daß es ihm »nicht um eine Erfassung und Übersicht der gesamten, so reichen Reiseliteratur des 18. Jahrhunderts« und auch nicht um eine »Geschichte der Welterfahrung« in dieser Epoche insgesamt geht, sondern um eine bestimmte »wichtige Phase der Entwicklung der europäischen Reiseliteratur [...] mit eigenen Merkmalen, eigenen Ansprüchen verschiedener Art.«²

Brenners Kritik geht ins Leere, weil sie dem Kritisierten ein Ziel unterstellt, das er nicht verfolgt, nämlich materiale Vollständigkeit. Nicht dessen Einseitigkeit also beweist sie, sondern die eines »Gattungs«-Forschers, der Fachliteratur nur dann für wirklich gut hält, wenn sie Handbuchwissen liefert. Prompt trifft daher auch sein Kompliment für Wuthenow daneben. Nicht deshalb gilt »Die erfahrene Welt« bis heute als Standardwerk zur Geschichte aufgeklärten Reisens, weil sie »die wesentlichen Facetten der Gattungsentwicklung in diesem Zeitraum abdeckt« (S. 149), sondern weil sie das diffuse Quellenmaterial kraft einer originellen Leitthese durchdringt und erschließt. Das »Abdecken« hat dieser Verfasser anderen überlassen.

So scheitert Brenners hoffnungsvolles Unternehmen an zwei grundsätzlichen Mißverständnissen. Das erste erwächst aus seiner Idee, daß eine »Wirkungsgeschichte« der Reiseliteratur ihre Definition als »Gattung« nicht nur unterstützen, sondern geradezu ersetzen könne, daß also – generell gesprochen – die historische Darstellung eines Phänomens seine normative Bestimmung schlechthin überflüssig mache. Brenner verkennet, daß er der Geschichte reine »Objektivität« zuschreibt, wenn er sie als wertneutral begreift. Sein Postulat vom »Primat der Wirkungsgeschichte« löst den romantischen »Glauben an die Möglichkeit eines unmittelbaren Zugangs zum »Sinn« von Texten« (S. 11) daher keineswegs ab, sondern kehrt ihn nur um. Nicht minder naiv jedenfalls als die alte Illusion vom »wahren« Kunstwerk ist die Idee, daß eine Summe von Forschungstexten an sich schon »Wirkungsgeschichte« sei, daß es eine bare Forschungsmeinung gebe, die sich »abheben« ließe wie Geld von der Bank. So verfällt Brenner dem gleichen Fehler, den er der bisherigen Reiseliteraturforschung ankreidet: Daß sie unhistorisch verfare, weil sie sich blindlings »auf die unreflektierte Überlieferung von wissenschafts- und rezeptionsgeschichtlichen Kanonisierungstraditionen« verlasse. (S. 11)

Damit gerät ein zweiter Grundirrtum in den Blick. Brenner sieht nicht, daß sein Ideal der Normfreiheit in sich bereits einen massiven Wertmaßstab darstellt – einen Maßstab allerdings, der in krassem Gegensatz zu den immanenten Normen der »Reiseliteraturforschung« steht. Deren Grundprinzip nämlich ist – wie das jeder Forschung – die qualitative Selektion des Wahren vom Unwahren. Eine normfrei, d. h. bloß quantitativ verfarende »Forschungsgeschichte« zwingt ihrem Objekt somit eine Norm auf, die ihm nicht nur äußerlich, sondern geradezu feindlich ist und daher keine positive Erkenntnis erzielen kann. Wem schließlich hilft eine »Gattung«, die schlechthin alles umfaßt, was irgendjemand irgendwann aus irgendwelchen Gründen als »Reiseliteratur« bezeichnet hat?

Am wenigsten sicherlich hilft sie all denen, die, wie Brenner selbst, von einer systematischen Reiseliteraturforschung Zündfunken zur Erneuerung des Faches Germanistik erhof-

2 Ralph-Rainer Wuthenow, *Die erfahrene Welt. Europäische Reiseliteratur im Zeitalter der Aufklärung*. Mit zeitgenössischen Illustrationen, Frankfurt/Main 1980, S. 11–14, hier S. 11 f.

fen. Denn gerade die Ausweitung des »Gattungs«-Begriffs zur absoluten Beliebigkeit muß im großen eben die Wirkung zeitigen, die Brenners Buch im kleinen hinterläßt. Das Rattern der Dissertationsmaschinerie übertönt originelle Stimmen; in der Fülle beflissen »abgedeckter« Mittelmäßigkeit verliert der Leser Bahnbrechendes aus dem Blick. Was er behält, sind Banalitäten: Daß »die Erfahrung des Fremden« (S. 25) das Grundproblem und die Aufklärung »zweifelloso die Blütezeit des europäischen Reiseberichts« (S. 273) gewesen seien; daß Goethes »Italienische Reise« und Heines Reiseprosa jeweils einen »Wendepunkt« (S. 276) bedeuten und vergleichsweise am besten erforscht sind; daß wissenschaftliche und literarische Reisebeschreibung im Laufe des 19. Jahrhunderts immer weiter auseinanderdriften; daß der »Funktionsverlust« jener auch eine »Funktionsentlastung« bedeute (S. 275), die eine Literarisierung des Reiseberichts gemäß der allgemeinen Stilentwicklung begünstigt habe, und ähnliches.

Zugegeben: Wären dies die Ergebnisse von 20 Jahren Reiseliteraturforschung, so hätte Brenner allen Grund, Versäumnisse einzuklagen. Doch glücklicherweise verwechselt er die Sachlage mit seiner Methode, sie anzuschauen. Rückwärtsgewandt nämlich ist in diesem Falle weniger die Forschung als sein Ehrgeiz, eine Disziplin, die sich seit den späten 1960er Jahren als eine systematische Kritik des »Gattungs«-Modells konstituiert hat, in »Gattungs«-Begriffe zurückzuzwingen und so einen zünftigen Konsens über das schlechthin Antizünftige herzustellen. Würde Brenner hingegen eine wirklich kritische Perspektive wählen, so würde er leicht sehen, daß die »Reiseliteraturforschung« längst nicht mehr dort steht, wo er sie sucht.

Nicht weniger sensibel nämlich als auf den »Aufbruch« der Germanistik reagierte diese Disziplin auch auf das Abebben des revolutionären Elans. 1977 erschien jene »bahnbrechende Studie« (Brenner, S. 492), die die These von der bewußtseinsverändernden Kraft des Reisens zu höchster Konsequenz steigerte, ihre Emphase jedoch gänzlich widerrief. In seiner »Geschichte der Eisenbahnreise«³ führte Wolfgang Schivelbusch vor, wie die äußere Perfektionierung des Reisens durch den modernen Schienenverkehr die Aufklärung nicht etwa vollendete, sondern umkehrte: wie sie die Wahrnehmung verengte und verflachte (weil der Blick aus dem rasenden Zug heraus kein Objekt mehr fand); wie sie Einsamkeit und Angst des (im Abteil isolierten) Reisenden steigerte; wie ihr Klassensystem reaktionäre Standesschranken befestigte; wie überall eine künstliche, entfremdete, schablonierte Wirklichkeit die individuelle, authentische Erfahrung erstickte. Reisegeschichte als Befreiungsgeschichte war passé. So wandte sie sich anderen, raffinierteren Bereichen der »Fremdheits«-Erfahrung zu. Schivelbusch selbst gab ein Beispiel, wenn er zu Forschungsreisen in die künstlichen Paradiese der Narkotica und des elektrischen Lichts aufbrach.⁴ Andere wählten die Großstadt-Wahrnehmung oder jene imaginären Reisen, die im Band von Bausinger, Beyrer und Korff als »Reisen auf dem Kanapé« subsumiert sind.

In eben diese »Wirkungsgeschichte« der »Reiseliteraturforschung« gehört Joachim Schlörs Tübinger Dissertation. Am Beispiel der Großstadtnacht versucht er, die These seines Lehrers Gottfried Korff (eines der »Reisekultur«-Herausgeber) zu prüfen und zu differenzieren, nach der zwischen »äußerer« und »innerer Urbanisierung« – also zwischen der baulich-zivilisatorischen »Modernisierung« der Städte und den Lebens-, Verhaltens- und Denkweisen ihrer Bewohner – ein permanentes, dynamisches Wechselverhältnis bestehe. Es geht »darum, die Entwicklung einer merkwürdigen Konfrontation zu untersuchen: Das Alt-Vertraute, die Nacht, wird in den hundert Jahren zwischen 1830 und 1930 einem Pro-

3 Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. München/Wien 1977.

4 Vgl. ders., *Das Paradies, der Geschmack und die Vernunft. Eine Geschichte der Genußmittel*, München/Wien 1980; ders., *Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert*, München 1983.

zeß des rasanten Wandels, der beschleunigten Veränderung unterworfen. Das Erscheinungsbild der Nacht verändert sich stark, in erster Linie durch die Fortschritte der Straßen- und Schaufensterbeleuchtung, auch die *Redeweisen* über die Nacht nehmen neue – moderne – Formen an. Dennoch bleibt die Grundstruktur erhalten, und aus dem Verhältnis zwischen der schwerfälligen, festverankerten Grundstruktur und ihrer sich so entscheidend verändernden Erscheinung erwachsen zahlreiche Konflikte, Widersprüche und Ungleichzeitigkeiten.« (S. 22)

Schivelbuschs »Lichtblicke« blinken herüber. Tatsächlich liest sich Schlörs Buch über weite Strecken wie eine ausgeführte Fassung dessen, was dort im »Exkurs: Nachtleben« skizziert ist.⁵ Sei es in den Abschnitten über die Verdrängung des Nachtwächters und die »Ausdifferenzierung der nächtlichen Zeit« (S. 101), über »Verbrecherwelten« und Nachtasyle, über Schließzeiten und »Frauen in der Stadtnacht« oder über »Flanerie« und »Straßen als Bühnen« – überall borgt er sich Schivelbuschs dialektisches Schema, nach dem die durch zivilisatorische Fortschritte gewonnene Freiheit zugleich die Reichweite der Sozialdisziplinierung steigerte, die jene schließlich rückgängig machte: Kaum war der Nachtwächter abgeschafft, trat eine modern organisierte Polizei an seine Stelle; kaum erlaubte die großräumige Stadtbeleuchtung ein Nachtleben von bislang ungekannter Vielfalt, so dehnte die Obrigkeit ihre Ordnungsmechanismen auf dieses Gebiet aus – nicht kontinuierlich allerdings, sondern in »ungleichzeitigen« Wellen. Nach dem planlosen Aufweichen der Sperrstunden wurden sie restriktiv verschärft, was Widerstand hervorrief und zu einer neuerlichen, nun aber eben kontrollierten Lockerung führte. Stets siegte die Organisation. Selbst die Pariser »Apachen« wurden, nachdem sie als Schreckbild abgedankt hatten, zum programmgemäßen Ziel der Amüsierindustrie.

Schlör verfolgt diese »innere Urbanisierung« anhand einer bunten, stupenden Fülle von oft entlegenen zeitgenössischen Quellen (darunter Polizeiakten aus Paris und Berlin). Dank seines bemerkenswerten Geschicks, das disparate Material überzeugend zu montieren, und seines flüssigen Schreibstils kann er dem Leser dabei auf kurzweilige Art vorführen, wie sich die »Nacht« je nach Ort, Zeit und Beobachter »in viele unterschiedliche Nacht-Vorstellungen auf[löst]. [...] alle haben unterschiedliche Bilder von der Nacht, sie erleben sie auf unterschiedliche Weise.« (S. 23) Diese »Bilder«, nicht so sehr die je historische »Wirklichkeit«, interessieren ihn. (S. 87) Daher tut er sein Möglichstes, die Quellen für sich selbst sprechen zu lassen, Kommentare durch Zitate zu ersetzen, die Analyse gleichsam in einer Art des Arrangements auszusprechen.

In diesem Konzept nun wird ein anderes großes Vor-»Bild« sichtbar: Walter Benjamins »Passagen-Werk«. Seit 1982, als Rolf Tiedemann dieses monumentale, aus Tausenden von Zitaten und Notizen bestehende Fragment eines Totalpanoramas von Paris im 19. Jahrhundert aus dem Nachlaß veröffentlichte, gilt es als Muster einer perfekten Synthese von kritischer Theorie und historischer Methode, als ein Meilenstein der Reise- und Großstadtforschung.⁶ Diese Methode, die Benjamin »zur höchsten Höhe entwickeln« zu können hoffte (N I,10/S. 572), ist die »literarische Montage: ich habe nichts zu sagen. Nur zu zeigen« (N I a,8/S. 574). Durch eine nahezu kommentarlose Reihe von Zitaten wollte er »das bildschaffende Medium in uns zu dem stereoskopischen und dimensional Sehen in die Tiefe geschichtlicher Schatten [...] erziehen« (N I,8/S. 571), um »einen historischen Materialismus zu demonstrieren, der die Idee des Fortschritts in sich annihiliert« und das Prinzip der »Aktualisierung« an dessen Stelle setzt. (N 2,2/S. 574)

⁵ Schivelbusch, Lichtblicke, S. 131–148.

⁶ Walter Benjamin, Das Passagen-Werk, hrsg. von Rolf Tiedemann (Gesammelte Schriften, Bd. V), Frankfurt 1982. Ich zitiere im Folgenden nach der text- und seitengleichen Taschenbuchausgabe von 1983. Dabei gebe ich vor der Seitenzahl jeweils die Nummer des betreffenden Aphorismus an.

Da Schlör das »Passagen-Werk« nur an belanglosen Stellen erwähnt, ist schwer abzuschätzen, ob er Benjamins Methode direkt adaptiert (und dies für so selbstverständlich hält, daß er es nicht erwähnen zu müssen meint) oder ob er sie tatsächlich nur so atmosphärisch vage kennt, wie manche Historiker, die nie eine Zeile Max Weber gelesen haben und gleichwohl eifrig mit dessen Kategorien operieren. Jedenfalls folgt er ziemlich genau dem Programm und den Themen des »Passagen-Werks«, wenn er genüßlich von Zitat zu Zitat schlendert, um seine Leser die eigentümliche Stimmung schmecken und »die Vielfalt der Anmutungen« ahnen zu lassen, die »die Stadtnacht seit der Mitte des 19. Jahrhunderts ausgezeichnet« haben. (S. 271) Nicht »an sich«, so bekennt er, suche er die »Bilder« vergangener Wahrnehmungen, »sondern als Grundlage des Heutigen, Gewordenen«; als eine Hilfe, »die Existenz verlorengeglaufter Elemente in unseren heutigen Stadtnächten wiederzufinden« (S. 14 f.) und so »die Erlebniswelt Großstadtnacht neu zu öffnen.« (S. 271)

Mit »Aktualisierung« im Sinne Benjamins freilich hat solche Nostalgie wenig zu tun. Denn nicht um bürgerliche Freizeitgestaltung geht es dem Verfasser des »Passagen-Werks«, sondern um eine radikal kritische »Archäologie« des bürgerlichen Charakters. Benjamin lauert auf »Bilder«, weil er aus ihnen besser als aus jeder anderen Quelle lesen zu können meint, wie die »warenproduzierende Gesellschaft [...] sich stets dann vorstellt und zu verstehen glaubt, wenn sie von der Tatsache, daß sie eben Waren produziert, abstrahiert.« (X 13a/S. 822) In den »Bildern« hofft er »die Monumente der Bourgeoisie als Ruinen zu erkennen noch ehe sie zerfallen sind.« Kurz: eine sozialhistorische Tatsache zu fassen, die in der Vergangenheit ebenso verschwiegen wird wie in der Gegenwart.⁷ Weil er beiden mißtraut, warnt er vor der populären Idee, »daß das Vergangene sein Licht auf das Gegenwärtige oder das Gegenwärtige sein Licht auf das Vergangene wirft.« (N 2a,3/S. 576) Im Gegenteil dürfe, »damit ein Stück Vergangenheit von der Aktualität betroffen werde, [...] keine Kontinuität zwischen ihnen bestehen.« (N 7,7/S. 587) Benjamin wird zum literarischen Flaneur, weil »in den Gebieten, mit denen wir es zu tun haben«, mit Kalkül überhaupt sehr wenig auszurichten sei. Immer »nur blitzhaft« vereinige sich »das Gewesene mit dem Jetzt« zum erkenntnisträchtigen »Bild«. (N 1,1/S. 570; N 2a,3/S. 576) Dafür sei, um ein so »aufblitzendes« Bild für die Forschung zu »retten«, dann »der feste, scheinbar brutale Zugriff« nötig. (N 9a,3/S. 592)

Auch der Nachtwanderer Schlör mißtraut dem Kalkül. Anders als Benjamin aber liebt er sein Thema. Daher betastet er es mit Samthandschuhen. Um nur ja keinem Detail analytische Gewalt anzutun, wählt er seine Ordnungskategorien so weit und vage als möglich. Begriffe wie »Entgrenzung« (S. 73), »Zugänglichkeit« (S. 25), »Konflikte, Widersprüche« (S. 22), »Ungleichzeitigkeit« – ein in der Reiseliteraturforschung beliebtes Wort, auf dessen Marx-Bloch'sche Herkunft Brenner hinweist (S. 502, Anm. 45) –, »Ungleichheit« (S. 26), und – immer wieder – »Differenzierung« erscheinen in ihrer Allgemeinheit weniger als analytische Werkzeuge denn als Vorwand, keine benutzen zu müssen. Für so wertvoll nämlich hält Schlör jede »Differenzierung«, daß er auch zarteste Generalisierungsansätze erschrocken zurückweist: Würde er seine Beobachtungen »in ein vorgeformtes Konzept« pressen oder als »Versatzstücke« eines »theoretische[n] Unternehmen[s]« mißbrauchen, würden sie nur all ihre »assoziative, metaphorische Kraft« einbüßen (S. 236) – wobei es Schlörs Geheimnis bleibt, welche Art von Assoziationen er meint.

Durch eben diese Ehrfurcht vor der »Vielfalt« der Quellenstimmen krankt Schlörs »Nachtforschung« (S. 60) an ähnlichen Schwächen wie Brenners »Wirkungsgeschichte«. Trotz aller hochinteressanten Details kann der Leser am Ende nur mutmaßen, worin genau

⁷ So in Benjamins Exposé »Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts«, in: *Benjamin, Passagen-Werk*, S. 59. Als »The Social History of the City of Paris in the 19th Century« figurierte sein Projekt denn auch im Programm des Instituts für Sozialforschung; vgl. Zeugnisse zur Entstehungsgeschichte, in: *Ebd.*, S. 1097).

die historische Eigenart und der wehmütig beschworene Zauber einstiger Nachtwelten bestehen soll. Die »Grundstruktur« jedenfalls, so verraten Schlörs Resümees allenthalben, war schon immer gleich (»Die Agenten der Sittenpolizei sehen überall Prostituierte«, S. 181) – und schon immer gleich banal: »Auf den Straßen der nächtlichen Stadt begegnen sich Männer und Frauen. [...] Ihre Begegnung trägt einen ungleichen Charakter: Alle Männer, alle Frauen, egal was sie in die Stadtnacht treibt, bewegen sich darin unter den Bedingungen allgemeiner ›Verhältnisse‹, die sie nicht selbst geschaffen haben, die aber ihr Verhalten prägen. Prostitution ist ein extremer Ausdruck ungleicher Verhältnisse zwischen den Geschlechtern. Sie steht, historisch wie gegenwärtig, als Sinnbild für unterschiedliche Beweg-Gründe, unterschiedliche An-Sichten, unterschiedliche Vorstellungen vom Gang in die nächtliche Stadt.« (S. 175 f.)

Durch derlei Luftblasen, durch tönenden Jargon (»Solange sie [die nächtliche Stadt] nicht Frauen ebenso zugänglich ist wie Männern, solange kann von Freiheit keine Rede sein«, S. 167) und biedere Lebensweisheiten (»Sitten können sich also verändern, wie die Maßstäbe dafür, was ›sittlich‹ und was ›unsittlich‹ ist; solange sie aber gelten, muß die Polizei über ihre Einhaltung wachen«, S. 165) entlarvt sich Schlörs Versuch, eine essentiell kritische Methode einer ästhetisierenden Sozialromantik dienstbar zu machen. Und so wie Brenner die Enge der eigenen Methode für Versäumnisse der Forschung hält, erklärt auch Schlör seinen Mangel an historischer Differenzierung zur historischen Tatsache: »Es scheint [...] eine untergründige Form der Großstadtswahrnehmung zu geben, die sich dem chronologischen Zugriff entzieht.« (S. 235 f.) Beide irren, weil sie ihr Material mit den Fragen verwechseln, die an dieses Material zu richten wären. Beider Blick bleibt eindimensional und damit unkritisch, weil sie die Kriterien des eigenen Urteils nie wirklich in die historische Analyse einbeziehen.

All diese Fehler vermeidet Harro Segeberg mit wohltuender Souveränität. Mag ein Vergleich zwischen seiner Hamburger Habilitationsschrift über »Literarische Technik-Bilder« und den bisher besprochenen Büchern zunächst befremden, so erkennt man bei näherem Hinsehen eine Fülle von Anknüpfungspunkten – vor allem den, daß Schilderungen spektakulärer technischer Projekte in den Reiseberichten des 19. Jahrhunderts zusehends die Stelle jenes exotisch »Fremden« einnehmen, das die Reisenden früherer Zeiten mit derselben Mischung aus Furcht und Faszination, Staunen und Schrecken betrachtet haben. Daß fünf der sieben von Segeberg analysierten Beispiele nachweislich auf Reise- und Zeitungsberichte aus fernen Ländern zurückgehen – die Deichbauten von »Faust II« und Theodor Storms »Schimmelreiter« (1888), die literarischen Darstellungen des Einsturzes der schottischen Tay-Brücke durch Theodor Fontane (1880) und den Populärromancier Max Eyth (1899) und Bernhard Kellermanns Vision eines Tunnelbaus zwischen Amerika und Europa (1913) –, ist ein zusätzlicher Beweis dafür, daß eine Studie, die nach der Wahrnehmung von »Technik« als des wichtigsten Gradmessers materialer »Modernisierung« fragt, als logische Fortsetzung der Reiseliteraturforschung gelten muß.

In Benjamin'schem Geist arbeitet auch Segeberg – nur eben auf vergleichbarem Niveau. Wenn er nach »Bildern«, genauer: »nach dem Anteil von Schriftstellern an der Konstruktion des Wirklichkeitsbildes ›Technik‹« fragt (S. 6), so geht es ihm um weit mehr als um eine »Untersuchung von speziellen Symbol- oder Motiv-Reihen eines darauf eingegrenzten historischen Längsschnitts [...]. Mit ›Literarischen Technik-Bildern‹ sind vielmehr die sehr viel umfassender angelegten und künstlich imaginierten Wirklichkeitsbilder gemeint, in deren Rahmen das Bild einer Brücke oder eines Tunnels seinen spezifischen Signalwert dadurch erhält, daß die literarische Konstruktion des Gesamtbildes auf ein weithin verbreitetes globales Einstellungsmuster zurückgreift und es zugleich weiter zuspitzt.« (S. 3)

Um diese »Einstellungsmuster« herauszupräparieren, die nur in der Literatur in »unterschiedlichen Abstraktionsstufen« komprimiert faßbar seien, bedient sich Segeberg einer hochreflektierten Verbindung von »Werkinterpretation, technikhistorische[r] Kommen-

tierung und Rezeptionsanalyse.« (S. 6) Bei seiner Analyse von Kellermanns »Der Tunnel« etwa – der Geschichte eines Ingenieurs, der mit Hilfe eiserner Willenskräfte und eines Großindustriellen einen Tunnel quer durch den Atlantik plant und baut –, beginnt er bei der enormen Popularität, die dieser Roman seit seiner Entstehung im Jahr 1913 genossen hat. Im Blick auf die Pressespiegel erklärt Segeberg dieses Echo zunächst mit Kellermanns Gespür für populäre Stimmungen (wie die zeitgenössische Begeisterung für technische Großprojekte oder die zwiespältige Faszination für Amerika als Land grenzenlosen Fortschritts und reinen Kapitalismus⁸). Vor allem aber habe dieser Schriftsteller ein heroisches Ideal »verdichtet und radikalisiert [. . .], mit dessen Entfaltung insbesondere die akademischen Wortführer der Techniker-Zunft schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf eine irritierende Erfahrung reagiert hatten: dem Aufstieg der Berufsgruppe insgesamt entsprach eine fortschreitende Bürokratisierung und Nivellierung der Stellung der einzelnen Ingenieure.« (S. 173) Mit dieser »gegen die Geschichte gewendete[n] Aktualisierung« nämlich habe Kellermann eine »Antwort auf die zunehmende Kommerzialisierung der Technik« gegeben, die »ebenso genial wie einfach« und hinsichtlich allgemeiner (keineswegs nur berufsständischer) Deklassierungsängste geradezu erlösend gewirkt habe: »Die technische Vernunft bringt im »Tunnel«-Roman eine von allen Auswüchsen gereinigte wirtschaftliche Vernunft erst richtig zur Geltung.« (S. 174) Systematisch vergleicht Segeberg die ökonomisch-technischen Theorien der Zeit mit den Vorstellungen von Kapital und technischer Optimierung, wie sie sich in der Handlung und den Charakteren, ja selbst in der Sprachform des Romans zeigen – schon frühen Kritikern sei aufgefallen, wie genau Kellermanns atemlose Diktion dem Tempo der von ihm verherrlichten Akkordarbeit entspreche. (S. 190) Dabei entpuppt sich der (später von den Nazis als »Jude« verfolgte) Autor als »ein bisher völlig übersehener literarischer Vordenker eines rassistisch verschärfte Fordismus in Deutschland.« (S. 174) Auf gleichem Weg weist Segeberg nach, wie die »Stahlnatur« des Romanhelden, der in der »Hölle« der Tunnelbaustelle militärisch disziplinierte »Arbeiterbataillone« befehligt, »mit aller Schärfe als Resultat eines normativen sozialen Lebensentwurfs begriffen« wird, den weite Kreise der zeitgenössischen wie der späteren Leserschaft teilen konnten. (S. 191) In der systematischen Spiegelung von literarischer Motiv- und Strukturanalyse und kritischer Rezeptions-, Theorie- und Technikgeschichte (das Kapitel über Max Eyth etwa widmet der Debatte um die Konstruktionsfehler der Tay-Brücke scharfsinnige Reflexionen) entsteht somit ein »Bild«, das nicht blind dem Augenschein vertraut, sondern ihn anhand jener im Material »aufblitzenden« Hinweise widerlegt und korrigiert, in denen die Geschichte plötzlich »ihre Marke von Scotland-Yard« zeigt.⁸

Analysen wie diese belegen Segebergs Leitthese, daß die Technik bestimmte Haltungen und Ressentiments nicht nur hervorruft, sondern daß hier nicht selten »ein Lebensgefühl ins Spiel [gerät], das seiner Technik-Einschätzung vorausliegt und sich nur scheinbar aus einer zuvor unterstellten »technischen« Eigendynamik ableitet.« (S. 261) Diese »Differenzierung« ist kein rein historischer Befund, sondern eine »Aktualisierung« im besten Benjamin'schen Sinn. Eben weil Segeberg die heute mehr denn je verbreitete »Angst vor einer die Menschen förmlich überrollenden »Ding«-Technik« ernst nimmt, kann er sie in den literarischen Beispielen als Projektion einer Sozialerfahrung von »Modernisierung« beschreiben, für die sich die Maschine nur als eine besonders treffende Chiffre anbietet: »Autor wie Rezipienten, die ihm zustimmten, fühlten sich von Anfang an schutzlos der Einwirkung absolut unzugänglicher, weil dinghaft erstarrter sozialer Einflußgrößen ausgeliefert, ja die Gesellschaft als Ganzes hatte sich für sie zum monolithischen Riesen-Apparat verfestigt. [. . .] Schon der allereinfachsten mechanischen Maschinenteknik wird damit

⁸ Eine von Benjamin notierte Bemerkung Ernst Blochs über sein Passagen-Werk (N 3,4, S. 578).

eine Perfektion unterlegt, über die sich der empirische Technik-Erforscher zu Recht sehr wundert. [. . .] Wie aber, wenn solches Denken doch zu früh kapitulierte?» (S. 261 f.)

Ganz gleich, ob der Leser diese rein soziologische Sicht in allen Stücken teilen mag. Auf jeden Fall hat Segeberg mit einer wohlreflektierten Methode und einer klaren Leitfrage einen veritablen Beitrag zu der »von den Technik-Wissenschaften selber geforderten »technologischen Aufklärung«« (s. 262) geleistet. So setzt seine Analyse des »Fremden« in der Technik die große aufklärerisch-praktische Linie der Reiseliteraturforschung rühmlich fort.