

## **2. Gespräch.**

Imagination: Wie die Moderne sich selbst themisierte

---

**WvA** So, für dieses zweite Gespräch haben wir uns erneut in der Spiegelkantine eingefunden. Ich möchte einleiten mit der Bitte, Herr Dr. Jag, um nun eine *konkrete Skizze* dessen, was Christof Dipper die Basisprozesse der Moderne genannt hat.

### **Basisprozesse (Ergebnisse der Sozialgeschichte)**

**DRJ** Im frühen 19. Jahrhundert schlug die Industrialisierung in Kontinentaleuropa und den USA durch. England war der Vorläufer, auf den alle blickten, Belgien war auch sehr früh industrialisiert, Skandinavien oder Italien folgten deutlich später. Das war die Zeit, in der die ersten soziologischen Gesellschaftsdeutungen auftauchten. Enquêtes und Landesbeschreibungen hat es schon vorher gegeben, aber Gesamtansichten einer Gesellschaft, das war neu. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts liefen dann zwei Entwicklungen parallel – auf der einen Seite ein frappierender technischer Fortschritt, die großen Hochöfen, der Ausbau der Eisenbahnen, Telegrafie, Fotografie, eine enorme Veränderung der materiellen Lebenswelt. Auf der anderen gab es ganz neue Krisenerfahrungen, etwa der Zusammenhang von Verstädterung und Vereinigung, der immer mehr Menschen vor Augen trat, die Brutalität von Kriegen, die seit dem Krimkrieg fast schon in Echtzeit medial publiziert wurden, oder unerklärliche Wirtschaftskrisen.

Im 20. Jahrhundert dann einerseits eine um sich greifende Kritik an der zivilisatorischen Moderne und ihren vermeintlich zerstörerischen Effekten, auf der anderen Seite gerade in den 1920er und 30er Jahren der Optimismus, die Gesellschaft zum Labor machen zu können, um die Utopie einer harmonischen Sozialordnung zu verwirklichen. Die Idee, menschliche Beziehungen, Technik und Natur wieder in Einklang zu bringen, war nicht neu, aber jetzt hatte man ganz andere Instrumente, um zu experimentieren. Das erschien nach den Erfahrungen des Ersten Weltkrieges beziehungsweise der modernen Massen- und Konsumgesellschaft sehr dringlich. Der internationale Austausch wurde intensiver, dank der Medien, des billigeren Buchdrucks und natürlich der beschleunigten und verdichteten Verkehrswege. Der Völkerbund konnte auch deshalb 1920 gegründet werden, weil es den Delegierten möglich war, regelmäßig und vergleichsweise rasch anzureisen. Stahlbeton, Kriegswirtschaft, Flugzeug und Offsetdruck, das waren nach 1918 vier Instrumente, um eine neue Welt zu modellieren, zu organisieren, in ihr zu kooperieren und sie zu propagieren. Also,

wenn man es vorerst sehr flächig betrachten will, gewissermaßen mit dem modernen Fliegerblick, der das große Ganze wahrnimmt und die Differenzen nur schemenhaft, dann kann man die Moderne als eine Mischung aus Umwälzungen, Krisendiskurs und Optimismus charakterisieren.

**WvA** Herr Dr. Jag, Sie nähern sich bereits wieder Ihrem Steckenfert, der Wahrnehmung und den Imaginationen. Wir sollten trotzdem zuerst die Sozialgeschichte zu ihrem Recht kommen lassen und grundlegende Entwicklungen im 19. Jahrhundert betrachten. Ich ahnte bereits, das Ihnen das weniger liegt, obwohl Sie Wahrnehmungen doch gar nicht ohne einen Abgleich mit der Realität qualifizieren können. Ich habe deshalb Herrn Dr. Meier gebeten, für uns Licht auf wichtige Stränge der Industrialisierung zu werfen. Sie erlauben mir diesen Eingriff in das Gespräch. Bitte Herr Dr. Meier.

**Herr Dr. Meier** Danke, Herr Dr. von Alterski. Ich habe auf der Anreise einige Zahlen zusammengestellt.<sup>1</sup> Als erstes das Bevölkerungswachstum, das sich besseren Lebensbedingungen, einer sinkenden Säuglingssterblichkeit und Migration verdankte:<sup>2</sup>

Tabelle 1: Bevölkerungswachstum in verschiedenen Ländern und weltweit, 1750-1900

in Mio.	1750	1800	1850	1900
Deutschland	18,0	23,0	33,4	56,4
Großbritannien	7,4	(oh. Irland) 10,5	(oh. Irland) 20,8	(oh. Irland) 37,0
Frankreich	21,0	27,4	35,8	38,5
Schweden	(1755) 1,9	(1815) 2,5	(1865) 4,1	5,1
USA	1,6	5,3	23,3	76,1
Welt	-	ca. 900	ca. 1.100	ca. 1.500

Damit einher gingen erhebliche Wanderungsbewegungen innerhalb der Nationen. In Deutschland lebte 1907 nur noch die Hälfte der Menschen in den Orten, in denen sie geboren worden waren. Binnenwanderung gab es vorher schon, doch jetzt erreichte sie neue Dimensionen. Außerdem emigrierten 1,3 Millionen Deutsche zwischen 1880 und 1893 nach Übersee. Ähnlich sah es in anderen Ländern aus, zum Beispiel Schweden. Das Land verlor zwischen 1840 und 1930 etwa 1,2 Millionen Einwohner. Zumeist war der starke Bevölkerungsanstieg verantwortlich, es gab für viele Menschen nicht genug Nahrung und Auskommen. »Beginnend in den 1880er Jahren wurde das *Fin de Siècle* zur migrationsintensivsten Periode der neueren Geschichte«, fasst Jürgen Osterhammel zusammen.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Zum Folgenden v.a. Herbert 2014: 25-42; Hohorst/Kocka/Ritter 1978; Middendorf 2009: 41-49; Osterhammel 2009: 915-1055.

<sup>2</sup> Bayly 2008: 224. Daten für Schweden nach Wikipedia, Art. »Sveriges demografi« (URL: [https://sv.wikipedia.org/wiki/Sveriges\\_demografi#Befolkningsdata](https://sv.wikipedia.org/wiki/Sveriges_demografi#Befolkningsdata) [eingesehen 14.4.2023]).

<sup>3</sup> Osterhammel 2009: 112 (kursiv im Orig.).

Nun zum Wirtschaftswachstum:<sup>4</sup>

*Tabelle 2: Wirtschaftswachstum in verschiedenen Ländern und weltweit, 1700-1900*

in Mio. \$ (1990)	1700	1820	1850	1900
Deutschland	13.650	26.819	48.178	162.335
Großbritannien	10.709	36.232	63.342	184.861
Frankreich	19.539	35.468	58.039	116.747
Schweden	1.231	3.098	4.490	13.104
USA	527	12.548	42.583	312.499
Welt	371.269	695.346	(1870) 1.112.655	(1913) 2.732.131

In Deutschland versechsfachte sich die industrielle Produktion zwischen 1870 und 1913, der Anteil an der Weltindustrieproduktion steigerte sich von 4,9 auf 14,8 %. Die Zahl der Industriearbeiter in Deutschland verdreifachte sich fast bis zum Ersten Weltkrieg, die Zahl der Arbeitskräfte im Agrarsektor wuchs zwar ebenfalls, aber ihr Anteil insgesamt ging zurück. Die Intensivierung der Landwirtschaft führte zu Wachstum, neue Absatzmärkte wurden erschlossen, zugleich fiel der Anteil an der Wertschöpfung von 37 (1875) auf 23 % (1913). Die Kohleförderung wurde von acht (1865) auf 114 Millionen Tonnen (1913) gesteigert. Die wurden erst von 40.000, dann knapp einer halben Million Bergarbeiter gefördert. Die Roheisenproduktion stieg im selben Zeitraum von 1,6 auf 14,8 Millionen Tonnen.<sup>5</sup>

Ein Grund für diesen *take off* war das Ende der »kleinen Eiszeit«. Ab Beginn des 18. Jahrhunderts konnte man reichere Ernten einfahren. Die Anbauflächen wurden durch Rodung und Trockenlegung vergrößert; Agrarreformen (Flurbereinigung, Auflösung der Allmende) und verbesserte Anbautechniken steigerten die Effizienz. Pest und Pocken waren allmählich ausgerottet. Die letzten großen Hungersnöte traten auf. Zwischen 1845 und 1849 traf es Irland, das mit etwa einer Millionen Opfer bezahlte, ungefähr 12 % der Gesamtbevölkerung. Eine riesige Auswanderungswelle folgte. 1866-69 verloren Nordschweden und Finnland etwa 150.000 Menschen, das waren sogar 15-20 % der Gesamtbevölkerung. Danach stabilisierte sich die Agrarproduktion, und die Staaten entwickelten effizientere Krisenmechanismen.

Gleichzeitig wuchs die Einwohnerzahl der Städte:

4 Maddison 2003: 46-49, 84f., 259.

5 Herbert 2014: 27-30.

*Tabelle 3: Bevölkerungswachstum in verschiedenen Städten, 1875-1910*

	<b>1875</b>	<b>1910</b>
Berlin	996.000	2,07 Mio.
Duisburg	37.000	229.000
Paris	1,85 Mio.	2,89 Mio.
London	3,89 Mio.	6,59 Mio.
Stockholm	136.000	342.000
Mailand	262.000	836.000
New York	(1870) 942.000	4,8 Mio.
Philadelphia	(1870) 647.000	1,55 Mio.

Außerdem nahm die Zahl der Mittel- und Großstädte zu. In Deutschland sah das so aus:

*Tabelle 4: Anzahl der Mittel- und Großstädte in Deutschland, 1871-1910*

	<b>1871</b>	<b>1910</b>
Mittelstädte (20-100.000 EW)	75	223
Großstädte (> 100.000 EW)	8	48

1910 wohnten in Deutschland bereits über 20 % der Bevölkerung in Großstädten. Für Mittelstädte stieg der Bevölkerungsanteil von gut 12 % (1871) auf knapp 35 % (1910), für Landgemeinden und Kleinstädten bis 20.000 Einwohnern fiel er im selben Zeitraum von gut 87 % auf gut 65 %. In Großbritannien enthüllte der Zensus 1851, dass mehr als 50 % der Briten in Städten lebten.<sup>6</sup> Solche Zahlen können nur Annäherungen sein, aber sie zeigen Entwicklungsrichtungen auf.

Grundlegende technische Innovationen trieben die Industrialisierung voran, die Spinnmaschine, die Dampfmaschine, die Stahlherstellung. Die Industrialisierung zog Arbeitskräfte an. Da, wo Industrie war, wuchsen in der Regel die Ortschaften an. Eines der spektakulärsten Beispiele ist, wie Sie wissen, Hamborn, das noch mit über 100.000 Einwohnern als Dorf zählte, bevor es 1911 die Stadtrechte erhielt. Es gibt aber auch andere Kennziffern, beispielsweise die Reisezeiten. 1800 fuhr man mit der Schnellpost in 38 Stunden von Berlin nach Breslau, in 64 nach Frankfurt und in 81 nach München. Das waren tagelange Reisen. 100 Jahre darauf benötigte die Bahn nur noch 5½, 9 beziehungsweise 11,2 Stunden, und das bei einer Reisegeschwindigkeit (also inklusive aller Aufenthalte) von schon 60 Stundenkilometern!<sup>7</sup> Die erste deutsche Eisenbahn fuhr 1835 mit etwa 30 Stundenkilometern von Fürth nach Nürnberg. 1903, keine 70 Jahre darauf, erreichte ein elektrischer Triebwagen die Geschwindigkeit von 210 Stundenkilometern. 1886 gilt als Geburtsjahr des Autos. Der erste Wagen fuhr mit dreifacher Schrittgeschwindigkeit. Hier sehen wir, wie sich die Rekorde noch schnel-

<sup>6</sup> Hilton 2013 (2006): 629.

<sup>7</sup> Bruch 1988/89: 21.

ler steigerten als bei der Eisenbahn: 1898 – 62, 1899 – 105, 1906 – 205 Stundenkilometer. 1835 gab es weltweit 332, 1883 über 440.000 Kilometer Eisenbahnstrecken. In Deutschland stieg die Streckenlänge von 6 (1835) auf 6.044 (1850) und 39.141 (1885) Kilometer. Es wurden immer mehr Städte an die Bahn angeschlossen. 1867 hatten bereits alle 14 deutschen Großstädte einen Bahnhof. Sieben Mittel- und 301 Kleinstädte waren noch nicht von der Bahn tangiert, 1880 entbehrten nur noch 132 Kleinstädte der Eisenbahn. Großbritannien verfügte 1885 über 30.358, Frankreich über knapp 30.000, Schweden über 6.600, die USA über 194.000 Kilometer.<sup>8</sup> In derselben Zeit avancierte das Fahrrad zum Massenverkehrsmittel. Auch das ist nicht zu unterschätzen für die Mobilität vieler Menschen. Sie kamen damit in den wachsenden Städten schneller zur Arbeit. Beim Automobil gingen die USA voran, 1917 fuhren dort bereits fünf Millionen Wagen, 1932 waren es 28 Millionen. Die Deutschen besaßen 1913 etwa 61.000 und 1932 486.000 PKW, in Großbritannien stiegen die Zahlen von 80.000 auf eine Million.

Aufs Ganze gesehen lassen sich überall Wachstum, Beschleunigung und Globalisierung ausmachen. Telegraf, transatlantische Kabel, dann das Telefon, der Offsetdruck, die Fotografie, der Film und die Schreibmaschine haben die Kommunikation revolutioniert. Straßen, Eisenbahn, Dampfschiff und der Abbau von Zoll- und Handels schranken sorgten für eine immer engere Verflechtung des internationalen Handels. Die Vernetzung nahm zu und wurde durch technische und organisatorische Zuverlässigkeit stabilisiert, durch Fahrplan, Standardzeit, Maße und so weiter. Um nur einige weitere Faktoren zu nennen: Verbrennungsmotor, die Serienproduktion von Elektromotoren, Glühbirne, Maschinengewehr, Auto, Rundfunkübertragung, Röntgendiagnose, Kino, die Entstehung multinationaler Konzerne, die industrielle Großforschung, die Macht der Großbanken, die Entstehung neuer Industrien wie der Chemie- und Elektroindustrie, die neben Kohle und Stahl traten – und Wachstumsraten von 9 (1890) bis 16 % (1900).<sup>9</sup> Dazu kamen die Aufsehen erregenden Entwicklungen im Bereich der Medizin, deren Ausdifferenzierung sowie verbesserte Diagnostik und Heilmethoden. Die Wissenschaften verzeichneten einen Aufschwung, und in Deutschland steigerten sich die Ausgaben für die Universitäten von 1873 bis 1914 um 500 %.

Natürlich gab es Differenzen zwischen den westlichen Nationen und innerhalb der Nationen. Die ostelbische Feudalgesellschaft beispielsweise wurde viel später von diesem Fortschritt erfasst. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts lag sie darnieder. Bürgerliche kauften die hoffnungslos überschuldeten Rittergüter auf. Gleichzeitig wuchs die Differenz zwischen Reichen und Armen in ganz Europa und den USA. Man befürchtete eine »soziale Zerreißung des Volkes« durch den Kapitalismus.<sup>10</sup> In der »langen Übergangsphase von vorwiegend agrarischen zu vorwiegend industriell bestimmten Gesellschaften« überschnitten sich in Europa oder dem Süden der USA die Ungleichheit der kapitalistischen Klassengesellschaft und die ständischen Hierarchien der traditionalen Agrargesellschaften.<sup>11</sup> Immerhin wurde das durch den langsam Aufbau moderner Sozialstaaten aufgefangen. Allerdings nahmen die erst nach dem Ersten Weltkrieg die Form an, wie wir sie heute kennen, und es gab große Unterschiede zwischen den Systemen. Die einen setzten stärker auf private Institu-

<sup>8</sup> Meyers Konversationslexikon, 4. Aufl., Bd. 5 (1886): 430f., 434.

<sup>9</sup> Herbert 2014: 30.

<sup>10</sup> Ebd.: 39.

<sup>11</sup> Ebd.: 41f. (Zitat: 41).

tionen und Sozialhilfe als letztes Schutznetz, zum Beispiel Großbritannien. Andere schütteten staatlich finanzierte, gleiche Leistungen für alle Bürger aus, die gegen Risiken der modernen Industriegesellschaften abgesichert werden sollten. Schweden ist dafür ein Musterbeispiel.<sup>12</sup>

Interessanterweise sind die klassischen Industriegesellschaften nur »ein flüchtiger Moment in der Weltgeschichte« gewesen, wie Jürgen Osterhammel schreibt: »Nur in wenigen Ländern, in Großbritannien, Deutschland, Belgien und der Schweiz, war die Industrie für mehr als ein halbes Jahrhundert der führende Beschäftigungssektor. In den Niederlanden, Norwegen, Dänemark, Griechenland und sogar in Frankreich erreichte sie nie diese Position, in Italien, Spanien, Schweden und der Tschechoslowakei nur für kürzere Zeiträume. Die Industriegesellschaft verflüchtigt sich noch mehr, wenn man über Europa hinausblickt: Selbst in den industriell leistungsfähigsten Ländern, den USA und Japan, überflügelte Industriearbeit niemals die Beschäftigung in Landwirtschaft und Dienstleistungssektor. [...] In großen Teilen der Welt nahm die Bedeutung der Landwirtschaft im 19. Jahrhundert zu, denn die Frontiers, die vorangeschoben wurden, waren zumeist agrarische Erschließungsgrenzen.«<sup>13</sup> Ich denke behaupten zu können, dass wir eigentlich ein anderes Bild der Industrialisierung vor Augen haben. Osterhammel sagt sogar, dass man für Südostasien nach 1900 von einem »Jahrhundert der Verbauerung« sprechen könne.

Man müsste diese impressionistischen Angaben stundenlang fortsetzen, um die Entwicklungen vergleichend und mit hinreichend vielen Daten zu untermauern. Es sind diese Basisprozesse, die viele Historiker interessieren, ohne die man die Geschichte der Moderne nicht schreiben könnte. Ich gebe zu, erzählte Statistik liest sich nicht besonders schön. Aber sie deutet zumindest an, dass die Veränderungen in eine Richtung gingen, selbst dort, wo der Agrarsektor wuchs, denn selbst da gab es steigende Mechanisierung, modernen Konsum für die Bauern und so weiter. In einem kurzen Zeitraum sind zahlreiche Errungenschaften entstanden, wie in einem Druckreaktor. Man sollte natürlich nicht diese Ziffern umstandslos als »Erfolgszahlen« bezeichnen und sinkende Zahlen als schrumpfendes Wachstum und Zurückbleiben werten, wie es beispielsweise Hans-Ulrich Wehler in seiner »Deutschen Gesellschaftsgeschichte« doch recht obsessiv getan hat.<sup>14</sup>

**WvA** Vielen Dank, Herr Dr. Meier für diese Erläuterungen. Ich habe Sie während des Gesprächs beobachtet, Herr Dr. Jag, und meine, eine gewisse Skepsis zu bemerken?

**DRJ** So ist es, eine gewisse Skepsis. Denn was repräsentieren die Statistiken und Strukturmerkmale? Die Erfahrung der Zeitgenossen jedenfalls nicht, an denen ging das vorbei oder sie erfuhren den Wandel auf eine partikulare und zugleich körperlich viel konkretere Weise. Und Sie können noch so viele der sozialhistorischen Darstellungen lesen, die meisten Statistiken bleiben rudimentär. Hier eine Verdreifachung, dort 16 % mehr – was heißt das? Hier Zahlen für Schlesien, dort für Nordengland. Man bekommt einen Eindruck, dass sich rasant etwas geändert hat, und man kann erahnen, was es bedeutet haben muss, wenn ein Dorf wie Hamborn innerhalb weniger Jahre zur Groß-

<sup>12</sup> Kaufmann 2003; Metz 2008.

<sup>13</sup> Osterhammel 2009: 961.

<sup>14</sup> Wehler 1989 (1987): 7-139, 589-659 & 1995: 7-105, 493-699.

stadt anwuchs, ohne Stadtrechte zu bekommen. Doch man kann nie die Vielschichtigkeit und die vielfältigen Differenzierungen der Entwicklung abilden. Plastisch wird es erst, wenn man Zeitzeugenberichte liest oder Bilder der riesigen Stahlpresen sieht. Die Zahlen und Strukturen haben keinen Bezug zu *deren* Welt. Das sind hilflose Ziffern. Sie helfen uns vielleicht, Wahrnehmungen genauer einzuschätzen. Wir hatten das Beispiel der Eisenbahndörfer, für die Londoner Verhältnisse beklagt wurden. Was man über London gelesen hatte, sah man plötzlich in der eigenen Kleinstadt. Dann wurde Politik gemacht. Ist es da nicht unerheblich, wie die Realität aussah?

**Herr Dr. Meier** Ohne diese Fakten, lieber Det, hätten Deine Wahrnehmungen keine Substanz.

**WvA** Das sehe ich ähnlich. Mir scheint, dass Sie, lieber Herr Dr. Jag, vielleicht auch in bewusster Polemik gegen diejenigen, die Sie als Sozialhistoriker bezeichnen, die sich offenbar Ihren Zorn zuzogen mit ihren einseitigen Europadarstellungen, dass Sie dazu sehr ignorieren wollen, dass auch Sie immer von einer Realität als Vergleichsfolie ausgehen müssen. Wir können ja durchaus sozialhistorische Studien, auf die Sie sich ausweislich der Fußnoten selbst verlassen, als *ex post*-Konstruktionen akzeptieren, also nicht als Abbild einer vergangenen Realität. Sie benötigen sie dennoch, um Wahrnehmungen zu qualifizieren, zum Beispiel, dass in den Eisenbahndörfern eigentlich nicht dieselbe Diskurs wie in London zu beobachten sein *dürfte*. Sie benötigen die »Realität« der Basisprozesse außerdem als Begründungsmuster, warum etwas anders wahrgenommen wurde. Und ich möchte Sie daran erinnern, dass Imaginationen nichts ohne materielle Entwicklungen gewesen wären. Technische Innovationen ermöglichen neue Wahrnehmungsformen und der Wandel befeuerte umgekehrt Imaginationen. Möglicherweise kommen wir über die *Annahme* einer materiellen Realität nicht hinaus, das will ich Ihnen zugestehen, oder wir erfahren sie nur sehr vermittelt in unvollständigen Statistiken und impressionistischen Erfahrungsberichten. Für Imaginationen war (und ist) es oft gewiss vollkommen unerheblich, was real in der materiellen Welt passierte. Ohne diese Welt wäre freilich nicht imaginiert worden.

## Ent-Sicherung. Krisenerfahrungen im 19. Jahrhundert

**WvA** Der Hochofen, der Stahl, das verlieh der schweren Moderne Stabilität. Trotzdem war die Epoche grundiert durch Krisenszenarien, durch ein Gefühl der Ent-Sicherung des Menschen.

**DRJ** Es gab eine ganze Reihe von Dingen, die die Menschen verunsichern konnten.<sup>15</sup> Fangen wir mit den Revolutionen und napoleonischen Kriegen an. 1789, 1806, 1830 und 1848 sind die zentralen Daten, an denen Europa mehrfach durcheinandergewirbelt wurde. Also: die Französische Revolution, die Kriegszüge Napoleons, die Auflösung des Heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation, die Flurbereinigung der politischen Landkarte Mitteleuropas, die Verfassungsdiskussionen im Gefolge der Revolutionen

<sup>15</sup> Zum Folgenden Drehsen/Sparn 1996; Herbert 2014: 42-67; Kippenberg 1996; Oexle 2007: 11-22; Ullmann 1995: 192-202.