



I. Einleitung

Die Entstehung vieler Großstädte wird durch die Industrialisierung, die seit Beginn des 19. Jahrhunderts in Deutschland besonders schnell wuchs, verursacht. Diese Industrialisierung führte zu einer Umstrukturierung der Bevölkerung, beeinflusste das geistig-künstlerische und sozial-politische Leben und brachte dabei politische, soziale und wirtschaftliche Probleme mit sich. Die in dieser Arbeit beschriebene Großstadt ist die moderne Industriestadt, die von Millionen Menschen bevölkert ist und in deren Gesellschaft es viele soziale und wirtschaftliche Probleme gibt.

Während der Industrialisierung verstärkte die Bevölkerung in Deutschland. Es bildeten sich Großstädte und Ballungsgebiete der Verstädterung wie das Ruhrgebiet aus. Im Jahr 1870 lebten in Deutschland 26,2 Millionen Menschen und im Jahr 1910 26 Millionen Menschen auf dem Lande.¹ In der gleichen Zeit wuchs die städtische Bevölkerung in Gemeinden mit mehr als 2000 Einwohner von 14,8 Millionen Menschen auf 39 Millionen Menschen an. Die Stadtbevölkerung machte 1871 36 Prozent und 1910 60 Prozent der Gesamtbevölkerung aus. Es wuchsen vor allem die großen Städte, und die alte Auffassung

¹ Alle Statistik und Tatsachen in diesem Teil sind aus zwei Büchern entnommen: Bruno Gebhardt: Handbuch der deutschen Geschichte. Bd. 3. Stuttgart: Union Verlag 1962, und Rolf Engelsing: Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 1973.

eine Stadt ab 20000 Einwohnern als Großstadt einzustufen, wurde aufgegeben zugunsten der neuen, dies ab 100000 Einwohnern zu tun. Während die Residenz-, See- und Handelstädte nur weiter wuchsen, entstanden in den Industriegebieten große Städte aus kleinen Anfängen. Essen hatte 1800 4000 und 1910 443000 Einwohner, München 1800 40000 und 1910 596000 Einwohner, und Frankfurt am Main 1800 49000 und 1900 415000 Einwohner. Zu den deutschen Städten, die zwischen 1840 und 1910 um mehr als das Zehnfache und damit am meisten wuchsen, gehörten aber nicht die größten und bedeutendsten, sondern neue mittlere Ballungszentren des Verkehrs und der Industrie wie Bremerhaven, Wandsbek, Graudenz, usw. Im Jahr 1855 hatte Deutschland 159 Großstädte mit mehr als je 20000 Einwohnern, die zusammen 12 Prozent der deutschen Bevölkerung beherbergten. 1900 gab es statt dessen 48 Großstädte mit mehr als je 100000 Einwohnern, in denen ein Fünftel der deutschen Bevölkerung wohnte.

Am auffälligsten war der Wandel in der Reichshauptstadt Berlin. Sie hatte 1870 erst 800000 und 1900 schon drei Millionen Einwohner. Um 1840 war Berlin noch eine Residenzstadt, die ungeachtet ihres Gewerbefleißes hauptsächlich vom Hof, vom Adel, von der Garnison und von der Beamtenschaft lebte. Als Reichshauptstadt wurde Berlin der Mittelpunkt des mitteleuropäischen Bank- und Börsengeschäfts, des Großhandels, der Industrieverwaltung und zahlreicher hochwertiger Gewerbe wie der Konfektion der Maschinenindustrie, der Elektroindustrie, der chemischen Industrie, Verkehrsknotenpunkt und bedeutender Inlandhafen.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts^d steigerte sich in Deutschland die Industrie sehr schnell durch die Mechanisierung. Zwischen 1840 und 1860 vermehrte sich die Leistungsfähigkeit der in Deutschland ein gesetzten Dampfmaschinen von 20000 PS¹ auf 200000PS. während Frankreich 1840 34000 PS. und 1860 178000 PS. genutzt werden. Der führende Sektor der Industrialisierung in Deutschland wurden der Kohlebergbau, die Eisenindustrie und die Maschinenindustrie und in der Folge ergänzend Spezialindustrie wie die optische und die chemische Industrie. Kohle, Gas, Eisen und Metallkonstruktionen traten mehr und mehr an die Stelle von Wasserkraft, Holzkohle, Holz und Holzkonstruktionen.

Arbeitskräfte wurden dann durch die schnelle Vergrößerung der Industrie benötigt. Zwischen 1850 und 1870 vermehrte sich die Zahl der Bergarbeiter im Ruhrgebiet von 13000 auf 50000. Bis 1913 nahm sie weiter auf 400000 zu. Während 1844 in drei Großbetrieben der Schwerindustrie; in der oberschlesischen Laurahütte, in der Hoffnungshütte in Sterkrade und in einem Walzwerk im Oberhausen, je 700, 500 und 300 Arbeiter beschäftigt wurden, waren schon bei August Borsig in Berlin schon 1100 Arbeiter tätig. Insgesamt wuchs die Zahl der Beschäftigten im deutschen Maschinenbau von 1861 bis 1882 von 51000 auf 356000 und bis 1907 auf 112000 Menschen. Die Gesamtzahl der deutschen Betriebe, die mehr als 1000 Personen in Arbeit hatten, betrug 1907 gut 500 und 1925 fast 900. Davon waren die meisten Bergwerke, Eisenwerke und Maschinenfabriken.

¹PS. = Pferdestärke

Die Modernisierung des Verkehrssystem war ein wichtiger Faktor, der die Vergrößerung der Industrie unterstützt. Schon in den vierzigen Jahren des 19. Jahrhunderts war die Entwicklung des Verkehrs so weit gegangen, daß der Übergang von den traditionellen Verkehrsmitteln auf moderne in verschiedenen Bereichen ungefähr gleichzeitig erfolgte. Der Fortschritt von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt im Überseeverkehr, von der Treidelschiffahrt zur Dampfschiffahrt im Flußverkehr, von der reitenden Post und vom Fuhrfrachtwesen zur Eisenbahn im Landverkehr und von der Briefpost zur Telegraphie im Nachrichtenverkehr verdichteten sich in einer Periode.

Der deutsche Eisenbahnverkehr begann 1835 auf dem sechs Kilometer langen Weg zwischen Nürnberg und Fürth und wurde immer weiter ausgedehnt. Teils waren die Eisenbahnen Privatunternehmen, teils Staatsunternehmen. Nachdem in den Jahrzehnten nach 1845 und 1855 je etwa 6000 km. Betriebslänge erstellt worden waren, wurden im Jahrzehnt nach 1865 13000 km. Eisenbahnen angelegt. 1875 befanden sich von 28000 km. des deutschen Gesamtnetzes.

In den letzten Jahrzehnten vor dem Eisenbahnbau gab es eine starke Belebung des Flußverkehrs, besonders seit Einführung des Dampfschiffes in den zwanzigen Jahren. Der Güterverkehr stand zeitweise in der Form der "Kettenschiffahrt" entschieden im Vordergrund. Da die Flüsse nur für geringe Teile des Landes Verkehrsmöglichkeiten boten, baute man neben künstlichen Straßen auch künstliche Wasserstraßen zur Ergänzung und als Zubringer : Kanäle, zum Beispiel der bayerischen Ludwigkanal, der Rhein, Main und Donau miteinander verbinden

sollte und 1845 eröffnet wurde.

Diese Tatsache der Expansion der Industrie und des Industrie-gebundenen Systems wurde dann in der Zeit der naturalistischen Literaturepoche, die seit 1880 begann und in das erste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts übergang, in deren Zeit die Industrie und die Großstädte am schnellsten wuchsen, zum Thema der Literatur gebracht. Die Großstadtproblematik wurde in der Prosa, im Drama und in der Lyrik dargestellt. Meine Arbeit wird sich nur mit der Lyrik befassen, weil die Lyrik in knapper Form die Einstellung des Autors treffender zeigen kann, als es die längeren literarischen Formen vermögen.

Die Großstadtgedichte sind eine Reihe von Gedichten, in denen die Großstädte und das Leben in ihnen dargestellt werden. Die Großstadtthematik umfaßt die Atmosphäre der Großstädte, die Industrie, den Zustand der Bevölkerung und die Empfindungen der Menschen in dieser Umgebung. Theodor Heuss hatte in der Einleitung der ersten großen Anthologie deutscher Großstadtverse "Im steinernen Meer" das Wort "Großstadt" definiert:

Die Großstadt ist in erster Linie eine volkswirtschaftliche Tatsache. Handel, Verkehr, Verwaltung, Industrie konzentrieren sich aus einem gewissen ökonomischen Rationalismus. Die Gebiete des Großstadtgrundbesitzes stoßen das Landproletariat von sich: Abertausende kommen zur Stadt und suchen Brot, Arbeit, Wohnung. Eine Fülle ganz neuer Probleme wirtschaftlicher, sozialer, technischer Natur treten damit vor den Staat und die Gesellschaft.¹

¹ "Im steinernen Meer". Großstadtgedichte. Ausgewählt von Oskar Hübner u. Johannes Moeglin. Berlin-Schöneberg: Hilfe 1910.

Die erste Sammlung der Großstadtgedichte erschien ungefähr 1903. Ein Hinweis sagt: "Der Terminus gab 1903 den Titel für die erste Anthologie deutscher Großstadtgedichte ab : Großstadtlyrik. Hrsg. v. Heinz Moller. Leipzig : R.Voigtländer o.J."¹ Die erste große Anthologie der Großstadtlyrik ist "Im steinernen Meer", die von Oskar Hübner und Johannes Moegelin zusammengestellt wurde, 1910 im Buchverlag der Hilfe erschien. Dieser Band umfaßt schon 93 Autoren. Im Laufe der Zeit werden die Großstadtgedichte wieder gesammelt : 1931 erschien "Um uns die Stadt", eine Anthologie neuer Großstadtdichtung, herausgegeben von Robert Seitz und Heinz Zucker, im Sieben-Stäbe Verlag in Berlin; 1968 "Über die großen Städte. Gedichte 1885-1967", herausgegeben von Fritz Hofmann, Joachim Schreck und Manfred Wolter, im Aufbau Verlag in Berlin und Weimar. Diese alten Sammlungen von Großstadtgedichten sind aber gegenwärtig leider nicht greifbar. Daher stütze ich mich bei meiner Untersuchung der Großstadtgedichte auf die neueste Sammlung "Deutsche Großstadtlyrik vom Naturalismus bis zur Gegenwart", die 1975 von Wolfgang Rothe in Reclam Verlag herausgegeben wurde.

In der Zeit zwischen 1880-1925 gibt es drei Literatur-epochen : Naturalismus, Impressionismus und Expressionismus. Im Naturalismus begann die Großstadtlyrik. Der Impressionismus war eine Gegenströmung zum Naturalismus, in der die Großstadtthemen nicht so beliebt waren. Im Expressionismus erreichte die Groß-

¹ Wolfgang Rothe (Hrsg.), Deutsche Großstadtlyrik vom Naturalismus bis zur Gegenwart. Stuttgart : Philipp Reclam 1975, S. 5-6.

stadtlyrik ihren Höhepunkt. So möchte ich mit meiner Arbeit zeigen, wie gemeinsam und unterschiedlich die Großstadt in Gedichten dieser drei Literaturepochen dargestellt wird.

Diese Arbeit konzentriert sich auf die deutsche Großstadtlyrik. Die ausländischen Vorbilder dieser Bewegung, wie Charles Baudelaire, Emil Zola oder der erste amerikanische Großstadtdichter, Walt Whitman, habe ich wegen der sprachlichen Probleme ganz außer Acht gelassen.

Der vorliegende Hauptteil besteht aus drei Abschnitten; nämlich die Großstadtlyrik des Naturalismus, des Impressionismus und des Expressionismus. In jedem Abschnitt wird ein Gedicht eines bekannten Dichters jeder Literaturepoche ausführlich untersucht, das die Situation jener Zeit am besten und klärsten charakterisiert. Andere Gedichte, die in jedem Abschnitt zugefügt werden, sind in der Absicht, die Einstellung und die Charakteristik jeder Literaturepoche zu verdeutlichen.

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย