Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 23 (2016)

Heft: 3: Zeiterfahrungen : Beschleunigung und plurale Temporalitäten = Expériences du temps : accélération et temporalités plurielles

Artikel: Beschleunigung im langen 19. Jahrhundert : Einheit und Vielfalt einer Epochenkategorie

Autor: Jung, Theo

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-650832

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Beschleunigung im langen 19. Jahrhundert

Einheit und Vielfalt einer Epochenkategorie

Theo Jung

«Einszweidrei, im Sauseschritt
Läuft die Zeit; wir laufen mit.»
Wilhelm Busch[1]

Entschleunigung hat Konjunktur. Von Freizeitangeboten, die auf *mindfulness* und *slow food* setzen, bis zum österreichischen *Verein zur Verzögerung der Zeit*:[2] viele Alltagsphänomene reagieren auf die verbreitete Erfahrung, dass das moderne Leben sich durch ständige Tempoerhöhungen auszeichnet. Auf der Ebene theoretischer Gesellschaftsreflexion tun sich heute vor allem Soziologen und Philosophen mit Beschleunigungsdiagnosen hervor. Ihre Analysen werden auch von den Massenmedien gerne rezipiert. Seit Ende der 1970er-Jahre, als Paul Virilio erste Thesen zur ‹Dromologie› vorlegte, hat es derer eine nicht abreissende Kette gegeben.[3] Sie reicht von Odo Marquards Beobachtung einer «tachogene[n] Weltfremdheit»[4] bis hin zu Hermann Lübbes Begriff der «Gegenwartsschrumpfung».[5] Was solche Analysen bei aller Vielfalt verbindet, ist, dass sie Beschleunigung als «Signum der Moderne»[6] betrachten, das nicht einfach *ein* Phänomen unter vielen ist, sondern die temporale Grundstruktur der eigenen Epoche im Ganzen betrifft. Oft münden solche Analysen in kulturkritische Diagnosen – was ihre Publikumswirkung weiter verstärkt.

Exemplarisch dafür ist das Werk des heute wohl einflussreichsten Beschleunigungstheoretikers überhaupt: Hartmut Rosa. Auch für ihn ist Beschleunigung nicht bloss *eine* Erscheinung *in* der Moderne, sondern das «Grundprinzip der modernen Gesellschaft»[7] schlechthin.[8] Ihre Folgen deutet er als «Zeitkrise»,[9] als gesellschaftliche Desintegration aufgrund fortschreitender «Desynchronisierung».[10] Ausgangspunkt seiner Analyse ist eine kritische Auseinandersetzung mit der Beschleunigungstheorie Reinhart Koselleck, bei der die genaue Bestimmung des Verhältnisses zwischen den beiden zentralen Analysekategorien moderner Zeitlichkeit – *Beschleunigung* und *Verzeitlichung* – im Fokus steht.

Eine kurze Erörterung dieser Kontroverse soll hier als Auftakt dienen, die Frage nach der Beschleunigung als Epochenkategorie unter einem neuen Gesichtspunkt zu betrachten. Sie macht auf grundsätzliche Ambivalenzen im Beschleunigungs-

begriff aufmerksam und erlaubt es, verschiedene Modi der Beschleunigung zu unterscheiden und so auch das Verhältnis zwischen Verzeitlichung und Beschleunigung präziser zu fassen. Auf dieser Basis kommt eine historische Dimension moderner Beschleunigung*en* – im Plural – in den Blick, die bisher noch nicht systematisch untersucht wurde.

Hartmut Rosa und Reinhart Koselleck

Rosas Kritik setzt im Kern des koselleckschen Werks an, beim Theorem der Verzeitlichung. Anerkennend rezipiert er die berühmte These, die Erfahrung geschichtlicher Beschleunigung habe in der ‹Sattelzeit› (circa 1750–1850) zu einem Auseinandertreten von Erfahrungsraum und Erwartungshorizont geführt.[11] Dies deckt sich mit Rosas eigener Beobachtung, dass Verzeitlichung eine «erwartbare, ja geradezu unvermeidliche Folge der Steigerung des Tempos des sozialen Wandels»[12] in diesem Zeitraum darstelle. Kritisch dagegen betrachtet er Koselleck Analyse der *Ursachen* für die «entscheidende und kategorial neue geschichtliche Grunderfahrung» der Beschleunigung.[13] Mehrfach bringt Koselleck diese Erfahrung mit den im Zuge der Industrialisierung eintretenden Wandlungsprozessen in Verbindung. Wie Rosa einwendet, kommen diese als Ursachen für Verzeitlichung in der Sattelzeit jedoch nicht in Betracht, da von einer breit geteilten Erfahrung technisch-industrieller Beschleunigung vor den 1830er-Jahren nicht die Rede sein kann.[14] Um diesen Widerspruch zu umgehen, präzisiert Koselleck, dass «Beschleunigung als geschichtliche *Erwartung*skategorie alt ist, [...] aber erst seit der industriellen Revolution zu einem gesättigten *Erfahrung*sbegriff werden konnte».[15] Die Beschleunigung, die der Verzeitlichung zugrunde lag, sei also nicht so sehr eine *Erfahrung* denn eine *Erwartung* gewesen – und als säkularisierte und politisierte Form frühneuzeitlicher Endzeiterwartungen zu betrachten.[16]

Doch auch mit dieser Erklärung gibt sich Rosa nicht zufrieden. Als Veränderung der temporalen Erwartungsstruktur sei, so sein erneuter Einwand, Verzeitlichung nur auf der Basis einer neuartigen Beschleunigungs*erfahrung* erklärbar. Im ausgehenden 18. Jahrhundert könne diese jedoch «allenfalls in der raschen Folge politischer Erschütterungen»[17] fundiert gewesen sein. Damit entstünde jedoch ein Zirkelschluss, da Verzeitlichung nun gleichzeitig die Bedingung für revolutionäre Umbrüche *und* ihre Folge darstelle. Erst das verzeitlichte Verständnis politischer Ordnungen als geschichtlich wandel- und gestaltbar ermögliche revolutionäres Handeln, während umgekehrt Verzeitlichung erst als Folge der von revolutionärem Wandel ausgelösten Beschleunigungserfahrungen erklärbar sei.

Rosas Beobachtung, dass hier eine Aporie vorliegt, ist zweifellos richtig. Ob diese jedoch, wie er vermutet, dadurch entsteht, dass Koselleck letztendlich doch

nur *technische* Beschleunigung als Basis des Erfahrungswandels der Sattelzeit gelten lässt, erscheint fraglich.[18] Dies lässt sich schon mit dem Argumentationsgang der Texte, auf die sich Rosa bezieht, schwer in Einklang bringen, in denen der Übergang von einem eschatologischen hin zu einem verzeitlicht-politischen Beschleunigungsbegriff im Mittelpunkt steht, von technischen Entwicklungen also allenfalls am Rand die Rede ist.[19]

Die Aporie scheint also andere Quellen zu haben. Teilweise ergibt sie sich aus der Komplexität des Phänomens selbst, mit dem sich Koselleck sein Leben lang auseinandersetzte. Was Rosa als das Durcheinanderbringen von *Explanans* und *Explanandum* bemängelt, könnte man auch als Annäherungsversuch an das komplexe Zusammenspiel von Erfahrung, Erwartung, Semantik und gesellschaftlichem Strukturwandel beschreiben. Zur Konstellation des ‹Revolutionszeitalters› gehörten verschiedene Strukturentwicklungen, die von Zeitgenossen überhaupt nicht registriert wurden – geschweige denn, dass sie als *Beschleunigung* erfahren worden wären. Dazu kommen situative Faktoren und eine ordentliche Prise historischer Kontingenz, sodass eine Erklärung revolutionärer Entwicklungen aus der (Beschleunigungs-)Logik der Moderne allein fraglos verkürzend wäre. Ausserdem bezog sich der Erfahrungswandel der Verzeitlichung keineswegs ausschliesslich auf Beschleunigungserfahrungen, sondern ebenso sehr auf die Erfahrung historisch-geografischer Differenz, die sich im 18. Jahrhundert, angeregt von intensivierten globalen Kontakten und der Empirisierung historischer Diskurse, in Debatten über politisch-kulturelle Diversität und Entwicklung niederschlug. Schliesslich war Verzeitlichung – selbst insofern sie tatsächlich auf Beschleunigungserfahrungen gründete – nicht exklusiv auf die Erfahrung *politischer* oder *technologischer* Beschleunigung beschränkt. Das zeigen nicht nur die langfristig etablierten eschatologischen Beschleunigungsdiskurse, sondern auch verschiedene neuere Beschleunigungserfahrungen, die weder politischer noch technisch-industrieller Natur waren, sondern sich etwa auf Entwicklungen im Bereich des Wissens oder der Medien bezogen.

Historisierung einer Epochenkategorie

An dieser Stelle soll dieses komplexe Beziehungsgeflecht nicht weiter entwirrt werden. Doch ermöglicht bereits die erfolgte Problemskizze einen entscheidenden Perspektivwechsel. Wie Rosa zu Recht feststellt, begegnet der Beschleunigungsbegriff bei Koselleck in unterschiedlicher Bedeutung, was zuweilen zu widersprüchlichen Formulierungen führt. Rosas Suche nach der *einen* Beschleunigungserfahrung, welche der Verzeitlichung und damit der Moderne zugrunde liegt, führt hier in eine Sackgasse oder – genauer – zu einem Knotenpunkt,

von dem aus verschiedene Beschleunigung*en* auseinandergehen: Beschleunigungs*erfahrungen* und *-erwartungen,* politische, technologische, industrielle, wissensgeschichtliche und mediale Beschleunigungen, vor allem aber Beschleunigung als modernisierungstheoretische Analysekategorie auf der einen Seite und die vielfältigen Beschleunigungsbegriffe, wie sie von Zeitgenossen selbst verwendet wurden, auf der anderen. Ein Mittel, diese Vielfalt nicht aufzuheben, sondern selbst zum Gegenstand der historischen Analyse zu erheben, bietet die Historische Semantik.

Dass Koselleck, dessen Arbeiten für eine solche Geschichte eine Fülle an Material bereithalten, diesen Weg selbst nur unsystematisch gegangen ist (der Begriff hat zum Beispiel kein Lemma in den *Geschichtlichen Grundbegriffen),*[20] liegt wohl hauptsächlich daran, dass er Beschleunigung schliesslich vor allem als Analysekategorie betrachtete. Doch würde eine historisch-semantische Herangehensweise nicht nur einen bisher nur unzulänglich erfassten Gegenstandsbereich erschliessen; sie würde auch die Frage nach dem Zusammenhang zwischen Beschleunigung und Moderne in ein neues Licht rücken. Im Zentrum steht dabei die Beobachtung, dass der Beschleunigungsbegriff seit der Frühen Neuzeit vielfach verwendet worden ist, um den Charakter der eigenen Epoche auf den Begriff zu bringen, dass aber der semantische Gehalt solcher Aussagen und ihre pragmatische Ausrichtung erheblich variierten.

Die Basis für diese Vielfalt liegt in der generalisierenden Natur des epochal verwendeten Beschleunigungsbegriffs selbst. Die Kulturdiagnose im Zeichen der Beschleunigung setzt einen Abstraktionsschritt voraus. Sie beschreibt Beschleunigung als epochales *Prinzip,* als das bindende Element, das alle Erscheinungen – selbst die, die augenscheinlich keinerlei Tempoerhöhung unterliegen – durchzieht. Gleichzeitig hängen solche Diagnosen nicht in der Luft. Die scheinbar abstrakten Deutungen gehen von der Beobachtung spezifischer Gegenwartserscheinungen aus, denen als ‹Zeichen der Zeit› ein phänomenaler Vorrang zugesprochen wird. *De facto* sind diese jedoch keineswegs nur Auslöser für die generalisierte Kulturdeutung. Sie geben auch den Blickwinkel vor, unter dem die epochale Beschleunigung betrachtet wird. So bilden sich unterschiedliche Interpretationsachsen heraus, an denen sich spezifische Beschleunigungsdiskurse orientieren. Zugespitzt könnte man sagen, dass nach dem Abstraktionsschritt, welcher die generalisierte Deutung des Kulturganzen *als beschleunigtes* erst ermöglicht, ‹semantische Reste› der scheinbar überwundenen Ausgangserfahrung zurückbleiben. Dies erklärt nicht nur die synchrone Vielfalt verschiedenartiger Beschleunigungsdiagnosen, sondern hat auch Konsequenzen für die Art, wie sich der semantische Bezugsrahmen des Begriffs historisch wandelt.

Während für Rosa (und Koselleck) die Suche nach *der* Beschleunigung als Prinzip der Moderne im Mittelpunkt steht, würde ich dafür plädieren, die

historische Pluralität der Beschleunigungsbegriffe in den Fokus zu rücken. Das Ergebnis wäre weniger eine kategoriale Bestimmung moderner Zeitlichkeit schlechthin als ein Beitrag zur Geschichte der vielfältigen Formen temporaler Selbstreflexion *in* der Moderne. Darüber hinaus würde sich unter diesem Blickwinkel das Verhältnis zwischen Beschleunigung und Verzeitlichung umdrehen. Nicht länger ginge es um die Suche nach konkreten Beschleunigungsprozessen als Voraussetzung für Verzeitlichung. Die Beschleunigungsdiskurse erschienen vielmehr selbst als Varianten einer spezifisch modernen Art der epochalen Kulturreflexion, die sich erst auf der Grundlage der Verzeitlichung entwickelt hat.[21]

Im gegenwärtigen Rahmen kann ein solches Vorhaben nur angerissen werden. Die folgenden Erörterungen beschränken sich auf den deutschsprachigen Raum und das lange 19. Jahrhundert, den Zeitraum, in dem sich das «Reflexivwerden der Zeitbestimmungen», wie es Luhmann ausgedrückt hat, breitenwirksam durchsetzte.[22] Dennoch erlaubt schon eine solche vorläufige Skizze es, den Mehrwert dieses Zugangs für die Frage nach der Beschleunigung als Epochenbegriff offenzulegen.[23] Sie zeigt, wie die Spannung zwischen dem holistischen Anspruch der Beschleunigungsdiagnosen einerseits und ihren jeweils spezifischen semantischen und pragmatischen Ausrichtungen andererseits dazu führte, dass Beschleunigung als Epochenkategorie nie eine ungebrochene Einheit bildete, sondern vielmehr eine Vielfalt von Erfahrungen, Erwartungen und situationellen Zielsetzungen in sich bündelte.

Vielfältige Beschleunigungen im langen 19. Jahrhundert

Die langfristig etablierte eschatologische Erwartung einer progressiven Zeitverkürzung vor dem jüngsten Tag war in der Sattelzeit weiterhin präsent. So deutete etwa Johann Heinrich Jung-Stilling 1799 die Französische Revolution im Licht seiner pietistischen Endzeiterwartung: Auch wenn die «Macht der Finsterniss» gegenwärtig die Oberhand gewinne, könne der Christ zuversichtlich in die Zukunft schauen: «Denn er weiss ja, dass das Ende umso mehr beschleunigt wird, je schlimmer es die Feinde anfangen.»[24] Dabei stellten solche Narrative keineswegs nur unzeitgemässe Relikte dar. Jung-Stillings Endzeitvision erhielt unmittelbare politische Bedeutung, als sie vom russischen Kaiser Alexander I. rezipiert wurde und in dessen Konzeption der Heiligen Allianz einfloss.[25]

Zu solchen apokalyptischen Vorstellungen kamen ab dem späten 18. Jahrhundert erste spezifisch moderne, verzeitlichte Beschleunigungserfahrungen hinzu. Darin standen zunächst jedoch weder Technik noch Politik im Mittelpunkt, sondern

andere Lebensbereiche, wie die in immer kürzeren Zyklen wechselnden Moden oder die beschleunigte Medien- und Wissenszirkulation. Goethe war einer von vielen, die solche Entwicklungen, für die er 1778 den Begriff des ‹Veloziferischen› prägte, kritisch beäugten. Er hielt es für das grösste Unheil seiner Zeit, dass «man im nächsten Augenblick den vorhergehenden verspeist [...]: alles veloziferisch».[26] Im erhöhten Lebenstempo sah er vor allem eine Gefahr für die Bildung. Die Überflutung mit ständig Neuem lasse keine erwachsene Reife mehr zu. Die Jugend werde «im Zeitstrudel fortgerissen» klagte er 1825. «*Reichtum und Schnelligkeit* ist, was die Welt bewundert und wonach jeder strebt. Eisenbahnen, Schnellposten, Dampfschiffe und alle möglichen Facilitäten der Kommunikation sind es, worauf die gebildete Welt ausgeht, sich zu überbilden und dadurch in der Mittelmässigkeit zu verharren.»[27]

Ab 1789 rückten zudem politisch-militärische Aspekte verstärkt in den Fokus der Beschleunigungsdiagnosen. Die sich überschlagenden Nachrichten aus Frankreich lösten auch in den deutschen Ländern vielfach das Gefühl aus, dass die Zeit, wie es Ernst Moritz Arndt ausdrückte, «auf der Flucht» sei.[28] Napoleon, von dem gesagt wurde, dass seine militärischen Erfolge vor allem den «Beinen seiner Soldaten» zu verdanken seien, erschien vielen als Verkörperung des neuen Zeitgeistes, «der alles mit Schnelligkeit gethan und bewirkt wissen will».[29] Das Motiv der Zeitverkürzung wurde dabei insofern reaktiviert, dass die Ereignisdichte jüngerer Zeitabschnitte immer wieder mit der von früheren verglichen wurde. Wer «den heutigen Zustand der Dinge mit dem vor fünfzehn bis zwanzig Jahren vergleicht», konstatierte Wilhelm von Humboldt 1797, «der wird nicht läugnen, dass eine grössere Ungleichheit darin, als in dem doppelt so langen Zeitraum am Anfange dieses Jahrhunderts herrscht».[30]

Eine neue Welle von Beschleunigungsdeutungen setzte in den 1830er- und 40er-Jahren ein, als die Deutschen intensiviert mit technologischen Temposteigerungen konfrontiert wurden. Das Dampfschiff und vor allem die Eisenbahn wurden schon bald nicht länger nur als interessante Kuriositäten, sondern als Omen eines neuen Zeitalters betrachtet.[31] Als 1843 die Linien von Paris nach Rouen und Orléans in Betrieb genommen wurden, erschien die Eisenbahn Heinrich Heine als «providencielles Ereigniss, das der Menschheit einen neuen Umschwung giebt».[32] In einem enzyklopädischen Lexikon hiess es 1855: «Wenn irgend eine Erscheinung der neuesten Zeit, so ist es die der Eisenbahnen, an welcher wir wahrnehmen können, wie rasch wir leben.»[33]

Zunächst wirkt es überraschend, dass die Deutung der Eisenbahn als Epochenchiffre schon um sich griff, als die meisten noch gar keine Erfahrung mit ihrer rasenden Geschwindigkeit von fast 40 Stundenkilometern hatten.[34] Doch vielleicht war es gerade dieser Erfahrungsmangel und die mit ihm einhergehende Deutungsoffenheit, die das Motiv der Eisenbahn zu einem fruchtbaren Nährboden

für Kulturdiagnosen machte. Mitte der 1830er-Jahre, als zwischen Nürnberg und Fürth gerade mal die erste Bahnstrecke auf deutschem Gebiet in Betrieb genommen worden war, brach das sogenannte Eisenbahnfieber – eine Spekulationsblase – aus. In der *Zeitung für die elegante Welt* kommentierte Gustav Kühne, dass der Zeitgeist, indem er in Eisenbahnaktien investiere, den ihm eigenen «Drang zur Bewegung»[35] unter Beweis stelle. Doch sei die ganze fieberhafte Regsamkeit schliesslich nichtig, solange sie nicht von einer entsprechenden Tempoerhöhung im Politischen begleitet werde. Bis dahin habe der Zeitgeist ein «Schloss vor den Lippen, einen eisernen Riegel vor der Herzensöffnung, ein eisernes Stirnband um den Kopf», und befinde sich in einem Zustand rasenden Stillstands: «gelähmt am Geiste, aber Bewegung in allen Gliedern».[36]

Explizit repolitisiert wurde der Beschleunigungsdiskurs erst wieder im Kontext der Revolution von 1848/49, wobei auffällig ist, wie oft die neue Geschwindigkeit des Geschichtsverlaufs weiterhin mit der der Eisenbahn verknüpft wurde. Berühmt ist Marx' Aussage, Revolutionen seien die «Lokomotiven der Geschichte».[37] Doch Sätze wie «Die Weltgeschichte ist erwacht und sie rast mit Dampfkraft durch Europa!»[38] fanden sich in zahllosen Publikationen. Eine in Berlin erscheinende Revolutionszeitung trug sogar den Titel *Locomotive. Zeitung für politische Bildung des Volkes*. Nun wurden die vor allem aus Frankreich rezipierten Revolutionssemantiken reaktiviert. «Alles Ausmass der Zeit und des Raumes ist geändert», hiess es in der *Allgemeinen Zeitung*. «In unsern tropischen Tagen ist Wachsen, Blühn und Verblühn das Werk weniger Stunden. Man altert entsetzlich schnell, und die noch vor kurzem zu weitest vorangekämpft, stehen im nächsten Augenblick im Hintertreffen und sind im übernächsten als müde und invalide Kämpfer bei Seite geschafft.»[39]

Aus der Erfahrung revolutionärer Geschwindigkeit ergab sich auch ein Gefühl des Zeitdrucks, das insbesondere mit Blick auf die schleppenden Verhandlungen im Frankfurter Paulskirchenparlament (für dessen Wappen der Abgeordnete Ludwig Reinhard die Schildkröte vorschlug)[40] immer wieder zu Konflikten führte. Umgekehrt griffen Konservative die Ungeduld der Revolution an, wie der Journalist Josef Sigmund Ebersberg, der in seiner politischen Fabel *Gut Ding braucht Zeit* die Befürchtung verlautbarte, die neue Regierungsform sei «nicht im Freien sich selbst und der reifenden Zeit überlassen, sondern in ein Treibhaus gesetzt».[41]

In der zweiten Jahrhunderthälfte tauchten vor dem Hintergrund der fortschreitenden Verwissenschaftlichung und Urbanisierung neue Motive auf. Einerseits wurde die Erfahrung, dass sich die Entwicklungen in immer kürzeren Zeiträumen ballten, in der seit Darwin an Popularität gewinnenden Evolutionsgeschichte reflektiert. Dazu gehörte regelmässig der Versuch, die Beschleunigungsrate der Menschheitsgeschichte auf eine quasimathematische Formel zu bringen.

Richtungsweisend waren in dieser Hinsicht die auch im deutschen Raum breit rezipierten Schriften des schottischen Geologen Charles Lyell und dessen These, dass die Beschleunigungsrate in den Künsten und Wissenschaften mit dem Kenntnisstand beständig anwachse, sodass in die Vergangenheit rückblickend die «Zeichen der Verlangsamung in demselben geometrischen Verhältniss anwachsen» und «der Fortschritt eines Jahrtausends aus einer entfernten Zeit demjenigen eines Jahrhunderts in neueren Zeiten» entspreche.[42] Ähnlich sah sich der sozialistische Philosoph Friedrich Albert Lange beim Blick auf die Kulturgeschichte «an die Linien einer Hyperbel erinnert, deren Ordinaten, die Culturentwicklung darstellend, anfangs unendlich langsam ansteigen und auf ungeheuren Abszissen der Zeit; dann schneller und schneller, und endlich erfolgt in mässigem Zeitraum ein ungeheurer Fortschritt.»[43]

Vor allem aber rückte im späten 19. Jahrhundert die psycho-physiologische Problematik, dass der Mensch mit dem hohen Tempo moderner Lebensführung zunehmend überfordert zu sein schien, in den Fokus.[44] Die Rezeption des vom amerikanischen Neurologen George Miller Beard geprägten Begriffs der Neurasthenie war dafür ein wichtiger Katalysator.[45] Auch wenn Beard selbst diese Zivilisationskrankheit für eine spezifisch amerikanische Erscheinung hielt,[46] griffen populäre Autoren wie Richard von Krafft-Ebing und Max Nordau den Begriff auf, um die vor allem in Grossstädten hervortretende Überreizung des Nervensystems zu beschreiben.[47] In den vergangenen Jahrzehnten mussten, so Nordau, die Deutschen plötzlich «den behaglichen Schleichschritt des frühern Daseins mit dem Sturmlauf des modernen Lebens vertauschen und das hielten ihr Herz und ihre Lunge nicht aus. Die Stärksten konnten allerdings mitkommen [...], die minder Tüchtigen aber fielen bald rechts und links aus und füllen heute die Strassengräben der Fortschrittsbahn.»[48] Doch wurde Beschleunigung keinesfalls ausschliesslich negativ bewertet. Werner Siemens etwa blickte durchaus zufrieden auf die Beschleunigung der Kulturentwicklung, die er als Folge des verbesserten Bildungssystems einerseits und des «sich selbst verjüngenden wissenschaftlich-technischen Fortschritts» andererseits betrachtete.[49] An der Wende zum 19. Jahrhundert erreichte diese Phase der Beschleunigungsdiagnostik ihren Höhepunkt. Georg Simmel beschrieb die «Steigerung des Nervenlebens»[50] als Grunderfahrung der grossstädtischen Moderne, während Werner Sombart das Bedürfnis nach beschleunigter Lebensführung und den Willen zur «Überwindung der Zeit»[51] für entscheidende Epochenmerkmale hielt. Vom modernen Kapitalismus angeregt, meinte er, werde letztlich «das gesamte Kulturleben von dem Fieber ergriffen, es beginnt das Hasten und Drängen auf allen Gebieten, das nun recht eigentlich die Signatur der Zeit geworden ist».[52]

Fazit

Die komplexe Vielfalt der Beschleunigungsdiskurse im langen 19. Jahrhundert konnte an dieser Stelle nur umrissen werden. Ihre ‹empirisch gesättigte› Erörterung würde vor allem eine Spezifizierung der beteiligten Akteursgruppen sowie die pragmatische Analyse ihres Begriffsgebrauchs im jeweiligen soziopolitischen Kontext erfordern. Und doch erlaubt schon diese rudimentäre Skizze einige Schlussfolgerungen. Zunächst weist sie auf eine Reihe von Hypothesen und Kategorien hin, an die eine erweiterte Analyse anschliessen könnte. Das späte 18. Jahrhundert war von der Spannung zwischen den überlieferten, eschatologischen und den neueren, verzeitlichten Beschleunigungsdiskursen geprägt. Waren diese zunächst vor allem auf mediale Entwicklungen fokussiert, kam ab 1789 eine politische Dimension hinzu, die jedoch – nicht zuletzt zensurbedingt – immer wieder mit augenscheinlich unpolitischen Themen vermischt war. Während Konservative sich gegen die Tempoerhöhung politischer Entwicklungen zur Wehr setzten, nutzten Liberale und Demokraten die Beschleunigungsdiagnose als Basis für geschichtsphilosophische Argumente, die den politischen Stillstand mit der hohen Entwicklungsgeschwindigkeit anderer Bereiche kontrastierten. Ihren abschliessenden Höhepunkt fand die politische Debatte über die Beschleunigung im Kontext der Revolution von 1848/49. Während technisch-industrielle Entwicklungen ab den 1830er- und 40er-Jahren immer stärker in den Fokus rückten, kann in der zweiten Jahrhunderthälfte eine allmähliche Verwissenschaftlichung des Diskurses festgestellt werden, die sowohl die Selbstpräsentation der Diagnostiker wie die Thematik ihrer Diagnosen betraf. Vor allem ergab sich aus ihr ein neuer Fokus auf die pathologischen Folgen gesellschaftlicher Tempoerhöhung für das moderne Subjekt, sodass auch die Lösungen für die Beschleunigungsproblematik nunmehr eher im Bereich individueller Lebensgestaltung oder Therapie als in der Umgestaltung politischer Systeme gesucht wurden.

Über solche empirischen Hypothesen hinaus erlaubt der obenstehende Überblick einige allgemeinere Schlussfolgerungen bezüglich der Beschleunigungsdiskurse im langen 19. Jahrhundert. Bei aller Vielfalt verband diese Diskurse die Evokation einer historisch einmaligen Beschleunigung als Epochenmerkmal. In diesem Sinn erweisen sie sich in doppeltem Sinn als Variante der von Koselleck beschriebenen, verzeitlichten Modi moderner Kulturreflexion: erstens, da sie die eigene, moderne Lebensform von früheren (und späteren) Zeiträumen abgrenzten und eine geschichtliche Deutung ihrer Entstehung anboten; zweitens, da sie den Charakter des eigenen Zeitalters wiederum in einer spezifischen Temporalität verorteten. Die Basis dieser historischen Selbstdeutungen bildete ein zumeist impliziter, argumentativer Generalisierungsschritt, der von der Beobachtung spezifischer Beschleunigungsphänomene *in* der Gegenwart auf

ihre Signifikanz für eine epochale Beschleunigung *der* Gegenwart schlechthin schloss. Gleichzeitig bildete dieselbe abstrahierende Logik die Grundlage für die Vielfalt der Beschleunigungsdiskurse. Die konkreten Erfahrungen, von denen solche Kulturdeutungen ihren Ausgang nahmen, waren keineswegs bloss Anlass für ihre Gegenwartsdeutungen. Sie blieben vielmehr bestimmend für ihre jeweiligen semantischen Orientierungsrichtungen, die sich wiederum auf ihre Verwendbarkeit für verschiedene Akteursgruppen auswirkten.
‹Modernisierungstheoretiker› wie Koselleck und Rosa haben versucht, die moderne Zeitlichkeit auf *einen* Begriff zu bringen. Dagegen hat die neuere historische Forschung die «Pluritemporalität» von Kulturen und die «Vielzahl parallel zueinander bestehender Zeiten» betont.[53] Mit Blick auf die untersuchten Diskurse lässt sich dies bestätigen – und weiter differenzieren. Dass die Gegenwart sich durch Beschleunigung auszeichne, wurde im 19. Jahrhundert zwar vielerorts behauptet, war aber nie Konsens, sondern blieb stets *eine* These in einer weitverzweigten Debatte über den Charakter des modernen Zeitalters. Vor allem aber war schon die Beschleunigungsthese *selbst* ‹pluritemporal›. Unter der abstrakten Einheit dieser Epochenkategorie verbarg sich ein vielfältiges Bündel von Erfahrungen, die mit jeweils eigenen thematischen Schwerpunktsetzungen und Semantiken – und folglich mit unterschiedlichen, zum Teil gegenläufigen argumentativen Zielsetzungen verschiedener Akteursgruppen – verknüpft waren. Gerade deswegen wurde der Begriff zum Katalysator von Kontroversen über seine Deutung und die praktischen Schlussfolgerungen, die daraus gezogen werden sollten. Angesichts dieser synchronen Komplexität müssen auch die diachronen Entwicklungen des Beschleunigungsdiskurses eher als tendenzielle Schwerpunktverschiebungen und Konjunkturen denn als saubere Ablösung klar definierter Phasen betrachtet werden. Ihre historisch-semantische Analyse lässt die Frage nach dem temporalen Wesen der Moderne auf sich beruhen, erlaubt aber einen aufschlussreichen Blick auf die Geschichte gesellschaftlicher Selbstreflexion in der Moderne.

Anmerkungen

1 Wilhelm Busch, *Julchen,* München [1877], 15.
2 *Verein zur Verzögerung der Zeit,* 2003, http://www.zeitverein.com (1. 7. 2016).
3 Paul Virilio, *Vitesse et politique. Essai de dromologie,* Paris 1977.
4 Odo Marquard, «Zeitalter der Weltfremdheit? Beitrag zur Analyse der Gegenwart», in Ders., *Apologie des Zufälligen,* Stuttgart 1986, 76–97, hier 76, 82.
5 Hermann Lübbe, *Im Zug der Zeit. Verkürzter Aufenthalt in der Gegenwart,* 3. Aufl., Berlin 2003, 399–404.
6 Stefan Böschen, Kurt Weis, *Die Gegenwart der Zukunft. Perspektiven zeitkritischer Wissenspoltik,* Wiesbaden 2007, 100. Siehe auch: Lynn Hunt, *Measuring Time, Making History,* Budapest 2008, 13 f.; Armin Nassehi, *Die Zeit der Gesellschaft. Auf dem Weg zu einer soziologischen Theorie der Zeit,* Wiesbaden 2008, 11 f.

7 Hartmut Rosa, *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, Frankfurt a. M. 2005, 15, 24.
8 Folglich ist sie nicht auf andere Prozesse reduzierbar, sondern ein «sich selbst antreibender zirkulärer Prozess». Ebd., 54 f.
9 Ebd., 16.
10 Ebd., 66 f. Siehe auch Hartmut Rosa, *Beschleunigung und Entfremdung. Entwurf einer Kritischen Theorie spätmoderner Zeitlichkeit,* Berlin 2013.
11 Reinhart Koselleck, «‹Erfahrungsraum› und ‹Erwartungshorizont› – zwei historische Kategorien», in *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten,* Frankfurt a. M. 2000, 349–375. Vgl. Theo Jung, «Das Neue der Neuzeit ist ihre Zeit. Reinhart Kosellecks Theorie der Verzeitlichung und ihre Kritiker», *Moderne. Kulturwissenschaftliches Jahrbuch* 6 (2010/11), 172–184.
12 Rosa (wie Anm. 7), 398.
13 Ebd., 398 f., bes. Anm. 20. Ähnlich, aber mit anderen Schlussfolgerungen: Hunt (wie Anm. 6), 75 ff.
14 Vgl. Michael Weinzierl, «Zeit und Zivilisation. Grossbritannien in der industriellen Revolution ca. 1770–1830», in Erhard Chvojka, Andreas Schwarcz, Klaus Thien (Hg.), *Zeit und Geschichte. Kulturgeschichtliche Perspektiven,* Wien 2002, 203–210, hier 209 f. Zum Problem der sozialen Reichweite von Zeiterfahrungen: Dieter Langewiesche, «‹Postmoderne› als Ende der ‹Moderne›? Überlegungen eines Historikers in einem interdisziplinären Gespräch», in *Zeitwende. Geschichtsdenken heute,* Göttingen 2008, 69–84, hier 73.
15 Reinhart Koselleck, «Gibt es eine Beschleunigung der Geschichte?», in Ders., *Zeitschichten. Studien zur Historik,* Frankfurt a. M. 2000, 150–176. Vgl. auch: Ders., «‹Neuzeit›. Zur Semantik moderner Bewegungsbegriffe», in Koselleck, Vergangene Zukunft (wie Anm. 11), 300–348, hier 336; Ders., «Zeitverkürzung und Beschleunigung. Eine Studie zur Säkularisation», in Ders., Zeitschichten, 177–202.
16 Siehe z. B. Ders., «Vergangene Zukunft der frühen Neuzeit», in Koselleck, Vergangene Zukunft (wie Anm. 11), 17–37, hier 34 f. Vgl. Alexandre Escudier, «‹Temporalisation› et modernité politique. Penser avec Reinhart Koselleck», *Annales. Histoire, Sciences sociales* 64/6 (2009), 1269–1301, hier 1281.
17 Rosa (wie Anm. 7), 399.
18 Bezeichnenderweise wurde die Formulierung, dass das «empirische[] Substrat» moderner Zeiterfahrung die Beschleunigung «kraft der Technik und Industrie» sei, im überarbeiteten Text gestrichen. Vgl. dazu: Reinhart Koselleck, «Fortschritt und Beschleunigung. Zur Utopie der Aufklärung», in Klaus Binder (Hg.), *Der Traum der Vernunft. Vom Elend der Aufklärung,* Darmstadt 1985, 75–103, hier 88; Koselleck, Beschleunigung der Geschichte (wie Anm. 15), 165.
19 Ebd.; Koselleck, Zeitverkürzung (wie Anm. 15). Vgl. Alexandre Escudier, «Le sentiment d'accélération de l'histoire moderne. Eléments pour une histoire», *Esprit* 6 (2008), 165–191.
20 Otto Brunner, Werner Conze, Reinhart Koselleck (Hg.), *Geschichtliche Grundbegriffe. Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland,* 9 Bände, Stuttgart 1972–1997.
21 Vereinzelte Formulierungen Kosellecks – wie, dass es ihm um die «Verzeitlichung der Geschichte, an deren Ende jene eigentümliche Art der Beschleunigung steht, die unsere Moderne kennzeichnet», gehe – weisen schon in diese Richtung. Koselleck (wie Anm. 16), 19.
22 Niklas Luhmann, «Weltzeit und Systemgeschichte. Über Beziehungen zwischen Zeithorizonten und sozialen Strukturen gesellschaftlicher Systeme», in Ders., *Soziologische Aufklärung,* Bd. 2, Opladen 1975, 103–133, hier 112.
23 Durch den Fokus auf die Epochendeutung bleiben Beschleunigungsdiagnosen, die von der Unterscheidung eines vorübergehenden, im Vergleich zur Normalgeschwindigeit der Geschichte besonders ereignisreichen Ausnahmezustands ausgehen, hier unberücksichtigt.

Zu fragen wäre allerdings auch hier, ob die schon in der Vormoderne etwa in Bezug auf Situationen des Aufruhrs oder der Katastrophe auftretenden Beschleunigungserfahrungen in der Moderne (beispielsweise in Bezug auf Revolutionen) eine neue Qualität gewinnen. Vgl. dazu: Wolfgang Kruse, «Der historische Ort konkreter Utopie. Beschleunigte Zeiterfahrungen, neuartige Zukunftsperspektiven und experimentelle Gestaltungsformen als Strukturmerkmale moderner Revolutionen», *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 61 (2013), 101–122; Jonas Borsch, Sara Sophie Stern, «‹Und jetzt ist Meer, wo vorher Land war›. Wahrnehmungen von Beschleunigung und Verdichtung in unruhigen Zeiten», in Ewald Frie, Mischa Meier (Hg.), *Aufruhr – Katastrophe – Konkurrenz – Zerfall. Bedrohte Ordnungen als Thema der Kulturwissenschaften,* Tübingen 2014, 229–248; Arne Hordt et al., «Aufruhr! Zur epochenübergreifenden Beschreibung beschleunigten sozialen Wandels in Krisenzeiten», *Historische Zeitschrift* 31 (2015), 31–62, hier 58–59.

24 Johann Heinrich Jung-Stilling, *Die Siegsgeschichte der Christlichen Religion,* Nürnberg 1799, 544 f.

25 Vgl. dazu: Ernst Benz, *Akzeleration der Zeit als geschichtliches und heilsgeschichtliches Problem,* Wiesbaden 1977, 31–40; Erich Mertens, «Die Heilige Allianz von 1815 und Johann Heinrich Jung-Stilling», in Ders. (Hg.), *Auf den Spuren von Jung-Stilling. Studien zu Johann Heinrich Jung-Stilling (1740–1817),* Siegen 1998, 67–91.

26 Zitiert nach Manfred Osten, *«Alles veloziferisch» oder Goethes Entdeckung der Langsamkeit. Zur Modernität eines Klassikers im 21. Jahrhundert,* Frankfurt a. M. 2003, 33.

27 Brief an Carl Friedrich Zelter, zitiert nach Max Heynacher, *Goethes Philosophie,* Leipzig 1905, 89.

28 Ernst Moritz Arndt, *Geist der Zeit,* 2. Aufl., o. O. 1807, 84. Vgl. Koselleck, Neuzeit (wie Anm. 15), 328–331.

29 [W. r. r], «Ein Wort zu seiner Zeit», *Minerva* 1 (1806), 386–399, hier 386 f.

30 Wilhelm von Humboldt, «Das achtzehnte Jahrhundert», in *Werke,* Bd. 1, hg. v. Andreas Flitner, Klaus Giel, Darmstadt 1960, 376–505, hier 399.

31 Vgl. dazu: Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert,* München 1977, bes. 35–45; Dirk Hoeges, *Alles veloziferisch. Die Eisenbahn – vom schönen Ungeheuer zur Ästhetik der Geschwindigkeit,* Rheinbach-Merzbach 1985.

32 Heinrich Heine, «Lutezia. Berichte über Politik, Kunst und Volksleben», in *Vermischte Schriften,* Bd. 3, Hamburg 1854, 110.

33 [Anonym], «Das Eisenbahnwesen», in *Die Gegenwart,* X, Leipzig 1855, 312–370, hier 313.

34 Vgl. Reinhart Koselleck, «Das 19. Jahrhundert – eine Übergangszeit», in *Vom Sinn und Unsinn der Geschichte,* Frankfurt a. M. 2010, 131–150, hier 134–137.

35 [Gustav Kühne], «Eisenbahnen und Eisenstäbe. Ein Monolog über den Zeitgeist (II)», *Zeitung für die elegante Welt,* 16. 2. 1836, 135.

36 Ebd. Siehe auch: Heine (wie Anm. 32), 108.

37 Karl Marx, «Die Klassenkämpfe in Frankreich 1848 bis 1850», in *Marx-Engels-Werke,* Bd. 7, Berlin 1969, 9–107, hier 85.

38 *Die Reform,* Nr. 6, 6. 4. 1848, zitiert nach Ernst Wolfgang Becker, *Zeit der Revolution! – Revolution der Zeit? Zeiterfahrungen in Deutschland in der Ära der Revolutionen 1789–1848/49,* Göttingen 1999, 263, 273, 279.

39 *Allgemeine Zeitung,* Nr. 184, 2. 7. 1848, zitiert nach Becker (wie Anm. 38), 271.

40 Zitiert nach Gunther Hildebrandt (Hg.), *Opposition in der Paulskirche,* Berlin 1981, 54.

41 Josef Sigmund Ebersberg, *Politische Fabeln,* Wien 1849, 80.

42 Charles Lyell, *Das Alter des Menschengeschlechts auf der Erde und der Ursprung der Arten durch Abänderung,* Leipzig 1864, 307. Zur Vorgeschichte vgl. Johan Hendrik Jacob van der Pot, *Die Bewertung des technischen Fortschritts,* Bd. 1, Assen 1985, 118–128.

43 Friedrich Albert Lange, *Geschichte des Materialismus und Kritik seiner Bedeutung in der Gegenwart,* Bd. 2, 2. Aufl., Iserlohn 1873, 327.

44 «Bei der ungeheuren Beschleunigung des Lebens wird Geist und Auge an ein halbes und falsches Sehen und Urtheilen gewöhnt», schrieb Nietzsche 1878, «und Jedermann gleicht den Reisenden, welche Land und Volk von der Eisenbahn aus kennen lernen». Friedrich Nietzsche, «Menschliches, Allzumenschliches», in *Kritische Studienausgabe,* Bd. 2, hg. v. Giorgio Colli, Mazzino Montinari, Berlin 1999, hier 230 f.
45 George M. Beard, *A Practical Treatise on Nervous Exhaustion (Neurasthenia),* New York 1880. Vgl. Wolfgang Martynkewicz, *Das Zeitalter der Erschöpfung. Die Überforderung des Menschen durch die Moderne,* Berlin 2013.
46 George M. Beard, *American Nervousness. Its Causes and Consequences,* New York 1881.
47 Richard von Krafft-Ebing, *Über gesunde und kranke Nerven,* 3. Aufl., Tübingen [1885], 3.
48 Max Nordau, *Entartung,* Bd. 1, 2. Aufl., Berlin 1893, 73.
49 Werner Siemens, «Das naturwissenschaftliche Zeitalter [1886]», in Hansjochem Autrum (Hg.), *Von der Naturforschung zur Naturwissenschaft,* Berlin 1987, 143–155, hier 146.
50 Georg Simmel, «Die Grossstädte und das Geistesleben», in *Die Grossstadt,* Dresden 1903, 183–206, hier 188. Siehe auch Ders., *Philosophie des Geldes,* Leipzig 1900, 478.
51 Werner Sombart, *Der moderne Kapitalismus,* Leipzig 1902, 85 f.
52 Ebd. Siehe auch Werner Sombart, *Der Bourgeois,* 2. Aufl., München 1920, 224 f., 228 f.
53 Vgl. Achim Landwehr, *Geburt der Gegenwart. Eine Geschichte der Zeit im 17. Jahrhundert,* Frankfurt a. M. 2014, 17, 38.

Résumé

La notion d'accélération au prisme du long 19e siècle. Unité et diversité d'une catégorie temporelle

La thèse selon laquelle l'époque actuelle se caractériserait par l'accélération est souvent l'objet de réflexions critiques. En partant des théories sur l'accélération de Reinhart Koselleck et de Hartmut Rosa, la présente contribution plaide pour un repositionnement de la question de l'accélération en tant que catégorie temporelle. Survoler les multiples discours sur l'accélération qui virent le jour au 19e siècle montre de manière exemplaire, par la tension entre leur prétention holistique d'un côté et la tendance à la diversité pragmatique de leur expression sémantique de l'autre, que l'accélération comprise comme catégorie temporelle ne présenta jamais une unité parfaite, mais plutôt un faisceau d'expériences, d'attentes et d'objectifs conjoncturels divers. Une analyse historique à caractère sémantique de ces constellations et de ces situations conjoncturelles laisse en suspens, certes, la question de la nature temporelle de la modernité, mais permet un angle de vue fécond sur l'histoire de la réflexion de la société sur elle-même.

(Traduction: Sandrine Picaud-Monnerat)