

---

---

# Städtebau und Literatur, oder: Verschiedene Lesarten der Moderne

Evelyn SCHULZ, Zürich

## I. Die Neugestaltung von Tôkyô in der Meiji-Zeit (1868-1912)

In den Jahren vor und nach der Jahrhundertwende war Tôkyô eine Stadt, die ähnlich wie heute mit zahlreichen drängenden Problemen der städtischen Zivilisation zu kämpfen hatte. Im 19. Jahrhundert schritt der Verstärkerungsprozeß weltweit in beispiellosem Tempo voran. Der Fortschritt - kurz: die Modernität - der expandierenden Nationalstaaten wurde neben der militärischen Stärke und dem Besitz von Kolonien vor allem am Urbanisierungs- und Industrialisierungsgrad gemessen. Natürlich sind Industrialisierung und Städtewachstum als getrennte Problemkreise zu betrachten, die sich nicht unbedingt decken. Dennoch zeigt auch ein Blick auf die heutige Situation der meisten Städte, daß Stadt- und Industrieentwicklung immer in einem wechselseitigen Bedingungsfeld stehen und daß beide Ursache und Folge tiefen gesellschaftlichen Strukturwandels sind; und ich glaube, es ist zulässig zu behaupten, daß sich dieser in Japan im Vergleich zu anderen Ländern wesentlich schneller vollzog.

Die sogenannte fortschrittliche Welt, d.h. vor allem die westliche, läßt sich spätestens seit dem 19. Jahrhundert als eine Welt der rapiden Urbanisierung - in Extremfällen sogar als eine Welt der Großstadtbewohner - beschreiben, wie sie in der Geschichte beispiellos ist. Gab es um 1800 in Europa erst 17 Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohner, waren es um 1890 bereits 103 Städte dieser Größenordnung. Angesichts dieser aus heutiger Sicht bescheidenen Zahlenverhältnisse stellt sich die Frage, ob ich hier nicht besser über das heutige Tôkyô sprechen sollte? Gemäß der jüngsten UNO-Studie zu diesem Thema wird die Zahl der Stadtbewohner weltweit von 2,4 Milliarden 1995 auf 5 Milliarden im Jahr 2015 anwachsen, wobei die Stadtbevölkerung zur Zeit zweieinhalbmal schneller als die Landbevölkerung wächst; die Agglomeration Tôkyô wird im Jahre 2015 vermutlich fast 28 Millionen Menschen beherbergen.

Quantität ist allerdings nicht das einzige Kri-

terium, das dafür spricht, sich mit einem Gegenstand zu befassen. Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, stellt die Zeit nach der Meiji-Restauration 1868 bis etwa 1945 [beim Setzen von Zäsuren ist immer Vorsicht geboten] eine Epoche in der Geschichte Japans dar, in der sich zahlreiche Prozesse verdichteten, die wir seit der Aufklärung mit der Vorstellung von Zivilisation und Fortschritt verbinden. Japan war spätestens ab 1868 ein Labor der westlichen Moderne und ist es bis heute geblieben. Um bei dieser Metapher zu bleiben: Tôkyô ist ein Reagenzglas, in dem die westlich inspirierte Moderne mit bereits Vorhandenem reagierte und zu etwas Neuem verschmolz.

Wie verhielt es sich um 1900 und danach in Japan mit der Verstärkerung und dem Wandel in den Städten? Und vor allem: Wie gestaltete sich das Wachstum von Tôkyô, das mit der Restauration von 1868 Sitz des Kaisers und der Zentralregierung wurde und das man systematisch zur nationalen Hauptstadt, zur „Reichshauptstadt“ (*teito*) umgestaltete, die nach innen integrieren und nach außen repräsentieren sollte?

Die Neugestaltung von Tôkyô ging mit einer ungeheuren Dynamik von statten und bildete den bestimmenden Hintergrund des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens. Tôkyôs Modernisierung war nicht nur deshalb problematisch, weil elementare Infrastrukturen wie ein öffentliches Verkehrsnetz, Abwasserbeseitigung und Trinkwasserversorgung geschaffen werden mußten, sondern auch, weil dieser Stadt die neue Funktion einer Hauptstadt zugewiesen wurde. Nach außen bestand das Problem der angestrebten Revision der ungleichen Verträge<sup>1</sup>, die der Gestaltung Tôkyôs in fast kolonialistischer Weise Bedingungen auferlegten; nach innen mußte die Stadt spätestens seit den 1880er Jahren mit stark anschwellenden Einwandererströmen aus ganz Japan fertig werden. Das Bevölkerungswachstum und die Industrialisierung gegen Ende des 19. Jahrhunderts löste eine rasch anwachsende Migrationsbewegung in die Städte aus.<sup>2</sup>

Nach der Meiji-Restauration fand Japan inner-

halb weniger Jahrzehnte wirtschaftlich und militärisch den Anschluß an den Westen. Dies kam jedoch nicht aus heiterem Himmel, vielmehr wurden die Grundlagen für diese rasche Entwicklung bereits Ende des 18. Jahrhunderts gelegt. Eine dieser Grundlagen war der bereits weit vorangeschrittene Urbanisierungsgrad. Die städtische Kultur spielt eine zentrale Rolle in der gesamten dokumentierten Geschichte Japans. Man kann geradezu von einer stadtorientierten Kultur sprechen. Die Grundlage des heutigen Städtesystems wurde bereits im 16. Jahrhundert gelegt. Erste Konzepte städtischer Siedlungen gab es allerdings erst im 8. Jahrhundert, in der Heian-Zeit (794-1185), was weltgeschichtlich betrachtet spät ist.

Große Städte gab es in Japan bereits lange vor der Öffnung des Landes.<sup>3</sup> Es gibt zwar nur sehr wenig Material zur städtischen Bevölkerung Japans vor 1800, fest steht jedoch, daß in Japan während seines „langen 17. Jahrhunderts“ (von ca. 1580 bis 1720) eine massive wirtschaftliche Expansion stattfand, die wiederum ein rapides Bevölkerungswachstum und eine „demographische Urbanisierung“ zur Folge hatte. Damals lebte in Japan etwa 10 bis 15 Prozent der Bevölkerung in Städten, was - weltweit betrachtet - außerordentlich viel war.

Ich finde es bedauerndswert, daß sich der Großteil der allgemeinen Abhandlungen zum Thema „Stadt“ auf die städtische Entwicklung der westlichen Zivilisation konzentriert, Süd- und Ostasien werden nur selten erwähnt. Daher ist die Tatsache, daß Edo im Laufe des 18. Jahrhunderts zur bevölkerungsreichsten Stadt der Welt heranwuchs,

selbst in Fachkreisen häufig nicht bekannt. Um 1800 hatte Edo mit einer Bevölkerung von etwa 1 Millionen Menschen - manche Wissenschaftler sprechen sogar von 1,4 Millionen - auch für heutige Verhältnisse großstädtische Ausmaße angenommen. In Europa hingegen gab es zu Beginn des 19. Jahrhunderts keine einzige Stadt dieser Größenordnung. Mit etwa 864.000 Einwohnern um 1800 war London die größte Stadt der westlichen Welt, Paris beherbergte etwa 550.000 Menschen, Wien und Moskau jeweils um die 250.000 und Berlin 170.000. Kyôto und Ôsaka hingegen hatten um diese Zeit bereits 300.000 bis 500.000 Einwohner, Nagoya und Kanazawa jeweils um die 100.000.

Die Edo-Zeit war eine Epoche von mehr als 250 Jahren Dauer und im großen und ganzen von äußerem (nicht innerem) Frieden und wirtschaftlichem und kulturellem Wachstum gekennzeichnet. Edo erreichte eine zentrale Stellung innerhalb Japans, ohne die das rasche Wachstum Tôkyôs nach 1868 nicht zu erklären ist. Ebenso verhält es sich mit der städtischen Kultur. Bereits ab Mitte des 18. Jahrhunderts blühte in Edo eine vielseitige kommerzielle Unterhaltungskultur: Es gab zahllose Theater, Vergnügungsviertel, einen florierenden Markt für Literatur aller Art, Märkte und Warenmessen, weshalb, nebenbei bemerkt, Japan auch sehr schnell auf den Weltausstellungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Präsenz markieren konnte.

Diese Entwicklung setzte sich jedoch keineswegs kontinuierlich bis in die Meiji-Zeit fort. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts traten im städtischen

Gefüge Japans folgenreiche Veränderungen ein: Nach mehr als 150 Jahren kontinuierlichen Städtewachstums fand eine schrittweise De-Urbanisierung statt, in deren Verlauf die meisten Städte - darunter Ôsaka, Kyôto und Edo - vom Niedergang erfaßt wurden: die Bevölkerungszahlen gingen zurück und die Wirtschaftskraft sank.

Der Niedergang Edos wurde erheblich beschleunigt durch die Auswirkungen der Reformen, die der Öffnung des Landes 1853/54 folgten. Wie Ihnen möglicherweise bekannt ist, wurden in der Edo-Zeit die Beziehungen des Shoguns zu den Fürsten in den Provinzen durch das System des sogenannten *sankin kôtai*, des Gebots des jährlichen Residenzwechsels, kontrolliert und gefestigt. Dies bedeutete, daß die Fürsten zur doppelten Haushaltung gezwungen waren: ein Haushalt in der Heimat, einer in Edo, wobei für die Residenz in Edo meist 70 bis 80% des jährlichen Einkommens verbraucht wurden. Durch dieses System übte der Shôgun die direkte Überwachung der Lehensherren aus: deren Familien lebten quasi als Geisel in Edo. Zudem verfügten die Fürsten über keinerlei finanzielle Reserven mehr, um den Aufstand zu proben. Das *sankin kôtai* ging zu Lasten der Provinzen, denn ein gewichtiger Teil der Wirtschaftskraft Japans war an Edo gebunden und förderte dessen Wachstum.

1862 wurde dieses System abgeschafft und damit Edo die Grundlage seines Reichtums entzogen. Der Kriegerstand, die *bushi*, die schon ab der Mitte des 18. Jahrhunderts Tendenzen zur Verarmung gezeigt hatten, wanderten aus der Stadt ab und mit ihnen zahllose Kaufleute. Es kam zu ei-

nem regelrechten Exodus aus Edo. Als 1868 der Shogun Tôkyô verließ und der Kaiser einzog, hatte die einstige Millionenstadt nur noch 500.000 Einwohner. Mehr als die Hälfte der Bevölkerung war in ihre Heimat in den Provinzen zurückgekehrt.

Tôkyô war in den Jahren nach der Restauration in desolatem Zustand: die Wohnhäuser waren im Verfall begriffen, das Netzwerk der Dienstleistungsbetriebe befand sich ebenso im Niedergang wie die Unterhaltungskultur der Vergnügungsviertel. Die wichtigsten Triebkräfte der Urbanität Edos lösten sich auf.

Der Exodus wurde erst um 1890 kompensiert, als Tôkyô wieder eine Million Menschen beherbergte und flächen- und bevölkerungsmäßig die Ausmaße von Edo erreichte. Das überproportionale Wachstum der Stadt erfolgte also erst nach 1890. Um 1908 hatte Tôkyô bereits 1,6 Millionen Einwohner. Allein an diesen Zahlen lassen sich die Umwälzungen ablesen, die Tôkyô innerhalb weniger Jahrzehnte erfuhr.

Tôkyôs Eintritt in die Moderne war jedoch nicht nur von demographischen, sondern auch funktionellen Veränderungen begleitet. Das 19. Jahrhundert war das Zeitalter der miteinander konkurrierenden Nationalstaaten und des Kolonialismus. Weltweit galten um 1900 städtisches Wachstum und die Großstadt als Sinnbild des Fortschritts und des Modernen. Besonders die Hauptstädte galten als Prestigeobjekt, Aushängeschild der Macht, des Reichtums und der Kultur und waren Gegenstand von Kritik und Reformen und wurden, allen voran Paris und Berlin, aber auch Wien, saniert und neu-

gestaltet.

Entsprechend der Vorstellung des Staates von einem „Körper“ (*kokutai*) wurde die Hauptstadt Tōkyō zu dessen „Kopf“ (*shuto*) erkoren. Kōda Rohan, ein zeitgenössischer Schriftsteller, schrieb 1899, daß die Hauptstadt des Landes ähnlich sei wie der Kopf des Menschen. Sie sei ausgerüstet mit allerlei wichtigen Organen und repräsentiere das Volk.<sup>4</sup> Mit der Neugestaltung von Tōkyō erbaute sich Japan im wortwörtlichen Sinne eine „moderne“ kollektive Identität. Seit der Meiji-Zeit steht Tōkyō emblematisch für den Fortschritt Japans und symbolisiert seine Zugehörigkeit zu den „zivilisierten“ Nationen des Westens. „Fortschrittlich“ hieß im damaligen Kontext vor allem „westlich“, was wiederum synonym stand für „zivilisiert“. Man eiferte Vorbildern wie Paris oder Berlin nach, die in dieser Zeit im Westen wie in Japan Sinnbilder für Fortschritt und Zivilisation waren.<sup>5</sup>

Mit dem Umzug des Kaisers nach Tōkyō 1868 wurde eine Welle der Neugestaltung ausgelöst, die sich bis in die 30er Jahre dieses Jahrhunderts fortsetzte. In den Entwürfen zur Modernisierung von Tōkyō in den 1880er Jahren äußerte man Ideen, die bei der Sanierung von Paris zuvor<sup>6</sup> verwirklicht und unter dem Schlagwort der „Hausmannisierung“ weltweit und in Japan als *Tōkyō no Parika* (Parisierung Tōkyōs) rezipiert worden waren.<sup>7</sup>

Diese Projekte und die Auswirkungen der Industrialisierung und der Verkehrsrevolution bewirkten tiefe Eingriffe in die Stadtlandschaft, in die Wohnverhältnisse und die Lebenswelt ihrer Bewohner. Allerdings gab es im Gegensatz zu Paris und Berlin keinen Gesamtplan für die Neugestaltung der Stadt, sondern nur einige Teilplanungen, wie etwa für Hibiya, das neue Regierungsviertel, oder die Ginza, das „Schaufenster“ westlicher Kultur. Das Edo-zeitliche Gepräge der Bauten und Straßen hingegen blieb bis in die 20er Jahre in vielen Stadtteilen erhalten. Erst 1923 (1. September) vernichtete ein Erdbeben große Teile von Tōkyō und setzte damit eine wichtige Zäsur in der Geschichte der Stadt.

## II. Literarische Reaktionen

Soweit die Geschichte der Neugestaltung von Tōkyō. Im folgenden soll die Reaktion der Intellektuellen auf diese Vorgänge beleuchtet werden. Abgesehen von unzähligen Befürwortern der Modernisierungspolitik der Meiji-Regierung gab es auch eine kleine, allerdings stetig wachsende Gruppe zeitgenössischer Kritiker, die weniger von „Fortschritt“ sprachen, wie es das Geschichtsbild

des 19. Jahrhunderts erwarten ließ, sondern von „Zerstörung“. Aus ihrer Sicht wurde Tōkyō zur Großstadt demoliert, wie es bei Karl Kraus über Wien heißt.

Ab der Jahrhundertwende werden die Schwierigkeiten und die Probleme, die die Modernisierung von Tōkyō mit sich brachte, zunehmend häufiger auch in literarischen Texten kritisch beleuchtet. So schreibt der Schriftsteller Nagai Kafū 1909 in seinem „Tagebuch eines Heimgekehrten“:

[Die Japaner] bilden sich ein, ein richtiges Land erster Ordnung geworden zu sein, und sind wohl auch noch stolz darauf. Doch die Meiji-Zeit stellt weder eine ‚Verbesserung‘ dar, noch einen ‚Fortschritt‘ oder einen ‚Aufbau‘. Sie ist Zerstörung. Die alte Schönheit ist zerstört und durch nichts als eine über Nacht geschaffene, grobschlächtige Unordnung ersetzt worden.

Kafū verfaßte diesen Text im Sommer 1908, unmittelbar nach seiner Rückkehr von einem fünfjährigen Aufenthalt in Amerika und Frankreich. Tief beeindruckt von der urbanen Kultur des Westens betrachtete er Japan und insbesondere Tōkyō aus der neu gewonnenen Perspektive des von außen Hinzugekommenen. Wie kam es zu dieser Zerstörung? Vor allem: was genau wurde zerstört? Ist der Zustand einer Stadt, auch jeder Gesellschaft nicht der eines permanenten Wandels, der je nach ideologischem Standpunkt als „Fortschritt“ oder „Zerstörung“ beschrieben werden kann?

Auch heute zeichnen sich Diskussionen zur Stadt im allgemeinen als auch im besonderen dadurch aus, daß sie sich zwischen den Polen „Fortschritt“ und „Zerstörung“ bewegen, passend zu einer Zeit, in der die Rede vom „Ende der Stadt“, wie etwa auf der UNO-Konferenz Habitat II im Juli 1996, dem „Ende der Architektur“ und - es scheint schon beinahe überholt - vom „Ende der Geschichte“ in aller Munde ist.

Um auf Kafū zurückzukommen: spricht aus seinem Text nicht eine Lesart des Fortschritts, die wie das folgende Beispiel zeigen wird, einem anderen, kritischen Diskurs über die japanische Moderne entspringt?

Der Schriftsteller Tayama Katai beschreibt die Neugestaltung von Tōkyō um 1900 in seinen 1917 veröffentlichten autobiographischen Aufzeichnungen *Tōkyō no sanjūnen* (Dreißig Jahre in Tōkyō) folgendermaßen:

In den ersten Jahren der Meiji-Zeit wurde Tōkyō nach und nach zur Hauptstadt des neuen japanischen Kaiserreichs umgebaut. Die Häuser mit Erdverputz wurden tagtäglich weniger, und die im ausländischen Stil errichteten Gebäude nah-

men mit jedem Tage zu. Es wurde viel über die Neugestaltung der Hauptstraße in Nihonbashi geredet, und in Zeitungen wurden Dinge geschrieben wie: „Man sollte sich doch überlegen, ob man es [Tôkyô] denn unbedingt verwestlichen will. Verleihen nicht im Gegenteil die alten Lagerhäuser im japanischen Stil der Hauptstadt einen schönen Anblick?“

Aber die Forderungen nach einer neuen Großstadt schienen die Gegend zu überfluten. Die Straße Onari kaidô wurde zusehends größer, und auch die Hauptstraßen wurden viel breiter. Mit dem Ersetzen von Brücken, dem Entfernen der Feuerschneisen und der Sanierung der engen Straßen wurde mit jedem Tag ein wenig mehr das alte Edo zerstört.

Ähnlich wie Kafûs ist auch Katais Blick auf die Vergangenheit, auf Edo gerichtet, das „jeden Tag ein wenig mehr zerstört wird“.

In den 1870er Jahren übernahm man die Grundzüge der westlichen Architektur und errichtete an zentralen Stellen der Stadt Institutionen der Regierung, der Wirtschaft und des Militärs in einem historisierenden, klassizistischen Stil. Dies bedeutete, daß sich an den historischen Knotenpunkten Tôkyôs, die im kollektiven Gedächtnis mit der Identität Edos besetzt waren, die Physiognomie der Stadt grundlegend änderte. Sie wurden zu Symbolen des westlich bestimmten Fortschritts umgestaltet. Edo wurde sozusagen mit Tôkyô überbaut, was dazu führte, daß im kollektiven Gedächtnis, im Reden und Schreiben über die Stadt, Edo und Tôkyô als zwei verschiedene Städte wahrgenommen wurden, obwohl es sich um den gleichen Ort handelt.

Etwa zur gleichen Zeit begann das *double life* der Japaner, das Nebeneinander von westlichem, damals vor allem viktorianisch inspiriertem und östlichem Lebensstil, das zunächst die Oberschicht betraf.

Wohl mit das typischste Beispiel für diese Zeit, die geradezu von einer „Entjapanisierung“ bestimmt ist, ist die Rokumeikan, die „Halle des röhrenden Hirsches“, 1883 erbaut von dem britischen Architekten Josiah Conder (1852-1920). Das zweistöckige Ziegelsteingebäude war bekannt für seine gesellschaftlichen Veranstaltungen wie Konzerte westlicher Musik, Bälle und Staatsbankette. Die Rokumeikan sollte vor dem Hintergrund der angestrebten Revision der ungleichen Verträge Ausdruck der „Zivilisierung“ (*bunmei kaika*) Japans sein. Sie stand als Symbol für die Politik der Anpassung an westliche Lebensformen in der Oberschicht der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Hier traf sich die Oberschicht mit in Tôkyô

ansässigen Ausländern, vor allem Diplomaten, Händlern, Fachleuten und Beratern.

Westliche Fachleute waren jedoch nicht nur mit einzelnen Bauaufgaben betraut, sondern auch mit der Stadtplanung an sich, wobei diese sich stets nur auf Teilplanungen bezog. Wichtige Beispiele sind die Entwürfe für die Neugestaltung der Ginza von Thomas James Waters nach einem Brand ab 1872 und die Arbeiten der Berliner Architekten Ende & Böckmann ab den 1880ern.

Die rege Bauaktivität, die ab den 1870er Jahren einsetzte und sich mit dem Wachstum der Stadt intensivierte, löste nicht nur befürwortende, sondern auch, wie die zuvor erwähnten Textbeispiele von Nagai Kafû und Tayama Katai zeigen, kritische Reaktionen aus. Eine wichtige, andere Stimme in der Diskussion um die Neugestaltung von Tôkyô ist der Schriftsteller und Arzt Mori Ôgai. Er studierte 1884-88 in Deutschland Bakteriologie und schrieb zahlreiche Essays zur Hygiene und Sanierung der Stadt. Er beschrieb die Situation um 1890 aus dem Rückblick folgendermaßen:

In Tôkyô war die Diskussion über die Reformen der Stadtstruktur auf ihrem Höhepunkt. Die Modernisten wollten Häuser, wie es sie in der soundsovielten Straße A oder B in Amerika gibt, - das was die Deutschen Wolkenkratzer nennen - hinstellen. Damals [1888/89] entgegnete ich: „Wenn auf engem Raum viele Menschen wohnen, sind die Todesfälle entsprechend häufig. Vor allem sterben viele Kinder. Statt die bisher nebeneinander stehenden Häuser aufeinander zu stellen, sollte man lieber die Wasserversorgung und die Abwasserkanäle verbessern.“ Dann gab es eine Kommission, die den Bauten Beschränkungen auferlegen wollte und meinte, man solle die Höhe der Dächer in Tôkyô vereinheitlichen und dadurch einen geordneten, schönen Anblick schaffen. Ich sagte damals: „Solche wie Regimente dastehenden Häuserreihen sind nicht schön. Will man Tôkyô unbedingt nach westlichem Stil ausrichten, dann sollte man gerade umgekehrt nicht etwa nur die Häuser verschieden hoch, sondern alle Gebäude von Haus zu Haus stilistisch unterschiedlich gestalten lassen und so versuchen, eine Schönheit der Vielfalt und des Durcheinanders wie in Venedig zu schaffen.“

Nagai Kafû hingegen scheint für Ôgais „Schönheit der Vielfalt und des Durcheinanders“ kein Auge zu haben. In dem bereits erwähnten „Tagebuch eines Heimgekehrten“ 1909 äußert er sich wie folgt:

Auf dem Heimweg gehe ich die Straße Nihonbashidôri entlang und blicke mich angesichts der Strommasten, die einer neben dem

anderen stehen, der Straßenbaustellen und der miserabel gebauten Gebäude auf beiden Seiten, die häßlicher sind, als ich erwartet habe, fassungslos und doch neugierig um.

Die Neugestaltung von Tôkyô war von einer Verkehrsrevolution und sozialen Umschichtungen begleitet. Diese trugen dazu bei, daß die Veränderungen des städtischen Umfeldes die Literatur nachhaltig thematisch prägten. Das Wachstum der Städte und die Beschleunigung des Alltagslebens gingen einher mit einer Veränderung der Wahrnehmung. Beides stellte eine große Herausforderung für das Genre der literarischen Erzählung (*shôsetsu*) dar, das sich für die Bearbeitung der neuen Erfahrung besonders anbot. Dazu hatten westliche Autoren wie Charles Dickens oder Honoré de Balzac Vorarbeit geleistet. Wie konnte die Komplexität des städtischen Geschehens in einen Text eingearbeitet werden, dessen Grundeigenschaft notgedrungen die Linearität ist? Die Frage, wie die Fragmentierung und Vielfalt des städtischen Lebens mit der Vorgabe vereint werden kann, daß ein Roman nach einem zusammenhängenden Plot zu verfassen sei, war im Westen um die Jahrhundertwende von großer Brisanz.

Liest man die japanische Literatur dieser Zeit, die das Leben in der Stadt, in den meisten Fällen das in Tôkyô thematisiert, so lassen sich in der Auswahl und Beschreibung städtischer Phänomene, aber auch in bezug auf die Beschreibung der Gemütsverfassung der Protagonisten frappante Ähnlichkeiten feststellen. Während die Regierung in den verschiedensten Bereichen wie Städtebau, Architektur und Militär Fortschritt inszenierte, werden in der Literatur vor allem die bedrohlichen, negativen Seiten des Fortschritts aufgegriffen.

Das moderne Leben in der Stadt ist ebenso wie die Moderne an sich von Widersprüchen begleitet. Beides verspricht die Erweiterung des Möglichkeitshorizontes des Einzelnen und beinhaltet gleichzeitig die Bedrohung individueller Freiheit. Die städtische Massengesellschaft wirkt homogenisierend und anti-individualistisch auf die Menschen, und hat gerade deshalb einen großen Einfluß auf das Seelenleben und die psychische Entwicklung der Individuen. Die japanische Literatur brachte zwar keinen zeitkritischen, stadtbezogenen Roman wie *Hard times* von Charles Dickens hervor, aber kürzere Erzählungen wie etwa *Kyûshi* (Tod in Bedrängnis; 1907) von Kunikida Doppo oder *Tokai* (Die Großstadt; 1908) von Ikuta Kizan beschreiben die Schattenseiten des städtischen Wachstums.

Diese Texte sprechen weniger von der „Blasiertheit“ und der „Steigerung des Nervenlebens“, Georg Simmel zufolge die hervorstechendsten Merkmale der großstädtischen Psyche, sondern zeugen vor allem von Unsicherheit, Orientierungslosigkeit und Angst.

Der Modernisierungsprozeß löste weltweit eine Beschleunigung der Vorgänge im allgemeinen Leben wie auch im Leben des Einzelnen aus. Daß diese Beschleunigung vor allem in den Städten stattfand, läßt sich anhand literarischer Texte nachvollziehen. 1907 schreibt Natsume Sôseki, daß Tôkyô „ein Ort [sei], an dem einem schwindlig“ wird:

Dinge, die früher in der Genroku-Zeit [1688-1704] ein langes Leben von hundert Jahren überdauert haben, sind in der Meiji-Zeit noch kurzlebiger als etwas, das es drei Tage gab. Anderswo laufen die Leute auf den Fersen. In Tôkyô gehen sie auf den Fußspitzen. Man steht auf dem Kopf. Man geht seitwärts. Diejenigen, die es eilig haben, kommen angeflogen.<sup>8</sup>

In *Kusamakura* (Das Graskissenbuch; 1906) schildert er eine Szene auf dem Land:

In dem Moment [...] blieb ich unwillkürlich stehen. Einmal reglos, war es möglich, so lange hier zu verweilen, bis ich genug hatte. Glücklicherweise ist derjenige, der einfach stehenbleiben kann! Täte man das in Tokio, würde man unverzüglich von einer Straßenbahn erfaßt und überfahren. Und geschähe auch dieses Schlimmste nicht, so würde man doch von einem Polizeibeamten verscheucht.<sup>9</sup>

In beiden Zitaten wird die Beschleunigung, die das Alltagsleben damals erfuhr, mit ungewöhnlichen Bildern dargestellt.

Für die Fortschrittsbefürworter waren Eisen- und Straßenbahn *das* Symbol des Fortschritts, für die Fortschrittskritiker hingegen waren sie Sinnbild der Unzulänglichkeiten, ja des Scheiterns der Modernisierung. Niemand wußte dies vielleicht deutlicher zum Ausdruck zu bringen als Nagai Kafû, der in *Tagebuch eines Heimkehrten* wie folgt schreibt:

Ich warte auf die Straßenbahn, doch diese kommt einfach nicht. Die meisten Männer und Frauen, die am ganzen Körper zitternd in der abendlichen Kälte am Straßenrand warten, schauen auf die näherkommenden Scheinwerfer der Autos und strecken so gut es geht die Köpfe vor, um den Verkehr auf der schnurgeraden Straße überblicken zu können. Als sich dann ratternd und schwankend auf den Gleisen über die Straßenkreuzung hinweg eine vollbesetzte Bahn nähert, kämpft die ungeduldig wartende Menge sinnlos um einen Platz beim Einsteigen, obwohl man

nur zu gut weiß, daß es nicht für alle reicht. Die Leute erwecken wirklich den Anschein, sie seien auf einer einsamen Insel im weiten Ozean gestrandete Gefangene, die nun aus Leibeskräften, keinen Zoll nachgebend, um einen Platz auf dem rettenden Schiff kämpfen, da sie, wenn sie es verpassen würden, keine Hoffnung mehr hätten, in ihrem Leben jemals wieder in die Heimat zurückzukehren. Ich stehe noch mit den zurückgebliebenen Leuten am Straßenrand. Es würde mich nicht wundern, wenn nun eine weniger volle Bahn käme. Aber gerade diesmal scheint wirklich keine mehr zu kommen. Der kalte Wind übermittelt die verzweifelten Ausrufe: „Stromausfall!“ Zum ersten Mal verstehe ich, warum die Leute so verzweifelt um das Einsteigen in die Bahn kämpfen. Da Japaner nur an Einrichtungen gewöhnt sind, denen man nicht vertrauen kann und die alle unvollkommen sind, haben sie ganz von selber eine Methode entwickelt, um damit fertig zu werden.<sup>10</sup>

In der Stadt sind vor allem der Bahnhof und das Interieur von Eisen- und Straßenbahn Orte des Fortschritts. In der damaligen Literatur hingegen, sei es in Japan oder im Westen, werden sie fast ausschließlich als „Arenen“ des täglichen Konkurrenzkampfes geschildert.

In Sôsekis Roman *Sanshirô*<sup>11</sup> (1908) wird der Selbstmord einer jungen Frau geschildert, die sich vor die Eisenbahn wirft. Dieses Motiv taucht in der Literatur nach dem Russisch-Japanischen Krieg 1904/05 gehäuft auf und unterstreicht die Bedrohung, die die Eisenbahn damals für die Menschen darstellte.<sup>12</sup> Bei Sôseki symbolisiert sie Schrecken, Entmenschlichung und Zerstörung. In *Das Graskissenbuch* beschreibt er einen Eisenbahnzug folgendermaßen:

Auf den weißglänzenden Eisengeleisen kam mit lautem Stampfen der lange Lindwurm der Zivilisation herangekrochen. Aus seinem Maul spie er schwarzen Rauch.<sup>13</sup>

Sôseki erweitert die Metapher der Eisenbahn von der konkreten Gefahr zum Sinnbild der Widersprüche der Moderne, wie sie auch im Westen existieren. Die selektive Übernahme der Werte der europäischen Aufklärung führte auf Seiten des Staates zu einer totalitären Ideologie, die bestimmte, was für den Bürger gut sei. Ziel war der Fortschritt der Geschichte. Die Intellektuellen hingegen forderten die Realisierung der von der Französischen Revolution verbreiteten Grundwerte, allen voran die Freiheit des Individuums. In *Das Graskissenbuch* stellt er diese Widersprüche wie folgt dar:

„Realität der modernen Welt“, so nenne ich Orte, wo es Eisenbahnzüge gibt. Nichts ist so geeig-

net wie diese, als Symbol für die Zivilisation des zwanzigsten Jahrhunderts zu gelten. Man zwingt mehrere hundert Menschen in dieselbe Schachtel, die brausend davonfährt. Sie kennt kein Erbarmen, keine Nachsicht. Alle Menschen, die hineingestopft worden sind, werden mit genau der gleichen Geschwindigkeit zu demselben Bahnhof befördert, und sie müssen alle in gleicher Weise die großzügigen Gaben des Dampfes empfangen. Man sagt, jemand „nehme“ die Eisenbahn. Ich behaupte, er wird in sie verladen. Man sagt, die Menschen „fahren“ mit der Eisenbahn. Ich meine, sie werden transportiert. Es gibt nichts, was die Individualität der Menschen derart geringschätzt wie die Eisenbahn.<sup>14</sup>

Ähnlich wie ihre europäischen Zeitgenossen nahmen auch die japanischen Literaten den Wandel der Stadt im Zuge des Fortschrittsprozesses, d.h. der Industrialisierung, der Verkehrsrevolution und der Stadterweiterungen als Zerstörung wahr. Die Erfahrung der Großstadt bedeutete vor allem die Erfahrung von Geschwindigkeit, Augenblicklichkeit, Konzentration von Eindrücken und Menschen, Disparatheit und Fragmentierung der Lebenswelt.

### III.

Eine Gegenreaktion auf diese Art, die städtische Umwelt wahrzunehmen, war die literarische Verwandlung der Großstadt in einen sentimentalen Gegenstand. Aus der modernen Perspektive der Zerrissenheit rekursierte man auf das Idyllische der Metropole. Die nostalgische Entdeckung einer Heimat in der Stadt stellt einen anti-urbanen Entwurf bürgerlicher Weltansicht dar. Die Ästhetisierung bestimmter Stadtteile von Tōkyō im Werk von Autoren wie Nagai Kafū, Tanizaki Jun'ichirō, Kinoshita Mokutarō und anderen ist zu verstehen als ein kritisches Gegenbild zum Tōkyō der Meiji-Zeit, das als negatives Ergebnis des Fortschrittsprozesses dargestellt wird. Insofern handelt es sich bei diesen Stadtdarstellungen mehr um Denkbilder als um Abbilder Tōkyōs, in anderen Worten: das Tōkyō im Werk dieser Autoren ist nicht Tōkyō, sondern das Tōkyō ihrer Imagination.

Bei allen kritischen Positionen gilt es zu beachten, daß sich zahlreiche Intellektuelle zwar gegen die japanische Variante des Modernisierungsprozesses wandten, sich aber gerade dadurch in dem gleichen Paradigma wie ihre Kontrahenten - die Politiker und Industriellen - bewegten, denn auch sie träumten vom Fortschritt. Mittels ästhetischer Kritik an den bestehenden Verhältnissen hofften sie, zu deren künftigen Veränderung beizutragen. In dem

die Kunst sich in den Dienst an einem besseren Morgen stellte, reihte auch sie sich ein hinter der Fahne der Aufklärung und des Fortschritts.

Der Entwurf solcher Gegenwelten läßt sich an der Erzählung *Fukagawa no uta* (Lied von Fukagawa; 1909) von Nagai Kafû prägnant aufzeigen.<sup>15</sup> Kafû hielt sich von 1903 bis 1908 in den USA und Frankreich auf. Nach seiner Rückkehr im Sommer 1908 beschränkte er sich nicht mehr darauf, ausschließlich auf die negativen, d.h. „zerstörerischen“ - bzw. ästhetisch gesprochen: „häßlichen“ - Aspekte des Fortschrittsprozesses hinzuweisen. 1909 erreichte sein Schaffen einen Höhepunkt. Er beteiligte sich intensiv an der ästhetisch-literarischen Moderne Japans und kritisierte zugleich heftig die negativen Aspekte eines Modernisierungskonzeptes, das sich nur auf technisch-ökonomischen Fortschritt und politische Expansion konzentrierte. Literatur war für Kafû ein Medium für die Kritik an der Moderne. Und diese wiederum war zugleich Stadtkritik, d.h. Kritik an den Veränderungen in Tôkyô im Zuge des Fortschritts. Ähnlich wie Joris-Karl Huysmans (1848-1907) und Maurice Barrés (1862-1923), zeitgenössische Schriftsteller, deren Werk Kafû kannte und zu denen er eine Affinität verspürte, wandte er sich der städtischen Landschaft als literarischem Sujet zu; er entdeckte die Heimat als ästhetisches Objekt. In *Lied von Fukagawa*, dem Text, der in der japanischen Literaturwissenschaft als der erste Text Kafûs gilt, in dem es dem Autor gelingt, literarische Modernität mit Moderne-Kritik zu verbinden, entwirft er Bilder von Einsiedeleien der Ruhe und Kontemplation mitten in Tôkyô, von Orten also, die er als außerhalb des Fortschritts stehend darstellt. Kafû repräsentiert sie als authentisch japanisch, ihre Merkmale sind Zeitlosigkeit, Statik und Ruhe, aber auch Verfall und Niedergang. In diesem Text erinnert er sich an die Zeit um 1900:

Vor einigen Jahren, bevor ich Japan verließ, waren die Gewässer von Fukagawa ein Ort, der lange Zeit meine verschiedenen Vorlieben, Ekstasen, meine Traurigkeit und die tiefe Rührung der Freude befriedigte. Selbst damals, als es noch keine Straßenbahn gab, wurde die Schönheit der Stadt unbarmherzig zerstört. Nur in diesem Viertel der Vorstadt, auf der anderen Seite des Flusses, war inmitten einer Landschaft einsamer und trauriger Hintergassen überall die reine, ausgewogene und harmonische, nicht mit Worten faßbare Schönheit des Niedergangs und des Zerfalls zu erleben.<sup>16</sup>

Hier schimmert eine Ästhetisierung des Verfalls durch, die charakteristisch ist für eine fortschrittskritische Haltung, wie sie schon bei Baudelaire er-

scheint. Tôkyô bzw. Edo fungieren als Metaphern bzw. Projektionsräume für eine bestimmte Zeit und ihre Kultur. Die Attribute, mit denen Kafû die jeweiligen Räume besetzt, verleihen ihnen idealtypische, in sein kulturkritisches Konzept passende Eigenschaften.

Tatsächlich wurde die Aura der Kanäle und Flüsse des alten Edo, vor allem aber die des Sumidagawa und seiner Ufer, Schauplatz der vormodernen Unterhaltungskultur, durch die Ansiedlung von Industriebetrieben zerstört. Die fast als ländlich zu bezeichnende Idylle mit ihren Teehäusern und Vergnügungsbetrieben verwandelte sich nach der Jahrhundertwende im Laufe weniger Jahre in eine häßliche Industrielandschaft, die Kafû bei seiner Rückkehr vorfand. Darüber hinaus bewirkten die Bedürfnisse einer Kundschaft, die sich aus neuen sozialen Schichten rekrutierte und zum größten Teil nicht aus Tôkyô stammte, eine Kommerzialisierung dieser Kultur, die ursprünglich nur dem Eingeweihten, dem *tsûjin*, zugänglich war. Im Laufe von 50 Jahren hatte die Industrialisierung die vormoderne Volkskultur zerstört.

Die Landschaft längs des Sumidagawa wurde für Kafû und andere Intellektuelle zum Projektionsraum einer romantisierenden, rückwärtsgewandten Utopie. Kafû fühlte sich diesem Ort besonders verbunden. Die Ufer des Sumidagawa waren nicht nur ein traditionell kodierter Topos in der Literatur (wobei Kafû insbesondere die Edo-zeitliche schätzte), sondern auch Schauplatz seiner eigenen Kindheit. Schon als Jugendlicher hatte er in diesem Raum, der außerhalb der Kultur der Meiji-Zeit stand, ein Symbol der Freiheit entdeckt.<sup>17</sup> Fortan suchte er sein ideelles Refugium in der Kultur der Vergangenheit, und je mehr diese real zu existieren aufhörte, um so mehr konstruierte er diese in seiner Phantasie.<sup>18</sup> Deren Konstruktion diente auch der Rückgewinnung menschlich zu bewältigender Zeit- und Raumerfahrung, wie er sie in der Kindheit erlebt hatte - beides elementare Erfahrungen, die der allgemeinen Beschleunigung diametral entgegengesetzt waren. Die Ufer des Sumidagawa versinnbildlichen zeitlich, örtlich und ideell einen Freiraum für Kafûs Phantasie. Letztlich waren sie eine Projektionsfläche für Kafûs Suche nach einer authentischen japanischen Kultur; nach Tradition, Einheit und Sinn, kurz, nach der Definition einer kulturellen Identität in Abgrenzung zum Westen, um den Antinomien der westlich inspirierten Moderne zu begegnen.

Festzuhalten ist, daß beide Lesarten der Neugestaltung Tôkyôs, die offizielle des Fortschritts und die „inoffizielle“, oppositionelle der Zerstörung aus der Suche nach einer kollektiven bzw. national-kul-

turellen Identität resultierten. Die fortschrittsbejahende Position lokalisiert ihre Identität in den neugestalteten Räumen der Meiji-Zeit, die fortschrittskritische in den noch vorhandenen Räumen aus der Edo-Zeit. Beide Pole sind lokalisiert in verschiedenen städtischen Räumen, die im Sinne der Germanistin Sigrid Weigel als „verräumlichte Sinnbilder einer Kultur“<sup>19</sup> zu begreifen sind.

<sup>1</sup> Im Zuge der Öffnung des Landes 1853/54 wurde Japan zur Unterzeichnung der für Japan in vielen Punkten ungünstigen ungleichen Verträge gezwungen. Dazu zählen der Vertrag von Kanagawa (geschlossen mit den USA am 31. 3. 1854; nach dem Mondkalender am 3. 3.), der Vertrag von Nagasaki (geschlossen mit Großbritannien am 14. 10. 1854 bzw. 23. 8.) und der Vertrag von Shimoda (geschlossen mit Rußland am 7. 2. 1855 bzw. 21. 12. 1854). Zumeist beinhalteten Verträge dieser Art das Recht von Ausländern, sich in bestimmten Regionen Japans frei zu bewegen, sich niederzulassen, Handel zu treiben und exterritoriale Konsularjurisdiktion zu beanspruchen. Hinzu kam die Forderung nach der Öffnung japanischer Häfen für den auswärtigen Handel. Diplomatische Vertretungen der fremden Mächte mußten ebenso zugelassen werden wie christliche Missionstätigkeiten. Außerdem wurde Japan in seinem souveränen Recht der Festsetzung der Importzölle stark eingeschränkt. Letztlich stand die gesamte Außenpolitik der Meiji-Zeit unter dem Zeichen der angestrebten Revision dieser Verträge. 1899 erreichte Japan schließlich eine partielle Revision der Verträge mit den Westmächten und die Aufhebung der Exterritorialrechte. Die Revision war jedoch vollständig erst 1911 abgeschlossen.

<sup>2</sup> Vgl. Yazaki Takeo (1968): *Social Change and the City in Japan. From Earliest Times through the Industrial Revolution*. Tōkyō: Japan Publications, 289-487. Vgl. die Grafik S. 356.

<sup>3</sup> Zur Geschichte der Stadt in Japan vgl. Yazaki *op.cit.*

<sup>4</sup> Vgl. Kōda Rohan (1939): *Ikkoku no shuto*. Tōkyō, 9. Zu Rohans Überlegungen zur Neugestaltung von Tōkyō und seinem Versuch, die Stadt konzeptuell zu erfassen vgl. Evelyn Schulz (1998): „*Ikkoku no shuto* [Die Hauptstadt des Landes]“ von Kōda Rohan: Stadtkritik zwischen Zukunftsvision und konfuzianischem Denken“, in: Peter Pörtlner et al (Hg.): *Referate des 10. Deutschsprachigen Japanologentags, München, 9-12. Oktober 1996*. CD-ROM; und dies. (1997): „The City as a Space of Change: Images of Tōkyō im Kōda Rōhan's *Ikkoku no shuto*“ [One Nation's Capital; 1899], in: *Asiatische Studien = Études Asiatiques*. Zeitschrift der Schweizerischen Asien-gesellschaft = Revue de la Société Suisse-Asie (Special topic: Diversity, Change, Fluidity: Japanese Perspectives), 51/1, 293-318.

<sup>5</sup> Zu Paris vgl. vor allem den Katalog zur gleichnamigen Ausstellung *Paris s'exporte: Modèle d'architecture ou architectures modèles*. Paris: Ed. du Pavillon de l'Arsenal, 1995.

<sup>6</sup> Die Hauptarbeiten der Sanierung von Paris wurden unter der Leitung von Baron Haussmann in drei Etappen durchgeführt: 1853-58, 1858-59 und 1860-69. Allerdings hatte man schon in der Restaurationszeit damit begonnen und auch nach Haussmann führte man bis Ende der 1870er Jahre weitere Maßnahmen zur Neugestaltung und Sanierung der Stadt durch.

<sup>7</sup> Zur Diskussion um die Neugestaltung Tōkyōs in den 1880er Jahren, die unter dem Stichwort *shiku kaisei* (Neuorganisation der Stadtbezirke) geführt wurde vgl. Fujimori Terunobu (1990): *Toshi kenchiku*. Tōkyō: Iwanami shoten (Nihon kindai shisō taikai; 19). Die Dokumente dieser Diskussionen vgl. ebd., S. 60-205. Von der 'Parisierung Tōkyōs' ist mehrfach die Rede. Vgl. etwa S.

427, 445 und 450 ff. So verglich Yamazaki, Sekretär des Innenministeriums, 1885 Tōkyō direkt mit Paris und entwarf ein konkretes Bild der Neugestaltung von Tōkyō nach dem Vorbild der Pläne Napoleons III.

<sup>8</sup> *Gubijinsō* („Klatschmohn“) 1907, in: Natsume Sōseki (1984-86): *Sōseki zenshū*, Bd. 3, 65. Genroku-Zeit: 1688-1704, häufig als Blütezeit der japanischen Kultur bezeichnet. Diese Zeit wird der dreißigjährigen Herrschaft des 5. Tokugawa-Shōgun Tsunayoshi (1680-1709) gleichgesetzt und ist die erste und nachhaltigste Blüteperiode der bürgerlichen Kultur Japans nach der Konsolidierung des Tokugawa-Regimes in einer Epoche wirtschaftlichen Aufstiegs. Kulturelle Zentren waren Kyōto und Ōsaka.

<sup>9</sup> Natsume Sōseki (1996): *Das Graskissenbuch*. Aus dem Japanischen übersetzt und mit einem Nachwort versehen von Christoph Langemann. Berlin: edition q, 138.

<sup>10</sup> Nagai Kafū, *op.cit.*, 194. Den Versuch einer Gegenüberstellung von Kafūs und Sōsekis Kulturkritik unternehmen Evelyn Schulz und Christoph Langemann (1998): „Die Sehnsucht nach der verlorenen Ganzheit: Welt und Gegenwelt bei Nagai Kafū und Natsume Sōseki“, in: *Japanesebuch III*. Tübingen: Claudia Gehrke Verlag.

<sup>11</sup> Vgl. Natsume Sōseki (1991): *Sanshirō*. Aus dem Japanischen von Christoph Langemann. Zürich [u.a.]: Theseus, 53.

<sup>12</sup> Vgl. Hiraoka Toshio (1985): *Nichiro sengo bungaku no kenkyū*. Tōkyō: Yūseidō, Bd. 1, 89.

<sup>13</sup> Natsume, *op. cit.*, 197.

<sup>14</sup> Ebd., 195.

<sup>15</sup> Vgl. Evelyn Schulz (1998): „Die Stadt in der Literatur am Beispiel von Nagai Kafūs *Fukugawa no uta* (Lied von Fukagawa; 1909), erscheint in: *Asiatische Studien = Études Asiatiques*. Zeitschrift der Schweizerischen Asien-gesellschaft = Revue de la Société Suisse-Asie, 52/2, 1151-1158.

<sup>16</sup> *Kafū zenshū, op.cit.*, Bd. 6, 113.

<sup>17</sup> Vgl. Isoda Kōichi (1990): *Shisō to shite no Tōkyō. Kindai bungakushiron nōto*. Tōkyō: Kōdansha, 33. Isoda zitiert hier eine Passage aus *Jigoku no hana* (Höllensblumen; 1902), um zu belegen, daß für Kafū die „treibende Welt“ (*ukiyo*) der Edo-zeitlichen Unterhaltungskultur keinen Beschränkungen unterworfen waren.

<sup>18</sup> Vgl. Isoda Kōichi. *Kindai no kanjō kakumei. Sakka ronshū*. Tōkyō: Shinchōsha, 1987, S. 81.

<sup>19</sup> Sigrid Weigel (1988): „Traum-Stadt-Frau: Zur Weiblichkeit der Städte in der Schrift. Calvino, Benjamin, Paul Nizon, Ginka Steinwachs“, in: Klaus R. Scherpe (Hg.): *Die Unwirklichkeit der Städte. Großstadtdarstellungen zwischen Moderne und Postmoderne*. Reinbek: Rowohlt, 174 f.