

# 1. EINLEITUNG

„Ach, ich fürchte sie so, ich fürchte diese Eisenbahnwagen,  
ein wahres Entsetzen fasst mich immer wieder.“  
Lev N. Tolstoj: Die Kreutzeronate (1891)<sup>1</sup>

## 1.1. FRAGESTELLUNG

Lev Nikolaevič Tolstoj, der am 7. November 1910 im Hause des Bahnvorstehers der kleinen Station Astapovo starb, hasste die Eisenbahn.<sup>2</sup> Eine Fahrt mit dem Zug habe ebenso wenig mit einer „Reise“ gemein, wie der Besuch eines Bordells mit der Liebe, ließ er Ivan Turgenev 1857 in einem Brief wissen. Beides sei zwar äußerst „bequem (*udobno*)“, dabei jedoch „unmenschlich mechanisch und tödlich langweilig (*nečelovečeski mašinal'no i ubijstvenno odnoobrazno*)“.<sup>3</sup> Seiner Frau schrieb der Schriftsteller in den 1860er und 1870er Jahren wiederholt, wie elend er sich in Waggons der Eisenbahn fühle und wie sehr die Erschütterung einer Zugfahrt seine Nerven strapaziere.<sup>4</sup> In den 1860er Jahren kritisierte Tolstoj auch öffentlich den Eisenbahnbau in Russland und warnte vor dessen wirtschaftlichen und sozialen Folgen.<sup>5</sup> Zudem ließ der Schriftsteller seine Romanfiguren wie zum Beispiel den Gutsbesitzer Konstantin Levin in *Anna Karenina* (1877/78) gegen die Modernisierung der Verkehrswege des Zarenreiches wettern. In seiner Schrift über *Die Ursachen der ungünstigen Lage der Landwirtschaft in Russland* verurteilt Tolstojs Romanfigur die Eisenbahn als Zeichen einer „widernatürlich aufgepfropfte[n] äußere[n] Zivilisation“, die in Russland zu einer „Zentralisation in den Städten“, zum „Steigen des Luxus“ sowie zur „Entwicklung der Industrie [und]

- 1 Lev N. Tolstoj: Die Kreutzeronate. Aus dem Russischen von Arthur Luther, Frankfurt/M., Leipzig 2003, S. 106.
- 2 Die Datumsangaben in dieser Arbeit erfolgen, soweit nicht anders vermerkt, nach dem in Russland bis 1918 gültigen Julianischen Kalender (A.S.) Nach dem Gregorianischen Kalender (N.S.) starb Tolstoj am 20. November 1910. – Die Bahnstation Astapovo liegt im Gouvernement Tambov, ca. 400 km südöstlich von Moskau. – Zum Tod Tolstojs als modernes Medienereignis vgl.: William Nickell: The Death of Tolstoy. Russia on the Eve, Astapovo Station, 1910, Ithaca 2010.
- 3 Brief Lev N. Tolstojs an Ivan Turgenev, vom 9.4.1857, zit. nach: M. S. Al'tman: Železnaja doroga v tvorčestve L. N. Tolstogo, in: Slavia 34 (1965), S. 251–259, hier S. 258. Zum Eisenbahnmotiv im Werk Tolstojs vgl. auch: V. I. Porudominskij: S tech por kak ja sel v vagon. Železnaja doroga v tvorčestvom soznanii L. N. Tolstogo, in: Čelovek, 1995, Nr. 5, S. 145–159.
- 4 Vgl. Elisabeth Stenbock-Fermor: The Architecture of Anna Karenina. A History of its Writing, Structure, and Message, Lisse 1975, S. 68.
- 5 Stenbock-Fermor, Architecture of Anna Karenina, S. 66.

des Kreditwesens“ zum Schaden der Landwirtschaft geführt habe.<sup>6</sup> Das neue Verkehrsmittel schien in den Augen Tolstoj's alle negativen Aspekte des modernen Zeitalters in sich zu vereinen. Den Lesern seines literarischen Werks tritt die Eisenbahn gleichsam als „Symbol des Bösen (*symbol of evil*)“ entgegen.<sup>7</sup> Im Roman *Anna Karenina*, dessen Hauptfigur sich am Ende durch einen Sprung unter einen fahrenden Güterzug das Leben nimmt, betont Tolstoj unter anderem die zerstörerische Gewalt des modernen Verkehrsmittels.<sup>8</sup> In der Novelle *Die Kreuzersonate* (1891) nährt die nervenaufreibende Fahrt in einem Zug die triebhafte Eifersucht und mörderischen Gedanken der Hauptfigur Pozdyšev. Der von Angst und Misstrauen gequälte Ehemann, der am Ende der Reise seine Frau wegen einer (vermeintlichen) Liebschaft ermorden sollte, fühlt sich im Eisenbahnwagen gefangen wie ein „Tier im Käfig“. Nachdem er den Zug betreten hatte, schien es, als habe er „keine Gewalt mehr über [seine] Phantasie, [...] sie malte nun unaufhörlich, in außerordentlich grellen Farben lauter Bilder, die [seine] Eifersucht anfeuerten“. Am Ziel seiner Reise angekommen verlässt Pozdyšev „ganz mechanisch [...] mit der Menge das Bahnhofsgebäude“, nimmt eine Droschke und fährt in seine Wohnung, wo das Schicksal seinen unheilvollen Lauf nimmt.<sup>9</sup>

Die Eisenbahn symbolisiert im Werk Tolstoj's den Anbruch einer neuen Zeit, in der sich die gesellschaftlichen Strukturen des alten Russland in einem tiefgreifenden Wandel befanden. Ungeachtet der Skepsis, mit der Tolstoj die Modernisierung der Verkehrswege im Zarenreich betrachtete, blieb ihm nicht verschlossen, dass mit dem Bau der Eisenbahn auch in Russland sozialräumliche Strukturen entstanden, die neue Formen der Begegnung zwischen Menschen unterschiedli-

- 6 Lev N. Tolstoj: *Anna Karenina*, dt. von Gisela Drohla, 3 Bde., Frankfurt/M. 1984, hier Teil 5, Kap. 15 (= Bd. 2, S. 718–723, Zitat S. 719). Vgl. dazu: Al'tman, *Železnaja doroga*, 254f., *Porudominskij*, *S tech por*, S. 149.
- 7 Stenbock-Fermor, *The Architecture of Anna Karenina*, S. 66. Zur Interpretation der Eisenbahn als „Inkarnation des Bösen“ in der russischen Literatur des 19. Jahrhunderts: Stephen L. Baehr: *The Troika and the Train. Dialogues Between Tradition and Technology in Nineteenth-Century Russian Literature*, in: *Issues in Russian Literature Before 1917. Selected Papers of the Third World Congress for Soviet and East European Studies*, hg. von J. Douglas Clayton, Columbus 1989, S. 85–106, hier S. 88.
- 8 Zum Todesmotiv in *Anna Karenina* und dessen Verknüpfung mit dem Motiv der Eisenbahn vgl.: Vladimir Nabokov: Leo Tolstoj, *Anna Karenina*, in: ders.: *Die Kunst des Lesens. Meisterwerke der russischen Literatur*, Frankfurt/M. 1984, S. 201–315, insbes. S. 218–220 und 244–259; Gary L. Browning: *The Death of Anna Karenina: Anna's Share of the Blame*, in: *Slavic and East European Journal* 30 (1986), Nr. 3, S. 327–339. Zu weiteren Bedeutungsdimensionen des Eisenbahnmotivs im Roman *Anna Karenina*: Stenbock-Fermor, *Architecture of Anna Karenina*, S. 65–74; Gary R. Jahn: *The Image of the Railroad in Anna Karenina*, in: *The Slavic and East European Journal* 25 (1981), Nr. 2, S. 1–10; Robert Louis Jackson: *The Night Journey: Anna Karenina's Return to Saint Petersburg*, in: Liza Knapp, Amy Mandelker (Hg.): *Approaches to Teaching Tolstoj's Anna Karenina*, New York 2003, S. 150–160.
- 9 Tolstoj, *Die Kreuzersonate*, S. 103–109. Vgl. dazu: Michail Bezrodnj: *Rossija na rel'sach (iz knigi „Zakryto na pereučet“)*, in: *Solnečnoe spletenie*, No. 9 (1999), URL: <http://old.russ.ru/ssylka/99-11-22.htm> [zuletzt aufgerufen am 2.8.2013].

cher sozialer Herkunft ermöglichen.<sup>10</sup> Auch dies lässt sich anschaulich an der *Kreutzer-sonate* zeigen. Tolstoj nutzt in dieser Novelle das Motiv des Zuges nicht nur, um die Mordphantasien und Ängste seines Protagonisten zu erklären und zu dramatisieren. Gleichzeitig bettet er die Erzählung Pozdyševs vom Mord an seiner Frau in die Rahmenhandlung einer langen Eisenbahnreise ein, während der ein Ich-Erzähler auf Pozdyšev und eine Gruppe anderer Passagiere trifft. Im Figuren-tableau, das Tolstoj in einem russischen Zugwaggon zweiter Klasse arrangiert, treffen eine „hässliche, nicht mehr junge Dame, die sehr viel rauchte“ und die von einem „sehr redseligen“ Advokaten begleitet wurde, auf einen Kaufmann mit einem „glattrasierten, runzeligen Gesicht“, einen jungen Mann, der „wie ein Handlungsgehilfe aussah“ sowie auf den Adligen Pozdyšev, der als Mann mit „vorzeitig ergrautem, krausen Haar und auffallend blitzenden Augen“ vorgestellt wird.<sup>11</sup> Zwischen den Passagieren entfaltet sich ein Streitgespräch über das Verhältnis zwischen Mann und Frau sowie über die Ehe, Liebe und Treue. In der Diskussion treten unvereinbare Meinungsverschiedenheiten zwischen einer alten, patriarchalischen Position, wie sie der alte Kaufmann vertritt, und liberalen, an europäischen Vorbildern orientierten Auffassungen, zutage, die von der reisenden Dame und dem Advokaten vorgebracht werden. Tolstoj lässt den Ausgang der Debatte offen. Er löst den Konflikt dadurch auf, indem er den Kaufmann frühzeitig aus dem Zug aussteigen und die andere Konfliktpartei in den benachbarten Waggon übersiedeln lässt. Zurück bleiben der Ich-Erzähler und Pozdyšev, der im Anschluss an den Disput dem unbekanntem Mitreisenden die Geschichte seines Verbrechens erzählt.

Das Bild des Zugabteils als Ort der Begegnung verschiedener sozialer Gruppen, den diese für eine Debatte über Fragen des gesellschaftlichen Lebens nutzen, bildet in Tolstojs Werk einen Gegenpol zur Eisenbahn als Symbol des Todes und gesellschaftlicher Zersetzung, das sein literarisches Werk auf den ersten Blick zu dominieren scheint.<sup>12</sup> Der Bau und die Nutzung der Eisenbahn führen bei Tolstoj nicht nur zur Verrohung, Vereinsamung und Entkoppelung des Individuums von Land, Natur und Gesellschaft. Daneben stellt der Autor Zugabteile und Bahnhöfe als Orte der Begegnung und des Disputs, als Bühnen zwischenmenschlicher Wahrnehmung, als Foren sozialer Kommunikation und als Schauplätze neuer Formen der Vergesellschaftung im Zeitalter der anbrechenden Moderne vor.

10 Zur integrativen Funktion des Eisenbahnmotivs in Tolstojs *Anna Karenina* vgl. insbes. Jahn, *The Image of the Railroad in Anna Karenina*.

11 Tolstoj, *Die Kreutzer-sonate*, S. 9f.

12 Vor Tolstoj hatte schon Fedor Dostoevskij das Motiv des Zugwaggons als Ort der Zusammenkunft von Menschen unterschiedlicher sozialer Herkunft entdeckt. In der Eingangsszene seines Romans *Idiot* (1868/69) lässt der Autor in einem Zugabteil dritter Klasse auf der *St. Petersburg-Warschau Eisenbahn* den Fürsten Lev N. Myškin auf seinen Widerpart, Parfën S. Rogožin, den Sohn eines Kaufmanns, treffen. Vgl. Fedor Dostoevskij: *Der Idiot*. Roman, dt. von Svetlana Geier, Frankfurt <sup>5</sup>2003, S. 7–22. Vgl. dazu u.a. David M. Bethea: *The Idiot: Historicism Arrives at the Station*, in: Liza Knapp (Hg.): *Dostoevsky's Idiot: A Critical Companion*, Evanston 1998, S. 130–190; Zum Vergleich des Eisenbahnmotivs in Dostoevskijs *Idiot* und Tolstojs *Anna Karenina*: David M. Bethea: *The Shape of Apocalypse in Modern Russian Fiction*, Princeton 1989, S. 73–87.

Die Frage, in welcher Form der technische Fortschritt im Allgemeinen und der Bau der Eisenbahn im Besonderen kulturelle Praktiken, politische Herrschaft und gesellschaftliche Ordnung im Zarenreich veränderten, beschäftigte neben Tolstoj auch andere Autoren seiner Zeit. Auch Fedor Dostoevskij, Nikolaj Leskov, Ivan Bunin oder Anton Čechov – um hier nur die bekanntesten zu nennen – waren sich der Bedeutung und der gesellschaftlichen Folgen des Eisenbahnbaus in Russland bewusst. In ihren Werken setzten sie sich – teils explizit, teils implizit – mit den Auswirkungen der Modernisierung der Infrastruktur des Imperiums auseinander, widmeten sich dem Eindringen moderner Technik in die Lebenswelten der russischen Provinz, beleuchteten die Entstehung neuer sozialer Schichten und thematisierten den Wandel von Zeit- und Raumvorstellungen im maschinellen Zeitalter.<sup>13</sup>

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, Aspekte des gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Wandels, den das Zarenreich im Zeitalter der Eisenbahn erlebte aus geschichtswissenschaftlicher Perspektive zu analysieren. Im Mittelpunkt steht die Frage nach der Veränderung sozialräumlicher Strukturen, die mit dem Bau und der Nutzung der Eisenbahn im größten Kontinentalreich der Erde einherging. Kein anderes europäisches Land war im 19. Jahrhundert in vergleichbarem Maße mit der Frage der Überwindung und Beherrschung geografischer Distanz konfrontiert wie das Russländische Reich.<sup>14</sup>

Mit Blick auf die Weitläufigkeit des Territoriums und den Rückstand des Landes im Kanal- und Chausseebau gaben sich Verkehrsplaner schon früh überzeugt, dass die Eisenbahn geradezu für das Zarenreich erfunden worden sei. Russland, das 1837 die Einweihung seiner ersten Schienenverbindung feierte, gehörte zunächst noch nicht zu den Nachzüglern im Eisenbahnbau in Europa. Nach der Eröffnung der kurzen, privat finanzierten Teststrecke von St. Petersburg nach

13 Eine umfassende Darstellung zur Geschichte und Funktion des Eisenbahnmotivs in der russischen Literatur des 19. Jahrhunderts liegt in Buchform noch nicht vor. Einen ersten Überblick liefern: Wolfgang Gesemann: Zur Rezeption der Eisenbahn durch die russische Literatur, in: Slavistische Studien zum VI. Internationalen Slavistenkongress in Prag, 1968, hg. von Erwin Koschmieder, München 1968, S. 349–371; Baehr, *The Troika and the Train*; Jurij Leving: *Vokzal – Garaž – Angar. Vladimir Nabokov i poëtika russkogo urbanizma*, Sankt Peterburg 2004; Ole Christian Kröning: *Züge der russischen Literatur. Zum Motiv der Eisenbahn in der russischen Literatur von der Mitte des 19. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts*, (unveröffentlichte) Magisterarbeit, Humboldt-Universität zu Berlin, Berlin 2007; Felix Ingold: *Russische Wege. Geschichte, Kultur, Weltbild*, München 2007, S. 257–270; Liubov Zoreva: *Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum*, Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie an der Ludwig-Maximilians Universität München, 2009/2012: [http://edoc.ub.uni-muenchen.de/14222/1/Zoreva\\_Liubov.pdf](http://edoc.ub.uni-muenchen.de/14222/1/Zoreva_Liubov.pdf); urn:nbn:de:bvb:19-142228. Vgl. auch die Quellenanthologien: A. M. Lejtes, P. G. Sdobnev, M. Ch. Danilov (Hg.): *Železnodorožnyj transport v chudožestvennom literature. Sbornik*, Moskva 1939 sowie *Magistrali Rossii – duša otečestva*, Moskva 2003.

14 Das Adjektiv „russländisch“ ist die Übersetzung des russischen „rossijskij“. Im Unterschied zu „russkij“, mit dem z.B. die Sprache der (Groß-) Russen bezeichnet wird, leitet sich „rossijskij“ von der Bezeichnung des polyethnischen Staates bzw. Vielvölkerreiches „Russland (*Rossija*)“ ab.

Carskoe Selo und Pavlovsk folgte die Reichsregierung jedoch nicht dem verkehrspolitischen Kurs anderer europäischer Staaten, die bereits in den 1840er und 1850er Jahren den Aufbau landesweiter Eisenbahnnetze erlebten.<sup>15</sup> Diesen Kurs schlug die zarische Administration erst Mitte der 1850er Jahre, nach der Niederlage Russlands im Krimkrieg ein, dessen Ausgang viele Zeitgenossen nicht zuletzt mit dem schlechten Zustand des russischen Wegenetzes in Verbindung brachten. In den 1860er und 1870er Jahren erlebte schließlich Russland seinen ersten und in den 1890er Jahren seinen zweiten Boom im Eisenbahnbau. Um die Jahrhundertwende verfügte das Land – nach den USA – bereits über das zweitlängste Schienennetz der Welt. Es blieb jedoch aufgrund der Größe des Reiches relativ weitmaschig.

Der forcierte Ausbau des Schienensystems wirkte vor allem in den 1890er Jahren als kräftiger Motor der ökonomischen Entwicklung und Industrialisierung des bis dahin fast ausschließlich agrarisch geprägten Landes. Gleichzeitig führte die fortschreitende Vernetzung des Reiches, insbesondere gegen Ende des 19. Jahrhunderts, zu einem signifikanten Anstieg geografischer Mobilität – ein Prozess, dessen Dynamik und Folgen in der historischen Forschung bislang noch nicht umfassend untersucht worden sind. Auf dem expandierenden Schienennetz kam die Bevölkerung des Imperiums in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im wahrsten Sinne des Wortes in Bewegung. Während die Eisenbahn zunächst auch im Zarenreich ein relativ teures und elitäres Fortbewegungsmittel war, eröffnete sie im Laufe der Zeit immer größeren Kreisen der Bevölkerung neue Spielräume geografischer Mobilität. Regierungsbeamte nutzten die Eisenbahn ebenso wie Soldaten, Pilger, Kaufleute, Touristen, Wanderarbeiter oder bäuerliche Kolonisten. In russischen Zügen und Bahnhöfen trafen Menschen unterschiedlichen Standes und Geschlechts sowie unterschiedlicher Konfession und Abstammung aufeinander. Auf dem Schienennetz der Eisenbahn wurde das Land so für viele Menschen erstmals in seiner Größe sowie sozialen und kulturellen Vielfalt persönlich erfahrbar.

Schon die kurze Betrachtung des Eisenbahnmotivs im Werk Tolstojs hat gezeigt, dass die Modernisierung der Verkehrswege in Russland im 19. Jahrhundert nicht bei allen Zeitgenossen auf ungeteilte Zustimmung stieß. Während die einen in der Dampfmaschine eine Art Heilsbringer sahen, mit dessen Hilfe sich die Integration des Zarenreiches als politischer und ökonomischer Raum beschleunigen ließ, warnten andere vor den sozialen und politischen Folgen des Eisenbahnbaus. Befürworter und Gegner der infrastrukturellen Modernisierung waren sich jedoch darin einig, dass die Nutzung des neuen Verkehrsmittels in Russland langfristig zu

15 Wolfram Fischer: *Wirtschaft und Gesellschaft Europas 1850–1914*, in: ders. (Hg.): *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 5: *Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum 1. Weltkrieg*, Stuttgart 1985, S. 1–207, hier S. 188–195; Wolfhard Weber: *Verkürzung von Zeit und Raum. Techniken ohne Balance zwischen 1840 und 1880*, in: *Propyläen Technikgeschichte*, hg. von Wolfgang König, Bd. 4: *Netzwerke, Stahl und Strom 1840–1914*, Berlin 1990, S. 11–261, hier, S. 209–214. Markus Klenner: *Eisenbahn und Politik. 1758–1914. Vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen*, Wien 2002.

einer tiefgreifenden Transformation bestehender sozialräumlicher Strukturen führen werde. Dieser Prozess, dessen Ausgang weder Anhänger noch Kritiker der Eisenbahn absehen konnten, ist Gegenstand der folgenden Betrachtungen.

Anders als frühere Arbeiten zur Eisenbahngeschichte des Zarenreiches, die sich vor allem der Planungs- und Baugeschichte des Schienennetzes bzw. den ökonomischen Folgen der verkehrstechnischen Erschließung gewidmet haben, wird hier der Fokus auf die Eisenbahn als Mittel des Personenverkehrs, d.h. der Fortbewegung und der Kommunikation, des Reisens und der Migration gerichtet.<sup>16</sup> Nicht die Baustellen des Verkehrsnetzes, die Güterbahnhöfe, Stahlschmelzen oder Kohlebergwerke der Industriereviere bilden die Schauplätze der Untersuchung, sondern die Bahnhöfe und Züge des Personenverkehrs, an denen sich soziale Räume im Zarenreich in neuer Form manifestierten. Nicht die Arbeiter und Angestellten, die das Große Technische System der Eisenbahn errichteten und am Laufen hielten, stehen als historische Akteure im Mittelpunkt, sondern Planer und Visionäre, die soziale Räume auf dem Schienensystem neu konfigurierten sowie Fahrgäste und Passagiere, die Züge und Bahnhöfe in zunehmender Zahl bevölkerten.

Einen Fluchtpunkt der Analyse bildet dabei die Frage, ob die verkehrstechnische Erschließung des Imperiums in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einer sozialräumlichen Integration des Reiches beigetragen hat oder ob der Bau und die Nutzung des Schienennetzes eher Tendenzen territorialer Destabilisierung und sozialräumlicher Fragmentierung bewirkten. Damit werden bewusst auch gängige Mythen der Eisenbahngeschichte auf den Prüfstand gestellt, denen zufolge die infrastrukturelle Vernetzung im 19. Jahrhundert in Europa maßgeblich Prozesse des *nation* (bzw. *empire*) *building*, d.h. Formen moderner Vergesellschaftung in nationalen (und imperialen) Kontexten, befördert habe.<sup>17</sup>

Die geografischen Grenzen des Untersuchungsraums decken sich mit jenen des Russländischen Reichsgebiets in seiner kulturellen und geografischen Vielfalt, soweit es bis 1914 vom Schienennetz der Eisenbahn erschlossen wurde. Zeitlich setzt die Analyse in den 1820er Jahren ein, als die Kunde von der ersten öffentlichen Eisenbahnlinie in England Russland erreichte und dort eine Debatte über die Notwendigkeit der Modernisierung der eigenen Verkehrswege anstieß. Das Jahr 1914 markiert das Ende des Untersuchungszeitraums, da mit dem Ersten Weltkrieg, der nicht zuletzt auf den Schienennetzen der kriegführenden Staaten ausgetragen wurde, auch im Zarenreich ein sozialräumlicher Wandel einsetzte, der eine eigene Analyse verdient, den Rahmen dieser Studie jedoch sprengen würde.

16 Zur Diskussion der älteren Forschung vgl. unten, Kap. 1.4.

17 „Vergesellschaftung“ wird hier, in Anlehnung an Georg Simmel, als eine „Form“ verstanden, „in der Individuen auf Grund [...] [von] – sinnlichen oder idealen, momentanen oder dauernden, bewußten oder unbewußten, kausal treibenden oder teleologisch ziehenden – Interessen zu einer Einheit zusammenwachsen und innerhalb deren ihre Interessen verwirklichen.“ Ders.: Das Problem der Soziologie, in: Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Georg Simmel Gesamtausgabe, Bd. 11, hg. von O. Rammstedt, Frankfurt/M. 1995, S. 13–62, hier: S. 19.

## 1.2. THEORETISCHE VORÜBERLEGUNGEN: SOZIALER RAUM IM HISTORISCHEN WANDEL

Die Frage nach dem gesellschaftlichen und kulturellen Wandel im Zarenreich, der mit dem Bau und der Nutzung der Eisenbahn einherging, soll im Rahmen dieser Arbeit aus einem raumhistorischen Blickwinkel untersucht werden. Den analytischen Rahmen bildet dabei ein Modell des „sozialen Raums“ (bzw. sozialer Räume), das Theorieangebote aus der Ökonomie, den Planungswissenschaften und der (Raum-) Soziologie aufgreift. Im Zuge des *spatial turn*, der in den vergangenen Jahren die theoretischen Debatten in den Sozial-, Kultur- und Geisteswissenschaften maßgeblich prägte, hat sich auch in den Geschichtswissenschaften die Überzeugung durchgesetzt, dass Raum nicht als eine vor- oder a-historische Größe zu betrachten sei, in dem sich soziale Prozesse gleichsam wie in einem „Container“ entfalten.<sup>18</sup> Während Vertreter der klassischen Geopolitik und Geografie noch davon ausgingen, dass „Raum“ – vor allem begriffen als Territorium – unabhängig vom Menschen existiere bzw. „der Raum“ gar bestimmte historische Entwicklungen determiniere, wird heute vielfach argumentiert, dass sozialer und damit historisch relevanter Raum als Produkt menschlicher Handlung und Wahrnehmung zu betrachten sei und seine Strukturen als Ergebnis spezifischer sozialer (und historischer) Prozesse analysiert werden müssen. In Abgrenzung von älteren, essentialistischen Raumkonzepten hat der Geografie-Historiker Hans-Dietrich Schultz diesen neuen, konstruktivistischen Ansatz einmal auf die einprägsame Formel gebracht: „Räume sind nicht, Räume werden gemacht!“<sup>19</sup>

Auch Sozialwissenschaftler, wie Dieter Läßle, Martina Löw oder Gabriele Sturm haben (sozialen) Raum – in Anlehnung an Arbeiten von Georg Simmel, Pierre Bourdieu, Henri Lefèbvre oder Anthony Giddens – als menschliches Konstrukt beschrieben und dabei analysiert, wie der Mensch räumliche Ordnungen

- 18 Zur Abkehr von der Vorstellung von Raum als „Container“ in der jüngeren Historiografie: Marcus Sandt: Geschichtswissenschaft, in: Stephan Günzel (Hg.): Raumwissenschaften, Frankfurt/M. 2009, S. 159–174, insbes. S. 162f. – Zum *spatial turn*: Jürgen Osterhammel: Die Wiederkehr des Raumes: Geopolitik, Geohistoire und historische Geographie, in: Neue Politische Literatur 43 (1998), S. 374–397; Karl Schlögel: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik, München 2003, S. 60–71; Jörg Döring, Tristan Thielmann (Hg.): Spatial turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften, Bielefeld 2008; Doris Bachmann-Medick: Spatial Turn, in: dies.: Cultural turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften, Reinbek 2009, S. 284–328; Stephan Günzel: Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch, Stuttgart 2010, S. 90–99. – Zum *spatial turn* in der Geschichte Russlands und der Sowjetunion: Nick Baron: New Spatial Histories of Twentieth Century Russia and the Soviet Union: Surveying the Landscape, in: Jahrbücher für Geschichte Osteuropas 55 (2007), S. 374–400; ders.: New Spatial Histories of 20<sup>th</sup> Century Russia and the Soviet Union. Exploring the Terrain, in: Kritika 9 (2008), S. 433–447 sowie die Sammelbände: Jeremy Smith (Hg.): Beyond the Limits. The Concept of Space in Russian History and Culture, Helsinki 1999; und jüngst: Mark Bassin, Christopher Ely, Melissa K. Stockdale (Hg.): Space, Place, and Power in Modern Russia. Essays in the New Spatial History, DeKalb 2010.
- 19 Hans-Dietrich Schultz: Räume sind nicht, Räume werden gemacht. Zur Genese „Mitteleuropas“ in der deutschen Geographie, in: Europa Regional 5 (1997), S. 2–14.

schaft und welche Bedeutung diese wiederum für soziale Prozesse entfalten.<sup>20</sup> Fragen der aktiven Gestaltung des physischen Raums treten dabei ebenso in den Blick, wie solche nach Raum strukturierenden Regeln und Normen, nach sozialen Praktiken im Raum und nach der Wahrnehmung und symbolischen Codierung von Räumen. Konstitutiv für neuere raumsoziologische Modelle ist ein relationaler Raumbegriff. Nach diesem Ansatz entsteht (sozialer) Raum erst aus den Relationen, dem Wechselverhältnis zwischen den an einem Ort platzierten Artefakten und Lebewesen.<sup>21</sup> Die Soziologin Martina Löw hat Raum als „eine relationale (An-)Ordnung sozialer Güter und Menschen [...] an Orten“ beschrieben.<sup>22</sup> Bei dieser Definition sind zwei Punkte von Bedeutung. Erstens: Die Unterscheidung zwischen Orten und Räumen. Ein Ort ist ein Platz, eine Stelle, konkret benennbar und meist geografisch markiert.<sup>23</sup> Der Raum hingegen konstituiert sich erst durch die Anordnung von sozialen Gütern und Menschen an Orten.<sup>24</sup> Zweitens: Der Mensch ist fundamentaler Bestandteil des Raum-Konzepts. Er ist zum einen selbst physisch im Raum präsent und damit ein Element der Anordnung von Dingen und Lebewesen. Zum anderen ist die Verknüpfung der im Raum platzierten Objekte an menschliche Handlung gebunden, die sich im Begriff der An-Ordnung zusammenfassen lässt. „Anordnung“ meint sowohl die aktive Platzierung sozialer Güter

- 20 Vgl. v.a. Dieter Läßle: Essay über den Raum, in: Hartmut Häußermann (u.a.): Stadt und Raum. Soziologische Analysen, Pfaffenweiler 1991, S. 157–207; Gabriele Sturm: Wege zum Raum. Methodologische Annäherungen an ein Basiskonzept raumbezogener Wissenschaften, Opladen 2000; Martina Löw: Raumsoziologie, Frankfurt/M. 2001. Um eine Rehabilitierung des Modells des „Behälterraums“ bemüht sich dagegen: Markus Schroer: Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums, Frankfurt/M. 2006. – Die Grundlagen für die soziologische Auseinandersetzung mit Raum legte bereits Georg Simmel Anfang des 20. Jahrhunderts. Vgl. insbesondere seine Abhandlung *Der Raum und die räumliche Ordnung der Gesellschaft* [1908], in: ders.: Gesamtausgabe, Bd. 11, hg. von Otthein Rammstedt, Frankfurt/M. 1995, S. 687–790.
- 21 Läßle verwendet den Begriff des „gesellschaftlichen Raums“ (bzw. „gesellschaftlicher Räume“). Henri Lefèbvre, der als Pionier der modernen Raumsoziologie gilt, spricht dagegen in seinem Werk *La production de l'espace* (1974, engl. Übers. 1991) von „*espace social (social space)*“. Löw betont: „Alle Räume sind *soziale* Räume, insofern keine Räume existieren, die nicht durch synthetisierende Menschen konstituiert werden.“ Dies., Raumsoziologie, S. 228 (Hervorhebung: F.B.S.) Daran angelehnt haben Fabian Kessl und Christian Reutlinger versucht, den Begriff des „Sozialraums“ zu bestimmen: Dies.: (Sozial)Raum – ein Bestimmungsvorhaben, in: Christian Reutlinger (Hg.): Sozialraum. Eine Einführung, Wiesbaden 2007, S. 19–35.
- 22 Löw: Raumsoziologie, S. 224. Unter „sozialen Gütern“ versteht Löw allgemein „Produkte gegenwärtigen und vor allem vergangenen materiellen und symbolischen Handelns“. Im Kontext ihres Modells sozialer Räume meint der Begriff jedoch „primär materielle Güter, da nur diese platzierbar sind.“ Ebd. S. 153 und 224.
- 23 Zu dieser Unterscheidung vgl. ausführlich: Löw, Raumsoziologie, S. 198–202.
- 24 Löw betrachtet Raum als „begriffliche Abstraktion“, dies., Raumsoziologie, S. 131. Nach ihrem Verständnis hat „Raum als Ganzes [...] keine Materialität im Sinne eines physischen Substrats, sondern nur die einzelnen sozialen Güter und Lebewesen weisen Materialität auf“. Ebd., S. 228.



und Menschen an konkreten Orten (*spacing*) als auch die gedankliche Synthese von Räumen in menschlicher Vorstellung, Wahrnehmung und Erinnerung.<sup>25</sup>

Einem Modell des Ökonomen Dieter Läßle zufolge konstituieren sich (soziale) Räume mittels vier verschiedener Dimensionen bzw. „Komponenten“<sup>26</sup>: *Ers- tens* durch das physische Substrat gesellschaftlicher Verhältnisse, das dem Raum seine materielle Erscheinungsform verleiht. Dazu sind soziale Güter ebenso zu zählen wie die kulturell überformte Natur und der Mensch in seiner „körperlichen Leiblichkeit“. Als *zweite* sozialen Raum konstituierende Komponente führt Läßle das institutionalisierte und normative Regulationssystem an, das als Verbindungsglied zwischen materiellem Substrat und gesellschaftlicher Praxis fungiert. Hierzu sind z.B. Eigentumsformen, Macht- und Kontrollbeziehungen sowie rechtliche und soziale Normen zu rechnen. Die gesellschaftlichen Interaktions- und Handlungsstrukturen, d.h. die Praxis der mit Produktion, Nutzung und Aneignung des Raums substrats befassten Menschen, beschreibt Läßle als *dritte* Komponente seines Raummodells. Die gesellschaftliche Praxis unterscheidet sich dabei je nach Zugehörigkeit des Einzelnen zu verschiedenen sozialen Gruppen.<sup>27</sup> Als *vierte* Säule wird das Zeichen-, Symbol- und Repräsentationssystem beschrieben. Dabei hat Läßle insbesondere im Blick, dass Artefakte, die Raum strukturieren, von Menschen auch als Symbol- und Zeichenträger wahrgenommen und mit unterschiedlicher Bedeutung aufgeladen werden können.<sup>28</sup>

Die analytische Aufsplitterung sozialer Räume in die vier Komponenten „materielles Substrat“, „Regeln und Normen“, „gesellschaftliche Praxis“ sowie „symbolische Kodierung und Wahrnehmung“ macht das Modell für konkrete empirische Untersuchungen anwendbar. Für die historische Forschung ist das Konzept insofern anschlussfähig, als soziale Räume explizit als das Ergebnis menschlicher Handlung und Wahrnehmung und somit als Produkt sozialer Prozesse in der Zeit beschrieben werden. Auch die Planungswissenschaftlerin Gabriele Sturm hat in ihrem „dynamischen Analyse-Modell für Raum“ die Veränderbarkeit bzw. die Historizität sozialer Räume unterstrichen und damit implizit auf die Anwendbarkeit des theoretischen Ansatzes für die Arbeit von Historikern hingewiesen.<sup>29</sup>

25 Vgl. zusammenfassend auch: Martina Löw, Silke Steets, Sergej Stotzer: Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie, Opladen 2007, S. 63f. – Zur Kritik an Löws Modell aus soziologischer und geografischer Perspektive: Jörg Döring, Tristan Thielmann: Einleitung: Was lesen wir im Raume? Der Spatial Turn und das geheime Wissen der Geographen, in: dies. (Hg.): Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften, Bielefeld 2008, S. 7–45, hier S. 26f. und 35f.

26 Läßle, Essay über den Raum, S. 194–197. Zu Läßles Konzept vgl. auch: Löw, Raumsoziologie, S. 56f. und 137–141.

27 Läßles Augenmerk gilt hier vor allem der Stratifikation der Gesellschaft entlang von „Klassen“-Grenzen. Andere soziale Unterscheidungskriterien wie z.B. Geschlecht, Ethnie oder Religion werden dabei vernachlässigt. Dies kritisiert Löw, Raumsoziologie, S. 141.

28 Das viergliedrige Raummodell von Läßle wurde von Gabriele Sturm in ihrem „dynamischen Analyse-Modell für Raum“ weiterentwickelt. Vgl. Sturm, Wege zum Raum, S. 179–181, 185–199. Zu Sturms Modell vgl. auch Löw, Raumsoziologie, S. 220–223.

29 Sturm, Wege zum Raum, S. 185ff. Vgl. dazu (mit Blick auf den Wandel von Raumvorstellungen durch den Bau der Eisenbahn) bereits: Läßle, Essay über den Raum, S. 203. Zeugnis

Ähnlich wie in soziologischen Untersuchungen lässt sich auch aus historischer Perspektive fragen, wie sich soziale Räume zu einem bestimmten Zeitpunkt an konkreten Orten manifestierten und welche Rolle dabei die Anordnung sozialer Güter und Menschen, die Festlegung von Regeln und Normen, das Handeln der Menschen im Raum sowie die gedankliche Synthese räumlicher Strukturen in der Vorstellung, Wahrnehmung und Erinnerung der Akteure spielten.

Im Rahmen dieser Arbeit geht es konkret um die Frage, wie sich soziale Räume durch den Bau und die Nutzung der Eisenbahn an konkret benennbaren Orten in Russland in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts manifestierten und veränderten. Dass die Erschließung des Zarenreiches mit einem landesweiten Schienennetz die materielle Erscheinungsform sozialer Räume, das Regulationsystem sozialer Praxis, das Handeln der Menschen im Raum und die Strukturen räumlicher Wahrnehmung tiefgreifend veränderte, liegt auf der Hand. Der Frage, wie sich diese Prozesse jedoch im Einzelnen vollzogen, soll im Rahmen dieser Arbeit nachgegangen werden.

Bei der Übertragung des skizzierten Raummodells auf den Gegenstand dieser Untersuchung ergeben sich indes zwei methodologische Probleme. Zum einen können soziale Räume in einer historischen Arbeit nicht als statisches Phänomen betrachtet werden. Ziel muss es vielmehr sein, auch den *Wandel* sozialräumlicher Strukturen im Untersuchungszeitraum in den Blick zu nehmen. Im konkreten Fall bedeutet dies, dass die Strukturen sozialer Räume, die sich durch den Bau und die Nutzung der Eisenbahn in Russland in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts herausbildeten, durch die Mobilität und das Handeln der Menschen im Raum selbst kontinuierlich veränderten. In dem Maße, wie die vom Menschen geschaffenen Raumstrukturen das Handeln der Akteure beeinflussten, wirkte auch die soziale Praxis auf die Strukturen des sozialen Raums zurück. Diese Dualität von Struktur und Handeln, die dem beschriebenen Raum-Modell inhärent ist und die auch bereits von Raumsoziologen als methodische Herausforderung beschrieben worden ist, wird bei einer Untersuchung sozialer Räume im historischen Wandel besonders augenfällig.<sup>30</sup>

Zum anderen, darauf hat bereits Dieter Läßle in seinem *Essay über den Raum* hingewiesen, lässt sich sozialer Raum nie im Singular beschreiben. Selbst wenn man Fragen des historischen Wandels ausblendet, manifestieren sich soziale Räume an konkreten Orten meist im Plural. Da räumliche Strukturen stets an bestimmte Gruppen (sozial-ökonomischer, religiöser, geschlechtsspezifischer bzw. ethnischer Natur) gebunden sind, überlagern sich an konkreten Orten häufig mehrere soziale Räume. In unserem Kontext bedeutet dies, dass sich zum Beispiel ein russischer Offizier an einem großstädtischen Bahnhof des Zarenreiches in anderen sozialräumlichen Strukturen bewegte als ein jüdischer Kaufmann oder eine

einer fruchtbaren und sinnvollen Anwendung des skizzierten Raummodells im Rahmen eines historischen Forschungsprojekts ist der Band Susanne Rau, Gerd Schwerhoff (Hg.): *Zwischen Gotteshaus und Taverne. Öffentliche Räume in Spätmittelalter und Früher Neuzeit*, Köln, Weimar, Wien 2004. Vgl. auch das Nachwort von Martina Löw in diesem Band, S. 463–468.

30 Löw, *Raumsoziologie*, S. 172, 226; Löw, Steets, Stoetzer, *Einführung*, S. 63.

Marktfrau aus dem Bauernstand. Noch komplizierter wird das Bild, wenn man berücksichtigt, dass sich ein Passagier auf dem russischen Schienensystem gleichzeitig in mehreren sozialräumlichen Ordnungen bewegen konnte, je nachdem, welcher sozialen Gruppe er/sie in der konkreten Situation zugeschrieben wurde bzw. welcher er/sie sich jeweils zugehörig fühlte. Das moderne soziale Ordnungssystem der Eisenbahn, das Fahrgästen neben den bekannten sozialen Unterscheidungskriterien auch noch die Wahl zwischen modernen Fahrgastklassen bot, sorgte dabei für eine weitere Auffächerung des Tableaus sozialer Räume an den Orten des russländischen Schienensystems.

Ungeachtet dieser Probleme erscheint das skizzierte raumsoziologische Modell für die vorliegende Arbeit als hilfreicher theoretischer Rahmen und als wertvolle Orientierungshilfe. So hat sich beispielsweise die Anregung Dieter Lämples als fruchtbar erwiesen, soziale Räume sowohl auf einer Makro- als auch auf einer Mikroebene zu untersuchen.<sup>31</sup> Gewendet auf das Thema dieser Untersuchung bedeutet dies, dass der Wandel sozialräumlicher Strukturen im russischen Eisenbahnzeitalter zum einen auf der *Makroebene* des Reichsterritoriums analysiert wird. Zum anderen rücken auf der *Mikroebene* mit Bahnhöfen und Personenzügen auch solche Orte in den Blick, an denen sich soziale Räume über den direkten Kontakt einer *face to face*-Kommunikation manifestierten. Auf beiden Ebenen werden nach Möglichkeit alle vier Dimensionen sozialer Räume, d.h. die materielle Gestalt, das die soziale Praxis leitende Normen- und Regelsystem, das Handeln der Menschen im Raum sowie Formen der räumlichen Wahrnehmung und Imagination berücksichtigt. Indem schließlich nach der Rückbindung räumlicher Ordnungen an unterschiedliche soziale Gruppen gefragt wird, findet auch die Frage nach der Pluralität sozialer Räume auf beiden Analyseebenen in der Untersuchung Berücksichtigung.

### 1.3. AUFBAU UND QUELLEN DER ARBEIT

Die vorliegende Studie nähert sich ihrem Gegenstand aus vier verschiedenen Richtungen. In einem ersten Schritt (Kapitel 2) wird der Blick auf politische Debatten über die Erschließung des Russländischen Reiches durch die Eisenbahn gelenkt, an denen sich Vertreter der russischen Gesellschaft (*obščestvo*) seit den 1830er Jahren in wachsender Zahl beteiligten. In diesen Diskussionen ging es nicht nur um das „Für“ und „Wider“ der Modernisierung der Verkehrswege. Gleichzeitig trafen in diesen Debatten, die teils regierungsintern, teils öffentlich in Zeitungen und Zeitschriften sowie wissenschaftlichen Gesellschaften ausgetragen wurden, konkurrierende Raumvorstellungen von Russland und seinem Territorium aufeinander.<sup>32</sup> Je nach dem, ob das Zarenreich primär als ein zu integrierender

31 Lämple, Essay über den Raum, S. 197. Vgl. dazu auch: Löw, Steets, Stoetzer, Einführung, S. 51.

32 Als „Raumvorstellung“ definiert Löw „eine Idee vom Raum, eine Verdichtung [von] Raumbilder[n] sowie deren symbolische Besetzung mit in wissenschaftlichen Disziplinen gelten-