

„Hier eröffnete sich vor unseren Augen ein neues, schillerndes, von uns noch nirgendwo gesehenes Bild ...“. Die gedankliche Neuvermessung des Zarenreichs im Eisenbahnzeitalter

von
Frithjof Benjamin Schenk

1 Einleitung

Seit der Veröffentlichung der breit rezipierten Studien von Larry Wolff über die „Erfindung“ Osteuropas und von Maria Todorova über die „Imagination“ des Balkans hat sich die Erforschung kognitiver Landkarten (*mental maps*) zu einem fest etablierten Untersuchungsgebiet der Osteuropäischen Geschichte entwickelt.¹ Ohne die Bedeutung dieser beiden Bücher relativieren zu wollen, lohnt der Hinweis, dass bereits Hans Lemberg in einer bis heute lesenswerten Studie aus dem Jahr 1985 auf die „Erfindung“ Osteuropas in wissenschaftlichen und publizistischen Diskursen des Westens im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert hingewiesen hat.² Lange Zeit wenig rezipiert und auch in Wolffs Arbeit aus dem Jahr 1994 nicht erwähnt, zählt Lembergs Aufsatz über die gedankliche Verschiebung Russlands auf den kognitiven Landkarten Europas vom „Norden“ in den „Osten“ heute zu den Klassikern der *mental maps*-Forschung.³

Lemberg interessiert sich in seiner Analyse der gedanklichen Neuvermessung Europas im 19. Jahrhundert vor allem für westliche Diskurse über den

¹ LARRY WOLFF: *Inventing Eastern Europe. The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*, Stanford 1994; MARIA TODOROVA: *Imagining the Balkans*, New York 1997; deutsche Fassung: *Die Erfindung des Balkans. Europas bequemes Vorurteil*, Darmstadt 1999. Zum Stand der auf Osteuropa bezogenen *mental maps*-Forschung vgl. FRITHJOF BENJAMIN SCHENK: *Mental Maps – Die kognitive Kartierung des Kontinents als Forschungsgegenstand der europäischen Geschichte*, in: *Europäische Geschichte Online*, URL: <http://www.ieg-ego.eu/de/threads/crossroads/mental-maps> (11.12.2013).

² HANS LEMBERG: *Zur Entstehung des Osteuropabegriffs im 19. Jahrhundert. Vom „Norden“ zum „Osten“ Europas*, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas NF*, 33 (1985), 1, S. 48-91.

³ Eine Content-Recherche in deutsch- und englischsprachiger Forschungsliteratur via Google-Books hat ergeben, dass Lembergs Aufsatz von 1985 in über 40 Werken zitiert wird, die zwischen 2000 und 2012 erschienen sind.

östlichen Teil des Kontinents. Fragen der Selbstverortung (z.B. russischer Intellektueller in der Debatte zwischen „Westlern“ und „Slavophilen“ oder die Ideologie der Eurasier) werden in dem Aufsatz zwar gestreift, stehen jedoch nicht im Mittelpunkt der Analyse. Die fehlende Berücksichtigung von Debatten des *mental mapping*, die in den Ländern Osteuropas bzw. des Balkans im 19. und 20. Jahrhundert geführt wurden, haben auch Rezensenten der Bücher von Wolff und Todorova moniert.⁴ Mittlerweile hat sich die Forschung über die kognitive Kartierung des östlichen Europa auch Diskursen der räumlichen *Selbstverortung* von Menschen in den betroffenen Regionen zugewandt. Dabei wird nicht nur danach gefragt, inwiefern z.B. in Südosteuropa westliche Bilder und Klischees des Balkans rezipiert und übernommen wurden, sondern auch, in welchem Maße Raumvorstellungen aus der Region die räumliche Dimension regionaler und nationaler Selbstbilder beeinflusst haben.⁵ Zu diesem Forschungsgebiet möchte auch dieser Aufsatz einen Beitrag leisten. Gegenstand der Analyse sind Diskurse des *mental mapping* in Russland in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Im Mittelpunkt stehen russische Passagiere, die ihr Land mit der Eisenbahn bereisten und ihre Eindrücke der erfahrenen Regionen und Gebiete in Reiseberichten festgehalten haben. Als Fallstudie werden Berichte analysiert, die Reisen mit der Eisenbahn in den westlichen Gouvernements des Zarenreichs in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dokumentieren.

Über die kulturelle Praxis des Reisens von Russen innerhalb des eigenen Landes wissen wir erstaunlicherweise noch relativ wenig. Während die Geschichte des russischen Auslandstourismus, z.B. der Bäder- oder Pilgerreise, bereits zum Gegenstand von Forschungen gemacht wurde, ist die Praxis, das *eigene* Land mit Hilfe moderner Verkehrsmittel zu erkunden und darüber in Reisetexten zu berichten, ein für den russischen Kontext noch wenig untersuchter Gegenstand.⁶ Auch die Geschichtsschreibung über die Eisenbahn in

⁴ CSABA DUPCSIK: Postcolonial Studies and the Inventing of Eastern Europe, in: East Central Europe 26 (1999), S. 1-14; ALEX DRACE-FRANCIS: Towards a Natural History of East European Travel Writing, in: WENDY BRACEWELL, DERS. (Hrsg.): Under Eastern Eyes. A Comparative Introduction to East European Travel Writing on Europe, Budapest 2008, S. 1-26, hier S. 5.

⁵ Vgl. exemplarisch BRACEWELL/DRACE-FRANCIS, Under Eastern Eyes (wie Anm. 4); DIES. (Hrsg.): Balkan Departures. Travel Writing from Southeastern Europe, New York 2009; MARTINA BALEVA: Bulgarien im Bild. Die Erfindung von Nationen auf dem Balkan in der Kunst des 19. Jahrhunderts, Köln 2012.

⁶ Vgl. exemplarisch CHRISTOPHER ELY: The Origins of Russian Scenery. Volga River Tourism and Russian Landscape Aesthetics, in: Slavic Review 62 (2003), 4, S. 666-682; ANNE E. GORSUCH, DIANE P. KOENKER (Hrsg.): Turizm. The Russian and East European Tourist under Capitalism and Socialism, Ithaca 2006; ELENA RAZVOZJAEVA: L'Histoire du tourisme russe en France, in: Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin (2007), 25, URL: <http://www.cairn.info/revue-bulletin-de-l-institut-pierre-renouvin-2007-1-p-159.htm> (7.01.2014); GUIDO HAUSMANN: Mütterchen Wolga. Ein Fluss als Erinnerungsort vom 16. bis ins frühe 20. Jahrhundert, Frankfurt a.M. 2009, insbesondere S. 350-419; JOHN RANDOLPH, EUGENE M. AVRUTIN (Hrsg.): Russia in Motion.

Russland hat kaum etwas zu diesem Untersuchungsgebiet beigetragen. Lange Zeit interessierte man sich hier vor allem für technik- und wirtschaftshistorische Fragestellungen.⁷ Wie der Bau und vor allem die Nutzung der Eisenbahn durch den Personenverkehr Muster der Raumwahrnehmung von Passagieren im Zarenreich verändert hat, wurde in früheren Arbeiten höchstens am Rande behandelt.⁸

Dass die Erfindung der Eisenbahn die Raumwahrnehmung der Menschen im 19. Jahrhundert revolutionierte, ist ein altbekannter Befund. Erfahrungsberichte aus dem westlichen und dem östlichen Europa, die in den späten 1820er und frühen 1830er Jahren Fahrten mit dem dampfgetriebenen Verkehrsmittel schilderten, schwärmen von der „Vernichtung“ geografischer Distanz und dem Schrumpfen des Raumes durch die beschleunigte Fortbewegung.⁹ Wolfgang Schivelbusch hat in seiner legendären Studie über die Geschichte der Eisenbahnreise aus dem Jahr 1977 den panoramatischen Blick

Cultures of Human Mobility since 1850, Urbana 2012. – Zur Pilgerreise muslimischer Untertanen des Zaren nach Mekka: DANIEL BROWER: *Russian Roads to Mekka. Religious Tolerance and Muslim Pilgrimage in the Russian Empire*, in: *Slavic Review* 55 (1996), 3, S. 567-584; EILEEN KANE: *Odessa as a Hajj Hub. 1880s-1910s*, in: RANDOLPH/AVRUTIN, S. 107-125. – Aus literaturwissenschaftlicher Perspektive: SARA DICKINSON: *Breaking Ground. Travel and National Culture in Russia from Peter I to the Era of Pushkin*, Amsterdam 2006; ANNE ELIZABETH DWYER: *Improvising Empire. Literary Accounts from the Russian and Austrian Borderlands, 1862-1923*, Ph.D. Dissertation, University of California, Berkeley 2007; DIES.: *Of Hats and Trains. Cultural Traffic in Leskov's and Dostoevskii's Westward Journeys*, in: *Slavic Review* 70, (2011), 1, S. 67-93; THOMAS GROB: *Der Autor auf der Flucht. Anton Čechovs Reise auf die Insel Sachalin und an die Ränder der Literatur*, in: WOLFGANG S. KISSEL (Hrsg.): *Flüchtige Blicke. Relektüren russischer Reisetexte des 20. Jahrhunderts*, Bielefeld 2009, S. 45-69.

⁷ So z.B. die Klassiker der Eisenbahngeschichte Russlands: JOHN NORTON WESTWOOD: *Geschichte der russischen Eisenbahnen*, Zürich 1966; RICHARD M. HAYWOOD: *The Beginnings of Railway Development in Russia in the Reign of Nicholas I, 1835-1842*, Durham/NC 1969; DERS.: *Russia Enters the Railway Age, 1845-1855*, Boulder 1998; AIDA M. SOLOV'eva: *Železnodorožnyj transport Rossii vo vtoroj polovine XIX v. [Der Eisenbahnverkehr Russlands in der zweiten Hälfte des 19. Jh.]*, Moskva 1975; STEVEN G. MARKS: *Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850-1917*, Ithaca 1991. Für eine Neuausrichtung der Eisenbahngeschichte des Zarenreichs stehen u.a. ROLAND CVETKOVSKI: *Modernisierung durch Beschleunigung. Raum und Mobilität im Zarenreich*, Frankfurt 2006; und WALTER SPERLING: *Der Aufbruch in die Provinz. Die Eisenbahn und die Neuordnung der Räume im Zarenreich*, Frankfurt a.M. 2011.

⁸ Mit diesen Fragen befasst sich meine Habilitationsschrift: FRITHJOF BENJAMIN SCHENK: *Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter*, Stuttgart 2014 (im Erscheinen).

⁹ MICHAEL FREEMAN: *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven 1999; PETER BORSCHIED: *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt 2004; WOLFGANG KASCHUBA: *Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne*, Frankfurt a.M. 2004.

als neue Form der Raumwahrnehmung im Eisenbahnzeitalter beschrieben.¹⁰ Visionäre der technischen Moderne, wie z.B. der Nationalökonom Friedrich List, träumten davon, mit Hilfe von Schienennetzen zur Integration großer ökonomischer und politischer Räume beitragen zu können.¹¹ Die von List entworfene Karte eines deutschen Eisenbahnwesens aus dem Jahr 1833 hatte eine hohe Suggestivkraft: Sie zeigt den geografischen Raum zwischen Nordsee und Alpen als eine einheitliche weiße Fläche (ohne Zollschranken und politische Binnengrenzen), die nur von großen Flüssen und den schwarzen Linien des projektierten Eisenbahnnetzes durchbrochen wird. Wie große Arterien oder das Skelett des menschlichen Körpers scheinen die überproportional dick gezeichneten Verkehrswege den nationalen Raum zu strukturieren und gleichsam zu stabilisieren und zusammenzuhalten.

Diese Zeichnung spiegelt anschaulich die Hoffnungen und Visionen vieler Ingenieure und Verkehrsplaner wider, die im frühen Eisenbahnzeitalter von der Integration nationaler und imperialer Räume durch den Bau von ausgedehnten Schienennetzen träumten. Hatte man in den europäischen Hauptstädten zunächst die Integration von Binnenmärkten durch die Verringerung von Transportzeiten, die Senkung von Transportkosten und die Angleichung regionaler Preisniveaus im Blick, träumten Bürokraten auch bald von der segenreichen Kraft moderner Infrastruktur für die Konsolidierung politischer Territorien. „Nach dem Bajonett trägt die Eisenbahn am stärksten zur Herstellung des nationalen Zusammenhaltes bei“, erklärte beispielsweise der bekannte russische Publizist Michail Katkov in der Zeitung *Moskovskie vedomosti* im Jahr 1883.¹²

Die These, dass der Bau und die Nutzung von Eisenbahnen im 19. Jahrhundert maßgeblich zur Integration von Nationalstaaten und Imperien beigetragen haben, hat in der historischen Forschung bis heute einen hohen Geltungsanspruch. In Anknüpfung an frühe Visionäre des technischen Zeitalters hat beispielsweise Charles Maier den Bau moderner Infrastrukturnetze als ein wichtiges Charakteristikum des Prozesses der Territorialisierung im späten

¹⁰ WOLFGANG SCHIVELBUSCH: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München 1977.

¹¹ FRIEDRICH LIST: Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden [1833], in: DERS.: Werke. Bd. 3: Schriften zum Verkehrswesen. 1. Teil: Einleitung und Text, hrsg. von ERWIN V. BECKERATH und OTTO STÜHLER, Berlin 1929, S. 155-195; EUGEN WENDLER: Friedrich List. Politische Wirkungsgeschichte des Vordenkers der europäischen Integration, München 1989; RALF ROTH: Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914, Ostfildern 2005, S. 36 ff.

¹² Zit. nach VALENTINA A. TVARDOVSKAJA: Ideologija poreformennogo samoderžavija. M.N. Katkov i ego izdanija [Die ideologischen Grundlagen der Autokratie vor den Großen Reformen. M.N. Katkov und seine Publikationen], Moskva 1978, S. 79.

19. und frühen 20. Jahrhundert beschrieben.¹³ Maiers These von der Territorialisierung im Zeitalter der Moderne (1860-1970) basiert unter anderem auf der Annahme, dass moderne Infrastrukturnetze dazu beigetragen hätten, vormals parzellierte Territorien in ökonomisch, politisch und mental integrierte geografische Räume zu verwandeln.

Diese auf den ersten Blick plausible Annahme soll im Folgenden aus der Perspektive der *mental maps*-Forschung auf den Prüfstand gestellt werden.¹⁴ Ob die verkehrsräumliche Integration der National- und Imperial-Staaten des 19. Jahrhunderts bei deren Bewohnern tatsächlich auch zur Konsolidierung von *Vorstellungen* eines integrierten nationalen (bzw. imperialen) Raumes (verstanden als „Territorium“) beigetragen hat, erscheint zunächst als eine offene Frage. Am Beispiel des Zarenreichs soll diskutiert werden, ob der Bau und die Nutzung der Eisenbahn hinsichtlich der Repräsentation Russlands auf den kognitiven Landkarten russischer Zugpassagiere eher einen integrierenden oder einen desintegrierenden Effekt hatte. Dabei wird einerseits argumentiert, dass die räumliche Erfahrung eines durch ein Großes Technisches System (Large technical system) integrierten Verkehrsraums bei Zugreisenden durchaus Vorstellungen von Russland als großes, unteilbares Ganzes beförderten.¹⁵ Gleichzeitig schuf die Eisenbahn auf der anderen Seite ganz neue Möglichkeiten, kulturelle Binnengrenzen innerhalb des Vielvölkerreichs persönlich zu erfahren. Dies beförderte nicht nur Stolz auf die räumliche Ausdehnung des Imperiums, sondern zugleich Ängste über das Fremde im eigenen Land.

2 Infrastrukturausbau und die gedankliche Neuvermessung des Landes

Die Frage nach der gedanklichen Neuvermessung des Zarenreichs, die mit dem Bau und der Nutzung der Eisenbahn durch den Personenverkehr einherging, lässt sich auf drei verschiedene Ebenen diskutieren. Zum einen befeu-

¹³ CHARLES S. MAIER: Consigning the Twentieth Century to History. Alternative Narratives for the Modern Era, in: *The American Historical Review* 105 (2000), S. 807-831, insbesondere S. 819 ff., bzw. DERS.: Transformations of Territoriality. 1600-2000, in: GUNILLA BUDE, OLIVER JANZ u.a. (Hrsg.): *Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen, Theorien*, Göttingen 2006, S. 32-55, insbesondere S. 45 ff.

¹⁴ Für eine stärkere Berücksichtigung von Desintegrationsphänomenen in der Infrastrukturgeschichte plädiert auch JENS IVO ENGELS: Machtfragen. Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Infrastrukturgeschichte, in: *Neue Politische Literatur* 55 (2010), S. 51-70, hier S. 61.

¹⁵ Zum Paradigma der staatlichen (auch territorialen) „Einheit“ (celost') im Denken und Handeln der politischen Eliten des Russländischen Reiches seit dem frühen 18. Jahrhundert vgl. RICHARD WORTMAN: The „Integrity“ (Tselost') of the State in Imperial Russian Representation, in: *Ab Imperio* (2011), 2, S. 20-45. – Zum Wechselverhältnis von *Large technical systems* und sozialem Wandel: ERIK VAN DER VLEUTEN: Infrastructures and Societal Change. A View from the Large Technical Systems Field, in: *Technology Analysis & Strategic Management* 16 (2004), S. 395-414.

erte die Nachricht von der Erfindung der Eisenbahn auch in Russland seit den späten 1820er Jahren die Phantasien von Ingenieuren und Verkehrsplanern hinsichtlich einer möglichen Neuorganisation territorial-räumlicher Zusammenhänge im Zarenreich. Wie in anderen Ländern träumten auch in Russland fortschrittsgläubige Personen von der Bezwingung des Raumes durch die Technik. An den Diskussionen über die verkehrstechnische Erschließung des Landes beteiligten sich Akteure aus dem imperialen Zentrum ebenso wie Interessenvertreter aus der russischen „Provinz“ und der imperialen Peripherie.¹⁶ Die Debatten zwischen Ingenieuren, Militärstrategen, regionalen Würdenträgern, Geografen, Wirtschaftsvertretern und anderen Personen wurden häufig öffentlich (in Zeitungen und Zeitschriften) und halböffentlich (z.B. in wissenschaftlichen Gesellschaften) ausgetragen.¹⁷ Je nachdem, welchem politischen Ziel oder ökonomischen Interesse der Bau der einen oder anderen Strecke dienen sollte, fielen die konkurrierenden Vorschläge für den Linien- und Netzausbau unterschiedlich aus. Mit den divergierenden Netzentwürfen korrespondierten in der Regel unterschiedliche Vorstellungen von der gedachten bzw. geplanten Entwicklung der räumlichen Struktur des Reiches und dessen regionaler Gliederung.¹⁸

Von dieser diskursiven Planungsebene ist zum Zweiten die Ebene des konkreten Streckennetzausbaus zu unterscheiden. Die Frage, wie die Eisenbahn die Repräsentation des Zarenreiches auf den kognitiven Karten russischer Zugpassagiere veränderte, hing natürlich maßgeblich von der tatsächlichen Entwicklung des Schienennetzes ab. Während einige Regionen durch eine Schienenanbindung aufgewertet wurden, wurden andere bei ausbleibendem Gleisanschluss auf ewig in den Status einer Provinz verbannt.¹⁹

¹⁶ WALTER SPERLING: Die „Schicksalsfrage“ der Kleinstadt: Eisenbahn, Raum und Industrialisierung in der russischen Provinz, 1850-1914, in: DERS. (Hrsg.): *Jenseits der Zarenmacht. Dimensionen des Politischen im Russischen Reich, 1800-1917*, Frankfurt a.M. 2008, S. 127-161.

¹⁷ Vgl. z.B. ALFRED RIEBER: *The Debate over the Southern Line. Economic Integration or National Security?*, in: SERHII PLOKHY, FRANK SYSYN (Hrsg.): *Synopsis. A Collection of Essays in Honour of Zenon E. Kohut*, Toronto 2005, S. 371-397.

¹⁸ FRITHJOF BENJAMIN SCHENK: *Die Neuvermessung des Russländischen Reiches im Eisenbahnzeitalter*, in: JÖRN HAPPEL, CHRISTOPHE VON WERDT (Hrsg.): *Osteuropa kartiert – Mapping Eastern Europe*, Berlin 2010, S. 13-35.

¹⁹ Zur Entwicklung des russländischen Schienennetzes vgl. insbes. die in Anm. 7 genannten Überblickswerke. Detailliert lässt sich die Eisenbahnpolitik der Reichsregierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit Hilfe des folgenden Werkes rekonstruieren: N.A. KISLINSKIJ (Hrsg.): *Naša železnodorožnaja politika. Po dokumentam archiva Komiteta Ministrov. Istoričeskij očerk* [Unsere Eisenbahnpolitik. Nach Dokumenten des Archivs des Ministerkomitees. Historische Skizze], Bde. 1-4, Sankt Peterburg 1901-1902. Zur Geschichte des Eisenbahnnetzes im Königreich Polen, die für die folgende Betrachtung von besonderem Interesse ist: STANISŁAW M. KOZIARSKI: *Sieć kolejowa Polski w latach 1842-1918* [Polens Eisenbahnnetz in den Jahren 1842-1918], Opole 1993; ZBIGNIEW TAYLOR: *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce* [Die Entfaltung und der Rückgang des Eisenbahnnetzes in Polen], Warszawa 2007, S. 25-46.

Die Entwicklung des konkreten Streckennetzes wirkte sich zum Dritten auf die konkrete Raumwahrnehmung jener Menschen aus, die als Passagiere die Transportdienste des neuen Beförderungsmittels in Anspruch nahmen. Auch wenn die Fahrgastzahlen der russischen Eisenbahnen bis in die 1890er Jahre nur langsam wuchsen und erst ab Mitte der 1890er Jahre exponentiell anstiegen, ging mit dem Ausbau des russischen Schienennetzes eine signifikante Zunahme geografischer Mobilität im größten Land der Erde einher.²⁰ Dank der Eisenbahn wurden immer mehr Menschen aus verschiedenen sozialen Schichten in die Lage versetzt, sich ein eigenes Bild von der sozialen, ethnischen und regionalen Vielfalt des Russländischen Reiches zu machen. Dabei wurden auch Regionen, die früher aufgrund von geografischer Distanz bzw. fehlender Anbindung unerreichbar waren, für Reisende erschlossen.

Durch die persönliche Erfahrung des Imperiums, die während ihrer Zugreisen immer mehr Menschen von Russland in seiner geografischen Größe sowie kulturellen Vielfalt machen konnten, änderten sich, so eine Ausgangshypothese, Repräsentationen des Landes auf kognitiven Karten russischer Zugpassagiere in deutlichem Maße. Während in den Debatten von Verkehrsplanern auch die Frage nach der Verortung Russlands auf den *mental maps* des Globus eine wichtige Rolle spielte²¹, wirkte sich die persönliche Erfahrung des durchquerten geografischen Raumes bei Reisenden vor allem auf die Wahrnehmung der *Binnenstruktur* des Reiches aus. Dabei lassen sich zwei gegenläufige Entwicklungen beobachten: zum einen die Tendenz, Russland tatsächlich als einen durch ein einheitliches Verkehrssystem *integrierten* politischen Raum wahrzunehmen. Dieses Raumbild wurde Reisenden auch durch entsprechende Repräsentationen des Territoriums und seiner Infrastruktur in Reiseführern oder auf Streckennetzkarten vermittelt. Daneben trug auch die einheitliche Gestaltung des Großen Technischen Systems der Eisenbahn (einheitliche Betriebsordnung ab 1885 standardisierte Bahnhofsgebäude, Uniformen, dreimaliges Läuten der Stationsglocken bei der Abfahrt des Zuges, ähnliches Speisenangebot in Bahnhofsrestaurants etc.) zur Entstehung des Raumbildes von Russland als integrierte territorial-räumliche Entität bei. Zum anderen lassen sich jedoch gerade auf der Ebene der Raumwahrnehmung durch Zugpassagiere, wie sie sich z.B. in Reiseberichten niedergeschlagen haben, auch gegenläufige Tendenzen der räumlichen Perzeption Russlands beobachten. Interessanterweise haben die neuen Möglichkeiten, das Zarenreich in seiner Größe sowie geografischen und kulturellen Vielfalt persönlich zu erfahren, bei vielen Zugreisenden weniger das Bild von der Größe

²⁰ Vgl. dazu ausführlich FRITHJOF BENJAMIN SCHENK: „This New Means of Transportation Will Make Unstable People Even More Unstable“. *Railways and Geographical Mobility in Tsarist Russia*, in: RANDOLPH/AVRUTIN (wie Anm. 6), S. 218-234.

²¹ FRITHJOF BENJAMIN SCHENK: *Das Zarenreich als Transitraum zwischen Europa und Asien. Russische Visionen und westliche Perzeptionen um die Jahrhundertwende*, in: MARTIN AUST (Hrsg.): *Globalisierung imperial und sozialistisch. Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte 1851-1991*, Frankfurt a.M. 2013, S. 41-63.

und dem inneren Zusammenhalt des Zarenreichs gestärkt, sondern eher das Bewusstsein von der Verschiedenartigkeit der Landschaften und Kulturen des gewaltigen Kontinentalreichs geschärft. Dieses Bewusstsein von der Mannigfaltigkeit der Regionen und Landschaften innerhalb des Russländischen Imperiums konnte einerseits den Stolz auf die Größe und Macht des Landes stärken, andererseits jedoch auch zu einer tiefen Verunsicherung etablierter Raumbilder führen.

3 Fallstudie: Die westlichen Gebiete des Zarenreichs auf den *mental maps* russischer Zugpassagiere

Die Fallstudie, an der diese allgemeinen Beobachtungen verdeutlicht werden sollen, ist Reisen russländischer Untertanen in die bzw. durch die westlichen Gebiete des Zarenreichs gewidmet.²² In diesem Zusammenhang sollen Wahrnehmungsmuster eines relativ großen und kulturell sowie sozio-ökonomisch sehr heterogenen geografischen Raumes in den Blick genommen werden. Das so genannte „Westliche Land“ (*Zapadnyj kraj*) wird hier ebenso als Teil dieser Großregion betrachtet wie das Königreich Polen, die linksufrige Ukraine (Gouvernements Černigov und Poltava) sowie Neurussland mit den Gouvernements Cherson und Taurien (Krim) und das Gouvernement Ekaterinoslav im Süden des Reiches.²³ Ungeachtet ihres äußerst heterogenen Charakters zeichnete sich die hier betrachtete Großregion durch eine Reihe spezifischer Merkmale aus.²⁴ Erstens waren zahlreiche Provinzen und Länder dieses Raumes, bevor sie im 18. und 19. Jahrhundert von Russland inkorporiert wurden, Teil des Polnisch-Litauischen Reiches gewesen. Andere hatten bis ins 18. Jahrhundert unter osmanischer Herrschaft gestanden. Zweitens war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Bevölkerungsdichte in den Westgebieten des Zarenreichs um einiges höher als in den anderen Grenzregionen des Landes. Drittens war dieser geografische Raum – insbesondere das Königreich Polen – auch hinsichtlich seiner sozio-ökonomischen Entwicklung den anderen Peripherien und auch den Kerngebieten des Zarenreichs deutlich voraus. Viertens zeichnete sich die Bevölkerung in diesen

²² Die folgenden Ausführungen beruhen auf Teilen meiner Habilitationsschrift *Russlands Fahrt in die Moderne* (wie Anm. 8). Erste Überlegungen zu diesem Themenkomplex finden sich auch in FRITHJOF BENJAMIN SCHENK: *Travel, Railroads, and Identity Formation in the Russian Empire*, in: ERIC WEITZ, OMER BARTOV (Hrsg.): *Shatterzone of Empires. Coexistence and Violence in the German, Habsburg, Russian, and Ottoman Borderlands*, Bloomington u.a. 2013, S. 136-151.

²³ Zum *Zapadnyi Krai* gehörten die Gouvernements Kovno (Kaunas), Vitebsk, Vil'na, Grodno, Minsk, Mogilev, Volhynien, Podolien und Kiev. Das Königreich Polen war in die Provinzen Suwałki, Łomża, Płock, Kalisz, Warschau, Siedlce, Piotrków, Radom, Lublin und Kielce unterteilt.

²⁴ Vgl. zum Folgenden MICHAÏL DOLBILOV, ALEKSEJ MILLER (Hrsg.): *Zapadnye okrainy Rossijskoj Imperii* [Die westlichen Grenzgebiete des Russländischen Reiches], Moskva 2006, S. 13 f.

Gebieten durch ein hohes Maß an ethnischer und religiöser Vielfalt aus. Da die Grenzen der hier umrissenen Großregion nahezu identisch mit jenen des so genannten „Ansiedlungsrayons“ waren, lebte hier auch der Großteil der jüdischen Bevölkerung des Zarenreichs.²⁵ Schließlich wurden gegen Ende des Jahrhunderts die politischen Entwicklungen in diesem Gebiet in zunehmendem Maße von konkurrierenden Nationalbewegungen polnischer, litauischer, ukrainischer, jüdischer oder russischer Trägerschaft sowie von der Agitation verschiedener und zum Teil konkurrierender politischer und revolutionärer Bewegungen bestimmt.

Ungeachtet der seit den 1860er Jahren im Zarenreich kontrovers geführten Debatten über die Frage, ob man die westlichen Provinzen und dabei insbesondere das Königreich Polen mit Hilfe moderner Infrastruktur weiter verkehrstechnisch erschließen sollte, entstand hier in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts das dichteste Eisenbahnnetz des Reiches.²⁶ Nirgendwo sonst in Russland stellte sich das Verhältnis von Länge des regionalen Schienennetzes zu Größe der Provinz gegen Ende des 19. Jahrhunderts günstiger dar als im Königreich Polen und in anderen Gebieten der hier betrachteten Großregion.²⁷ Während im europäischen Russland im Jahr 1894 auf einer Fläche von 100 Quadratkilometern im Schnitt nur 0,58 Kilometer Eisenbahnstrecke in Betrieb waren, verfügte man in Polen auf der gleichen Fläche im Schnitt über 1,71 Kilometer.²⁸ Obwohl der Bau neuer Schienenverbindungen in den westlichen Gebieten zeitweilig vor allem von führenden Militärs und Mitarbeitern des Innenministeriums kritisch gesehen wurde, entwickelte sich das Eisenbahnnetz hier schneller als im übrigen Reich, was offenbar auch zu einem überproportional schnellen Wachstum geografischer Mobilität beitrug.²⁹

²⁵ Die zehn polnischen Provinzen waren formell nicht Teil des „Ansiedlungsrayons“. Hier galt bis 1864 eine autonome polnische Judengesetzgebung. Vgl. dazu THEODORE WEEKS: *Nation and State in Late Imperial Russia. Nationalism and Russification on the Western Frontier, 1863-1914*, De Kalb 1996, S. 59; YVONNE KLEINMANN: *Neue Orte – neue Menschen. Jüdische Lebensformen in St. Petersburg und Moskau im 19. Jahrhundert*, Göttingen 2006, S. 79.

²⁶ Zu diesen Debatten vgl. u.a. SCHENK, *Die Neuvermessung* (wie Anm. 18), und RIEBER (wie Anm. 17).

²⁷ Im Jahr 1910 hatte sich allein im Königreich Polen die Länge des Streckennetzes im Vergleich zum Stand des Jahres 1870 (von 960 km auf 3810 km) annähernd vervierfacht. Vgl. ARCADIUS KAHAN: *Kongreßpolen*, in: *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 5, Stuttgart 1985, S. 584-600, hier S. 599.

²⁸ Die Dichte des regionalen Schienennetzes war in den Gouvernements von Warschau (3,05 km/100km²), Piotrków (2,55), Siedlce (2,65), Grodno (2,41) und Ekaterinoslav (2,42) sogar noch größer als im Gebiet von Moskau (2,34), dem zentralen Knotenpunkt des imperialen Eisenbahnsystems. Vgl. *Raspredelenie seti russkich železnych dorog po gubernijam* [Die Dichte des Eisenbahnnetzes in den einzelnen Gouvernements], in: SERGEJ JU. VITTE: *Sobranie sočinenij i dokumental'nych materialov*. Bd. 1: *Puti soobščeniija i ékonomičeskoe razvitie Rossii*, Buch 2, Teil 1, Moskva 2004, S. 531 ff.

²⁹ Das Wachstum regionaler Mobilität auf den Eisenbahnen der westlichen Gebiete lässt sich nur schwer beziffern. Ein Blick auf die Entwicklung der dortigen Passagierzahlen

Russische Reisende, die aus dem Zentrum des Reiches ins westliche Ausland führen, passierten auf ihren (Zug-)Fahrten unweigerlich die westlichen Gebiete und kamen dort, d.h. noch innerhalb der eigenen Landesgrenzen, mit Menschen und deren Kultur in Berührung, die sich deutlich von jener ihrer eigenen Heimat unterschied.³⁰ Wie, so soll im Folgenden mit Blick auf ausgewählte Reiseberichte russischer Zugpassagiere gefragt werden, wurden die Westgebiete des Reiches und ihre Bevölkerung beschrieben? Wie stellten sich ethnische und konfessionelle Vielfalt dieser Regionen dem (flüchtigen) Auge des Zugreisenden dar? Welche kulturellen, geografischen oder administrativen Grenzen wurden von den Passagieren wahrgenommen und in ihren Berichten mit Bedeutung aufgeladen? Und schließlich: Inwiefern wurden die Westgebiete des Zarenreichs als Teil eines größeren Reichszusammenhangs gesehen oder wo lassen Differenzenerfahrungen Rückschlüsse auf Erschütterungen des Bildes von Russland als großes, unteilbares Ganzes zu?

Reiseberichte, das muss an dieser Stelle betont werden, spiegeln nur sehr bedingt tatsächliche Raumwahrnehmungen eines historischen Subjekts an einem bestimmten geografischen Ort wider.³¹ Zum einen machte sich kaum ein

vermittelt jedoch einen ersten Eindruck von diesem offenbar äußerst dynamischen Prozess: Süd-West-Eisenbahnen: 1883: 3,05 Mio.; 1912: 15,23 Mio.; Warschau-Wien-Bahn: 1883: 1,87 Mio.; 1912: 11,49 Mio.; Eisenbahnen des Weichselgebiets (Privilinskaja železnaja doroga): 1883: 0,95 Mio.; 1912: 11,78 Mio. Vgl. Statističeskij vremennik Rossijskoj Imperii. Serija III, vyp. 8: Sbornik svedenii po Rossii za 1883 god [Statistisches Jahrbuch des Russländischen Reiches. Serie III, Bd. 8: Sammelband der Daten für Russland im Jahr 1883], Sankt Peterburg 1886, S. 228; Statističeskij sbornik Ministerstva Putej Soobščeniija [Statistisches Jahrbuch des Ministeriums der Verkehrswege], vyp. 131, Bd. 2-3, Petrograd 1916, Tabelle VII.

³⁰ In ihrer Studie zu den literarischen Reiseberichten von Nikolaj Leskov, *Iz odnogo dožnogo dnevnika* (Aus einem Reisetagebuch), und Fedor Dostoevskij, *Zimnie zametki o letnich vpečatlenijach* (Winterliche Aufzeichnungen über sommerliche Eindrücke), in denen jeweils eine Fahrt der Autoren Anfang der 1860er Jahre durch die westlichen Grenzländer des Zarenreichs verarbeitet wird, argumentiert Anne Dwyer, dass in beiden Texten zentrale Fragen russischer nationaler Identität vor dem Hintergrund der Erfahrung mit dem Fremden im eigenen Land thematisiert würden. Damit werde dem westlichen Grenzraum des Reiches jene Funktion zugeschrieben, die in der russischen Reiseliteratur des frühen 19. Jahrhunderts „Westeuropa“ als Kontrastfolie zukam. Vgl. DWYER, *Improvising Empire* (wie Anm. 6), S. 61; DIES., *Of Hats and Trains* (wie Anm. 6). Ähnlich argumentiert, mit Blick auf russische Berichte über Reisen im eigenen Land im späten 19. Jahrhundert im Allgemeinen, DICKINSON (wie Anm. 6), S. 231-237.

³¹ Aus der umfangreichen Literatur zum Reisebericht als historische Quelle vgl. exemplarisch PETER J. BRENNER: Die Erfahrung des Fremden. Zur Entwicklung einer Wahrnehmungsform in der Geschichte des Reiseberichts, in: DERS. (Hrsg.): *Der Reisebericht. Die Entwicklung einer Gattung in der deutschen Literatur*, Frankfurt a.M. 1989, S. 14-49; MICHAEL MAURER: Der Reisebericht, in: DERS. (Hrsg.): *Aufriß der Historischen Wissenschaften*. Bd. 4: Quellen, Stuttgart 2002, S. 325-348, insbesondere S. 325-332, 345 f.; HANS ERICH BÖDEKER, ARND BAUERKÄMPER, BERNHARD STRUCK: Einleitung: Reisen als kulturelle Praxis, in: DIES. (Hrsg.): *Die Welt erfahren. Reisen als kulturelle Begegnung von 1780 bis heute*, Frankfurt a.M. 2004, S. 9-30, insbesondere S. 21-25; HAGEN SCHULZ-FORBERG: *European Travel and Travel Writing. Cultural Practice and*

Reisender, dessen Zeugnisse hier betrachtet werden, auf den Weg, ohne sich vorher Wissen über die von ihm besuchte Gegend aus Reiseführern, Reisebeschreibungen oder anderer Literatur anzueignen. So wurde der Blick eines jeden Passagiers immer auch von tradierten Raumbildern und Klischees gelenkt. Zum anderen griffen die meisten Autoren bei der Niederschrift ihrer Erlebnisse neben eigenen Notizen auch auf anderes Material wie Statistiken oder geografische Handbücher zurück, um die eigenen, subjektiven Erfahrungen mit „objektiven“ Informationen zu unterfüttern. Gerade Zugreisende, die sich bei ihren Fahrten nur ein oberflächliches Bild von der von ihnen durchquerten Gegend machen konnten, bedienten sich beim Niederschreiben ihrer Eindrücke fast immer entsprechender Sekundärliteratur. Dessen ungeachtet sind Reiseberichte von Zugpassagieren für unseren Kontext äußerst wertvolle Quellen: Sie eröffnen Einblicke in die Beschreibungsmodi neuer Sehgewohnheiten des durchquerten geografischen Raumes und seiner Bewohner, die die Beschleunigung und Mechanisierung der Fortbewegung im Eisenbahnzeitalter auch in Russland mit sich brachten. Diese veränderten Perzeptionsmuster und ihre textuellen Repräsentationen prägten jene sozialen Räume maßgeblich mit, in denen sich das reisende – und lesende – Publikum im späten Zarenreich bewegte.³²

Bei der Analyse der Beschreibungsmodi räumlicher Grenzen in Berichten russischer Zugpassagiere, die die westlichen Provinzen des Russländischen Reiches in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bereisten, fällt zunächst auf, dass die Wahrnehmung administrativer (z.B. Gouvernements-) Grenzen fast nirgendwo eine Rolle spielt und dass Reiseautoren Schwierigkeiten hatten, in diesen Provinzen geografische Grenzen als räumliche Strukturmerkmale zu identifizieren. Fast alle Passagiere nahmen die Fahrt durch die osteuropäische Tiefebene mit ihren ausgedehnten Wäldern, Mooren und Sümpfen als relativ eintönig und monoton wahr; so zum Beispiel der Übersetzer antiker Literatur Aleksandr Klevanov, der 1870 eine Reise von Petersburg nach Wien unternahm und dabei die westlichen Grenzgebiete in einem Waggon erster Klasse durchquerte. Klevanov empfand die Reise aus der Hauptstadt nach Warschau als „bedrückend und langweilig“ (*pereezd tjaželyj i skučnyj*) und die „Blicke“, die sich ihm im Waggonfenster boten, als „äußerst eintönig“ (*vidy samye ne raznoobraznye*).³³ Auch ein orthodoxer Geistlicher aus Cholm (Chełm), Vasilij Ljachockij, der 1898 eine Rundreise durch die westlichen Provinzen des Reiches unternahm und dabei auch die Steppenregionen Süd-

the Idea of Europe, in: DERS. (Hrsg.): *Unravelling Civilisation. European Travel and Travel Writing*, Brussels 2005, S. 13-42, insbesondere S. 13-16, 24-29.

³² Zur Popularität von Reiseberichten bei russischen Verlegern und Lesern im 19. Jahrhundert: DICKINSON (wie Anm. 6), S. 234.

³³ ALEKSANDR SEMENovič KLEVANOV: *Putevyja zametki za graniceju i po Rossii v 1870 godu* [Notizen meiner Reise ins Ausland und durch Russland im Jahr 1870], Moskva 1871, S. 26.

und Neurusslands besuchte, konnte der als eintönig empfundenen Landschaft nur wenig abgewinnen:

„Die große Rus’ erstreckt sich in der flachen Steppe, die [dem Reisenden] wenig Abwechslung zur Betrachtung oder gar zur Beschreibung bietet. Die eintönige Steppe, die sich im Raum verliert, in dem der Blick des Betrachters an nichts hängen bleibt, lässt den Wunsch, sich an der Natur zu erfreuen, fast ersterben. [...] Diese unüberschaubare Einöde – überall nichts als Leere. Nur selten und in sehr großer Entfernung voneinander trifft man auf Dörfer oder eine Kosakensiedlung, die von Kirchenkuppeln geschmückt und von vielen Windmühlen umgeben ist. All dies macht den Abwechslungsreichtum der russischen Landschaften aus.“³⁴

An Landschaftsbeschreibungen dieser Art, die typisch für die untersuchten Reiseberichte sind, lässt sich zweierlei ablesen. Erstens verdeutlichen sie, dass ihre Autoren jene ästhetischen Konventionen fest verinnerlicht hatten, die auch die Naturbeschreibungen in Eisenbahnreiseführern dieser Zeit prägten. Auch dort lassen sich Spuren jenes romantischen Naturverständnisses finden, demzufolge vor allem eine hügelige und kultivierte Landschaft als „schön“ zu gelten habe, wohingegen eine karge, flache und nur schwach besiedelte Gegend auf den Betrachter nur „eintönig“ und „langweilig“ wirken könne.³⁵ Zweitens lässt sich an diesen Passagen gut zeigen, dass die hier betrachteten Autoren bei ihren Zugfahrten Probleme hatten, in den durchfahrenen Gegenden *sichtbare* Grenzen, d.h. Orientierungspunkte, an denen „der Blick hängen bleibt“, wahrzunehmen. Dementsprechend wurde die physische Gestalt der hier erfahrenen Provinzen häufig als monoton oder „grenzenlos“ beschrieben.

Bei ihrer Suche nach Orientierung in den „Weiten des russischen Raumes“ bedienten sich Zugpassagiere unterschiedlicher Strategien. Zum einen hatten manche Reisende Kursbücher bzw. *putevoditeli* im Gepäck, denen sie Informationen über den Fahrplan des Zuges, die Haltepunkte auf der Strecke sowie Informationen zu Geschichte und Geografie der durchquerten Gegend entnehmen konnten.³⁶ Zudem wurden die Passagiere in der Regel vom Schaffner

³⁴ VALENTIN KANTELENENKO [VASILIJ FEDORVIČ LJACHOCKIJ]: *Pervoe moe putešestvie po Rossii* [Meine erste Reise durch Russland], Cholm 1900, S. 69 f.

³⁵ Vgl. exemplarisch *Putevoditel’ po železnoj doroge ot Moskvy do st. Krjukovskoj, v g. Voskresensk, i po Novomu Ierusalimu 1853 goda* [Reiseführer der Eisenbahn von Moskau zur Station Krjukovskaja, der Stadt Voskresensk und von Neu Jerusalem], Moskva 1853, S. 28 f. – Zu Strategien der Ästhetisierung der „kargen russischen Natur“ in russischen Raumdiskursen und der Landschaftsmalerei des 19. Jahrhunderts CHRISTOPHER ELY: *This Meager Nature. Landscape and National Identity in Imperial Russia*, DeKalb 2002.

³⁶ Vgl. z.B. den Hinweis auf das Kursbuch des Lancert-Verlags bei KANTELENENKO, *Pervoe moe putešestvie* (wie Anm. 34), S. 8, oder auf mitgeführte Reiseführer bei PAVEL ALEKSANDROVIČ KRUŠEVAN: *Čto takoe Rossija?* [Was ist (eigentlich) Russland?], Moskva 1896, S. III; bei VASILIJ MICHAJLOVIČ SIDOROV: *Okol’noj dorogoj. Putevye zametki i vpečatlenija* [Auf eigenartigem Wege. Reisenotizen und Eindrücke], Sankt Peterburg 1891, S. 1; und VALENTIN KANTELENENKO: *Vtoroe moe putešestvie po Rossii*

über den nächsten Halt ihres Zuges informiert.³⁷ Neben den Stationen und dem Weichbild der Städte, die ein Zug passierte, waren es vor allem die Eisenbahnbrücken über die großen Flussläufe, die den Reisenden halfen, sich bei ihren Fahrten gedanklich im Raum zu verorten. Wie in den gängigen russischen Reiseführern für Zugpassagiere aus dem späten 19. Jahrhundert fehlt auch in den hier betrachteten Reiseberichten selten der Hinweis auf jene Augenblicke, als der Zug, in dem der jeweilige Autor reiste, den Dnjepr, die Düna, den Bug, die Memel oder die Weichsel überquerte.³⁸

Herausragende Bedeutung für die kognitive Kartierung der Westgebiete des Zarenreichs kommt in den hier untersuchten Quellen schließlich der Wahrnehmung der Menschen zu, die die Reisenden bei ihrer Arbeit auf dem Feld beobachteten, die auf den Perrons der Bahnhöfe warteten und Lebensmittel verkauften und die sich an Stationen auf der Strecke unter das fahrende Publikum im Waggon mischten. In den westlichen Provinzen war es weniger die Physiognomie der Bevölkerung, die von den Reisenden als fremd und bemerkenswert wahrgenommen wurde, sondern vielmehr deren Tracht und vor allem deren fremde Sprache. So erschloss sich beispielsweise dem Reisenden I. Al'fonosov, der 1902 von Kazan' nach Berlin reiste, beim Blick auf das Treiben am Bahnhof von Minsk, dass er bei seiner Fahrt gen Westen soeben eine unsichtbare kulturelle Grenze überquert hatte:

„Hier eröffnete sich vor unseren Augen ein neues, schillerndes, von uns noch nirgendwo gesehenes Bild einer Menge, die zum Bahnhof gekommen war, um den ankommenden Zug zu bestaunen. Nur die Neugier kann diese barfüßigen weißrussischen Mädchen mit ihren unbedeckten Köpfen und ihren Leinenblusen

[Meine zweite Reise durch Russland], Cholm 1903, S. 17, 37. – Hinweise auf den Gebrauch von Landkarten findet man dagegen äußerst selten, so z.B. bei ADOLF DEBAL'MEN: Iz Kurska v Mogilev i obratno [Von Kursk nach Mogilev und zurück], in: *Modnyj Magazin* (1871), 21, S. 329-330; 23, S. 361-363, hier 21, S. 321.

³⁷ Vgl. z.B. die Schilderung des Schriftstellers ALEKSANDR PETROVIČ MILJUKOV: *Letnye poezdki po Rossii. Zapiski i putevyje pis'ma* [Sommerliche Fahrten durch Russland. Notizen und Reisebriefe], Sankt Peterburg 1874, S. 195.

³⁸ Vgl. z.B. KLEVANOV (wie Anm. 33), S. 30 f.; Michail Šč-ckoj: *Putevyja zametki* [Reisenotizen], in: *Rossija. Žurnal chudožestvenno-literaturnyj* (1884), 7, S. 7-10; 12, S. 7-8; hier 12, S. 7; GRIGORIJ OSTROUMOV: *Iz poezdki v Kiev* [Über Reisen nach Kiev], in: *Permskie Eparchal'nye Vedomosti. Otdel neoficial'nyj* (1886), 14, S. 270-276; 15, S. 293-302; 16, S. 318-322; 17, S. 341-350; 18, S. 363-367; 19, S. 371-375; 20, S. 380-384; hier 15, S. 294; *Putevyja zametki palomnikov-studentov kazanskoj duchovnoj akademii. Ėkskursija po bližnemu Vostoku letom 1907 goda* [Reisenotizen der Pilger-Studenten der Geistlichen Akademie in Kazan. Exkursion in den Nahen Osten im Sommer 1907], Kazan' 1909, S. 23; *Palomničestvo vospitannic Odesskogo eparchal'nogo ženskogo učilišča črez Kiev v Moskvu i Troice-Sergievu lavru* [Pilgerfahrt der Studentinnen der höheren Frauenschule der Eparchie Odessa via Kiev nach Moskau und in das Dreifaltigkeitskloster], Odessa 1910, S. 9; IVAN VASIL'EVič AL'FONOSOV: *Ot Kazani do Berlina: Iz putevyh zametok i vpečatlenij* [Von Kazan' nach Berlin: Aus Reisenotizen und Eindrücken], in: *Pravoslavnyj sobesednik* (1910), 11, S. 648-663; 12, S. 746-768; hier 11, S. 656, 658.

hierher getrieben haben. [Auf dem Bahnsteig] waren auch noch weitere barfüßige Frauen in weißen Blusen und roten Kopftüchern, deren Enden vorne verknotet waren. Diese huschten zwischen den Passagieren hin und her, drängten an die Waggonfenster und versuchten, sich im Feilbieten ihrer Waren gegenseitig zu überschreien. Die einen boten Nüsse, die anderen Milch und wieder andere Beeren an und riefen [mit deutlichem Akzent]: ‚Kauf meine Beeren‘ – ‚Herr, kauf meine Nüsse, die Nüsse sollst Du kaufen!‘ – Diese Frauen in ihren weißen Kleidern und ihrer besonderen Art zu sprechen ließen mich erkennen, dass wir uns mittlerweile in Weißrussland befanden.³⁹

Dieses Quellenzitat illustriert, dass die Wahrnehmung kultureller Binnengrenzen im Russländischen Reich für viele Zugreisende vor allem auf akustischen Erfahrungen basierte. Auch an den Schilderungen von Aleksandr Klevanov lässt sich dies beobachten. Auf seiner Zugfahrt von St. Petersburg nach Warschau passierte er die Stadt Dünaburg, wo er *hörte*, wie eine Gruppe Deutscher seinen Zug betrat. Je näher sich Klevanov der Landesgrenze des Zarenreichs näherte, desto deutlicher wurde ihm an der Klangkulisse, die ihn umgab, dass das russische Kernland bereits hinter ihm lag:

„Die Bediensteten der Eisenbahn sind ausnahmslos Polen. Der Klang der russischen Sprache kann hier nirgendwo mehr gehört werden, von den Insassen des Zuges einmal abgesehen.“⁴⁰

Auch Zugpassagiere, die in umgekehrter Richtung, das heißt zum Beispiel aus der (süd-)westlichen Peripherie ins russische Kernland reisten, nahmen die Überschreitung kultureller Binnengrenzen des Reiches häufig als akustisches Erlebnis wahr. In dem Bericht über eine Pilgerreise nach Kiev und Moskau, die Absolventinnen der höheren Frauenschule der Eparchie von Odessa im Sommer 1909 unternahmen, heißt es beispielsweise:

„Der Zug blieb oft an kleineren Stationen stehen, um weitere Reisende nach Moskau aufzunehmen. Als wir uns zum Waggonfester herausbeugten, war überall der melodische Klang der russischen Sprache zu hören. Dieser unterscheidet sich deutlich von unserem weicheren, kleinrussischen Dialekt, an den das Ohr von unserer Heimat im Gouvernement Cherson gewöhnt ist.“⁴¹

Gerade der Klang fremder Sprachen im Zug konnte bei Reisenden jedoch auch Gefühle der Orientierungslosigkeit wecken. Als beispielsweise der Geistliche Vasilij Ljachockij auf seiner Fahrt von Petersburg nach Warschau am frühen Morgen in seinem Abteil zwei Männer hörte, die „gebrochen Polnisch“ miteinander sprachen, fragte er sich, ob er das polnische Sprachgebiet schon erreicht habe:

³⁹ AL'FONOSOV (wie Anm. 38), S. 656 f. – Vergleichbare Schilderungen bei KANTELENKO, *Pervoe moe putešestvie* (wie Anm. 34), S. 12; MILJUKOV (wie Anm. 37), S. 23.

⁴⁰ KLEVANOV (wie Anm. 33), S. 46. Eine ähnliche Szene beschreiben MILJUKOV (wie Anm. 37), S. 221; GLEB IVANOVIČ USPENSKIJ: *Pis'ma* [Briefe], in: DERS.: *Polnoe sobranie sočinenij*, Bd. 13, Moskva 1951, S. 95 (Brief an A.V. Uspenskaja vom 15.04.1872).

⁴¹ *Palomničestvo vospitannic* (wie Anm. 38), S. 10.

„Unterhalb von Pskov ließen sich [dann] neben mir zwei Subjekte nieder, die schwer einzuordnen waren: In der ersten halben Stunde sprachen sie miteinander Russisch, dann wechselten sie plötzlich ins Polnische ... Es war schwer zu entscheiden, wer [diese Menschen] waren und welcher Nation sie angehörten.“⁴²

Die Reisenden, die über ihre Wahrnehmung der Sprachenvielfalt in Zügen und auf Bahnhöfen berichteten, maßen akustischen Eindrücken dieser Art deshalb so große Bedeutung zu, weil sie durch die politischen Debatten ihrer Zeit für die verschiedenen „nationalen Fragen“ in Russland sensibilisiert waren. Gerade an der Frage, wie räumliche Grenzen zwischen den Siedlungsgebieten der verschiedenen ethnischen Gruppen von russischen Zugreisenden wahrgenommen und beschrieben wurden, lässt sich zeigen, wie stark Raumerfahrung und Diskurse über den Charakter Russlands als Vielvölkerreich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts miteinander verflochten und aufeinander bezogen waren. Mit dem Wissen, dass Russland *keine* ethnografische Einheit bilde, machten sich viele Reisende auf den Weg, um – bewusst oder unbewusst – die ethnografische Vielfalt ihres Landes auch persönlich zu erfahren. Der Bau der Eisenbahn hatte die dafür nötige Infrastruktur geschaffen. Somit kann es kaum erstaunen, dass in den hier zitierten Reiseberichten immer wieder Sprachgrenzen als Anhaltspunkte für eine räumliche Binnengliederung des Reichsterritoriums beschworen werden. Während manche Autoren die sprachliche und kulturelle Vielfalt ihres Landes schlicht als Tatsache beschrieben, ließen andere ihre Beobachtungen ethnischer Differenz in längere Abhandlungen über den Zusammenhalt des Reiches und die Gefahr der „polnischen“ oder einer anderen „nationalen Frage“ münden.⁴³ Wieder andere waren von der Idee beseelt, dass gerade der Bau der Eisenbahn zur Nivellierung der Differenzen zwischen den verschiedenen nationalen Gruppen des Landes beitragen werde.⁴⁴

⁴² KANTELINENKO, *Pervoe moe putešestvie* (wie Anm. 34), S. 62.

⁴³ Vgl. z.B. KLEVANOV (wie Anm. 33), S. 29; KRUŠEVAN (wie Anm. 36), S. 355-363; AL'FONOSOV (wie Anm. 38), S. 659-662; MILJUKOV (wie Anm. 37), S. 225. Gerade der Bericht von Miljukov macht deutlich, wie präsent vielen Russen Mitte der 1870er Jahre noch die Erinnerung an den polnischen Aufstand von 1863 war. Beim Blick auf die breite Schneise, die entlang der Bahnlinie zwischen Vil'na und Warschau in die Wälder geschlagen war, rief der Autor seinen Lesern ins Gedächtnis, dass polnische Rebellen während des Januaraufstands Züge der St. Petersburg-Warschau-Bahn aus dem Hinterhalt beschossen hätten, woraufhin man weitere Bäume links und rechts der Strecke abgeholzt habe, MILJUKOV (wie Anm. 37), S. 271. – Zur Bedeutung der Bahnlinie von St. Petersburg nach Warschau während des Januaraufstands 1863 vgl. FRITHJOF BENJAMIN SCHENK: *Mastering Imperial Space? The Ambivalent Impact of Railway Building in Tsarist Russia*, in: JÖRN LEONARD, ULRIKE VON HIRSCHHAUSEN (Hrsg.): *Comparing Empires. Encounters and Transfers in the Long Nineteenth Century*, Göttingen 2011, S. 60-77.

⁴⁴ So prophezeite beispielsweise Miljukov, dass „angesichts des nivellierenden Einflusses der Eisenbahn die kleinrussischen Besonderheiten in naher Zukunft völlig verschwinden werden und in dem Gebiet nur jene eigenen Charakteristika bleiben, die man in jeder Provinz findet“. MILJUKOV (wie Anm. 37), S. 23.

Keine andere „nationale Frage“ zog die russischen Reisenden, die über ihre Zugfahrten in die westliche Peripherie berichteten, so sehr in den Bann wie die so genannte „jüdische Frage“. Bei der Lektüre russischer Reiseberichte aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist man immer wieder von der Intensität der Bilder überrascht, mit denen Autoren ihre eigene Fremdheits- erfahrung bei der Begegnung mit Menschen jüdischen Glaubens im „Ansiedlungsrayon“ ausdrückten.⁴⁵ Es waren vor allem die jüdischen Bewohner der westlichen Provinzen des Reiches, die von Reisenden aus den zentralrussischen Gebieten als Fremde im eigenen Land wahrgenommen und als solche klassifiziert wurden. Gerade die Stigmatisierung der Juden als „fremdes Element“ ließ die ganze Großregion in der Wahrnehmung vieler Reisender als ein Gebiet erscheinen, dessen Charakter sich deutlich von jenem des russischen Kernlands unterschied. In Eisenbahnwaggons und auf Bahnhöfen der westlichen Provinzen kamen viele Passagiere offenbar das erste Mal in Kontakt mit Menschen jüdischen Glaubens. Als zum Beispiel der oben zitierte Al'fonosov im Jahr 1902 Weißrussland durchquerte, nahm er mit großem Befremden zur Kenntnis, dass sich „die Juden“ in seinen Augen „fast alle größeren Stationen [von Minsk] bis Warschau zu eigen gemacht hatten“.⁴⁶ Anders als die weißrussischen Mädchen und Frauen auf dem Bahnsteig von Minsk, deren Tracht und Redensart er als sympathische Variation der ihm vertrauten russischen Kultur empfunden hatte, stieß ihn der Anblick der „schwarzen jüdischen Gestalten in ihren langen Kaftanen, mit ihren Schirmmützen und ihren langen Schläfenlocken“ an diesem Ort geradezu ab. Al'fonosov machte keinen Hehl daraus, dass ihm diese Menschen, die sich auf dem Bahnsteig „wild gestikulierend“ unterhielten, mit ihren „krummen Nasen“ und der ihnen „eigenen Physiognomie“ zutiefst unsympathisch waren.⁴⁷ Es sei eine gute Entscheidung der Reichsregierung gewesen, so Al'fonosov abschließend, das

⁴⁵ Die Literatur über russischen Antisemitismus bzw. Judäophobie im späten Zarenreich ist äußerst umfangreich. Einen Überblick bietet JOHN KLIER: *Russland bis 1917*, in: WOLFGANG BENZ (Hrsg.): *Handbuch des Antisemitismus. Judenfeindschaft in Geschichte und Gegenwart*. Bd. 1: Länder und Regionen, München 2008, S. 298-306. Er betont den Unterschied zwischen einem rassistischen Antisemitismus deutscher und österreichischer Prägung und einer eher religiös bzw. sozio-ökonomisch ausgerichteten Judenfeindlichkeit im Russischen Reich der 1880er Jahre: DERS.: *German Antisemitism and Russian Judeophobia in the 1880's. Brothers and Strangers*, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 37 (1989), S. 524-540. Vgl. zu diesem Themenkomplex auch HENRIETTA MONDRY: *Exemplary Bodies. Constructing the Jew in Russian Culture since the 1880s*, Boston 2009, und jüngst ROBERT WEINBERG: *Look! Up There in the Sky: It's a Vulture. It's a Bat ... It's a Jew. Reflection on Antisemitism in Late Imperial Russia, 1906-1914*, in: EUGENE M. AVRUTIN, HARRIET MURAV (Hrsg.): *Jews in the East European Borderlands. Essays in Honor of John D. Klier*, Boston 2012, S. 167-186.

⁴⁶ AL'FONOSOV (wie Anm. 38), S. 657. Al'fonosovs Äußerungen bezogen sich vermutlich auf die große Ansammlung Menschen jüdischen Glaubens auf den Bahnhöfen des Ansiedlungsrayons.

⁴⁷ Ebenda, S. 657.

Niederlassungsrecht der „dem Slaventum fremden Juden“ auf den Ansiedlungsrayon zu begrenzen.⁴⁸

Schilderungen dieser Art, die bei der Leserschaft etablierte antijüdische Klischees bedienten, finden sich in zahlreichen Reiseberichten russischer Passagiere, die in den westlichen Gouvernements unterwegs waren. Zur Bezeichnung der jüdischen Bewohner des Ansiedlungsrayons griffen die meisten Autoren nicht auf das neutrale Ethnonym „evrej“ zurück, sondern benutzten die klar pejorative Bezeichnung „žid“.⁴⁹ Die Attribute, die russische Beobachter den Untertanen jüdischen Glaubens zuschrieben, wirken dabei meist wie einem Katalog antisemitischer Vorurteile entlehnt. So findet sich in einigen Texten das Bild des Juden, der auf Bahnhöfen seinen Lebensunterhalt als Geldwechsler verdient und der versucht, Reisende in verdreckte und überbeuerte Herbergen zu locken.⁵⁰ Darstellungen von Juden, die aus Platzmangel in der zweiten oder dritten Klasse in Waggons der ersten Klasse überwechselten, bedienten das Klischee von Fremden, die immer auf den eigenen Vorteil bedacht waren und in Räume vordrangen, die nicht für sie vor-

⁴⁸ Ebenda, S. 660. Seit 1875 war es Juden (auch im Ansiedlungsrayon) verboten, auf der Eisenbahn als Telegrafisten zu arbeiten. 1894 wurde ihnen auch untersagt, an Bahnhöfen Restaurants oder Buffets zu pachten. Vgl. Cirkuljar tehničesko-inspektorskogo komiteta železnych dorog [Zirkular des technischen Kontroll-Komitees der Eisenbahnen], Nr. 4926 vom 22.08.1875, in: Sbornik ministerskich postanovlenii 2 (1877), S. 124; Cirkuljar po eksploatacionnomu otdelu [Zirkular der Betriebsabteilung], Nr. 21839-21845 vom 12.06.1896, in: Sistematičeskij sbornik uzakonenij 1 (1900), S. 650. In der ukrainischen Stadt Proskurov (heute: Chmel'nickij) wurde Juden im Sommer 1911 sogar vorübergehend verboten, das Bahnhofsgebäude zu betreten, weil sie angeblich das Bahnpersonal bei der „Ausübung dienstlicher Verpflichtungen“ behinderten. Vgl. MICHAÏL DUBROVSKIJ: Tuzemnoe zakonodatel'stvo [Die hiesige (lokale) Gesetzgebung], in: Vseobščaja gazeta vom 22.05.1911, Ausriss in: Rossijskij Gosudarstvennyj Istoričeskij Archiv (RGIA) [Russländisches Historisches Staatsarchiv] St. Petersburg, fond [Bestand] 273, opis [Verzeichnis] 10, edinica chranenija [Archiveinheit] 454, list [Blatt] 60.

⁴⁹ Vgl. z.B. KANTELINENKO, Pervoe moe putešestvie (wie Anm. 34), S. 11; ANNA GRIGOR'EVNA DOSTOEVSKAJA: Dnevnik 1867 goda [Tagebuch des Jahres 1867], Moskva 1993, S. 6 f.; KONSTANTIN APOLLONovič SKAL'KOVSKIJ: Novye putevye vpečatlenija [Neue Reiseeindrücke], Sankt Peterburg 1889, S. 61; SIDOROV (wie Anm. 36), S. 27, 31.

⁵⁰ KANTELINENKO, Pervoe moe putešestvie (wie Anm. 34), S. 6, 9; MILJUKOV (wie Anm. 37), S. 202. – Zum Bild des jüdischen Schleusers, der russischen Emigranten und Revolutionären beim illegalen Grenzübertritt nach Preußen half: MARY ANTIN: The Promised Land, Boston 1912, S. 172; MARTYN NIKOLAEVIČ LJADOV [MANDEL'STAM]: Iz žizni partii [Aus dem Leben der Partei], Moskva 1956, S. 70, 78; NIKOLAJ ALEKSANDROVIČ MOROZOV: Povesti moej žizni [Erzählungen aus meinem Leben], Bd. 1, Moskva 1962, S. 307 ff.; OL'GA SPIRIDONOVNA LJUBATOVIČ: Dalekoe i nedavnoe [Weit Entferntes und kürzlich Erlebtes], in: Byloe (Sankt Peterburg) (1906), 5, S. 209-245, hier S. 228-231, 244 f. Vgl. zu diesem Problemkomplex RUTH LEISEROWITZ: Sabbatleuchter und Kriegerverein. Juden in der ostpreußisch-litauischen Grenzregion. 1812-1942, Osnabrück 2010, S. 209 ff.

gesehen waren.⁵¹ Relativ typisch ist auch die Darstellung von Juden, die in Zügen oder auf Bahnhöfen in Gruppen auftraten und somit nur als Kollektiv wahrgenommen werden konnten.⁵² Des Weiteren brachten viele Reisende das Bild eines „typischen Juden“ mit Armut und äußerer Verwahrlosung in Verbindung. Charakteristisch ist dabei die Assoziation von „Jude“ mit Schmutz, Unordnung und gesellschaftlichem Chaos.⁵³ Auch das Bild des jüdischen Spielmanns, der im Zug die Reisenden mit seinen Liedern unterhält, sowie des Kleinhändlers, der mit der Eisenbahn geschäftlich unterwegs ist, findet sich in einigen russischen Reiseberichten.⁵⁴ Zudem beobachteten Passagiere mit Befremden, wie jüdische Menschen an Bahnhöfen und in Zügen beteten und dabei fremd klingende hebräische Verse deklamierten.⁵⁵ Schließlich zeichnen sich gerade die Beschreibungen von Juden in russischen Reiseberichten dadurch aus, dass nicht nur deren Kleidung und Sprache, sondern auch deren „Physiognomie“ als „anders“ und fremd wahrgenommen wurde.⁵⁶ Formen der „positiven“ Exotisierung des „Fremden“, wie man sie zum Beispiel aus russischen Diskursen über den Orient oder den Kaukasus aus der gleichen Zeit kennt, sucht man in Schilderungen der jüdischen Bewohner des Zarenreichs vergeblich.⁵⁷

Die kollektive Wahrnehmung „des Juden“ als fremdes soziales Element war offenbar eng mit spezifischen, russischen Raumbildern des von ihnen

⁵¹ VASILIJ SILOVIČ: S peresadkoj [Mit einmal Umsteigen], in: *Novoe vremja* vom 16.06.1911, Ausriss in: RGIA (wie Anm. 48), I. 44.

⁵² KANTELINENKO, *Vtoroe moe putešestvie* (wie Anm. 36), S. 10, 45.

⁵³ Zum Teil wird argumentiert, Juden hätten eine „bestimmte Atmosphäre“ (osobaja atmosfera) in den Waggon gebracht, die für russische Mitreisende unerträglich gewesen sei. MILJUKOV (wie Anm. 37), S. 19 ff., 200 ff.

⁵⁴ AL'FONOSOV (wie Anm. 38), S. 658.

⁵⁵ ALEKSANDR VASIL'EVič ANISIMOV: *Palomničestvo na russkij Sever* [Pilgerfahrt in den russischen Norden], in: *Dušepoleznoe čtenie* (1903), Bd. 1, 1, S. 94-101; 3, S. 467-474; Bd. 2, 6, S. 228-239; 9, S. 98-107; 10, S. 325-335; 1904, Bd. 1, 1, S. 134-143; 4, S. 654-668; Bd. 2, 6, S. 273-280; 7, S. 446-454; hier 1903, Bd. 1, 1, S. 97. Anisimov beschreibt in seinem Bericht über eine Reise, die er Ende der 1890er Jahre aus Char'kov in den russischen Norden unternahm, wie ein Schaffner einem Juden untersagte, in einem Eisenbahnwaggon zu beten. Tatsächlich war Juden die öffentliche Ausübung ihrer Religion in russischen Zügen und Bahnhöfen seit 1897 offiziell untersagt. Vgl. *Cirkular' Departamenta Železnych dorog* [Zirkular des Eisenbahn-Departements], Nr. 11592 vom 5.07.1897, zit. nach OTTON FOMIČ GLINKA: *Mery k sobljudeniju passadžirami v poezdach ustanovlennych dlja nich pravil* [Maßnahmen zur Überwachung der Regeln, die Passagiere bei der Nutzung von Zügen zu beachten haben], Kiev 1901, S. 12, und: *Die Welt* 1 (1897), 12, S. 7. Für den Hinweis auf die zuletzt genannte Quelle danke ich Tobias Grill. Der Wortlaut der Verordnung ist abgedruckt in: *Vestnik Ministerstva Putej Soobščeniija* (1897), 30, S. 701 f.

⁵⁶ MILJUKOV (wie Anm. 37), S. 200; KLEVANOV (wie Anm. 33), S. 371.

⁵⁷ Zur Ambivalenz russischer Bilder der Bewohner des Kaukasus im 19. Jahrhundert vgl. z.B. SUSAN LAYTON: *Nineteenth-Century Russian Mythologies of Caucasian Savagery*, in: DANIEL R. BROWER, EDWARD J. LAZZERINI (Hrsg.): *Russia's Orient. Imperial Borderlands and Peoples, 1700-1917*, Bloomington 2001, S. 80-99.

bewohnten Ansiedlungsrayons verbunden. In welchem Maße sich Raumwahrnehmung und Perzeption ethnischer Differenz bedingten, lässt sich am Beispiel des Reiseberichts des jüdischen Studenten Vladimir Garkavi verdeutlichen, der 1864 mit dem Zug von St. Petersburg nach Moskau fuhr. Garkavi, Sohn aus einer reichen Vil'naer Familie, war auf dem Weg nach Moskau, um dort Jura zu studieren, und wählte für seine Reise einen Waggon dritter Klasse, in dem er sich von russischen Bauern und Frauen mit Kindern umgeben sah. Jeder Passagier führte viel Gepäck mit sich, die Menschen tranken Tee, sangen Lieder und schliefen auf dem Boden. Garkavi war überrascht, dass er während der 36-stündigen Fahrt kein einziges Mal das Wort „Žid“ hörte.

„Ich lernte fast alle meine Mitreisenden kennen und begann – was mir aus heutiger Sicht recht naiv und lustig vorkommt – den Bauern im Zug Werke von Nekrasov und Nikitin vorzulesen. Die Bauern hörten aufmerksam zu und seufzten von Zeit zu Zeit. Ich hatte den Eindruck, als sei ich mit dem Wesenskern des bäuerlichen [russischen] Lebens in Berührung gekommen. In dem Waggon unterhielt ich mich zum ersten Mal mit einer gebildeten russischen Frau. [...] Wir sprachen über Literatur, über Belinskij, Dobroljubov, Pisarev, Černyševskij und über die weiblichen Protagonisten der Romane Turgenyevs. An meinem Akzent und meiner Art zu sprechen erkannte sie, dass ich kein Russe war. Als ich ihr aber erzählte, ich sei Jude, war sie mehr als erstaunt.“⁵⁸

Dieser kurze Reisebericht ist eine faszinierende Quelle. An ihr lässt sich zeigen, dass die Eisenbahn im Zarenreich durchaus Kommunikationsräume für die interkulturelle Begegnung im Allgemeinen und zwischen Russen und Juden im Besonderen schuf. Dies galt jedoch allem Anschein nach für die Gebiete des russischen Kernlandes in einem höheren Maße als für die westlichen Randprovinzen des Zarenreichs.

Die Tatsache, dass Züge und Bahnhöfe in den westlichen Provinzen des Landes von vielen russischen Reiseautoren als „jüdische“ und damit „fremde“ Räume wahrgenommen wurden, kann auf unterschiedliche Weise interpretiert werden.⁵⁹ Zum einen ließe sich argumentieren, dass gerade die kollektive Be-

⁵⁸ VLADIMIR OSIPOVIČ GARKAVI: Otryvki vospominanij [Auszüge aus meinen Erinnerungen], in: Perežitoe. Sbornik, posvjaščennyj obščestvennoj i kul'turnoj istorii evreev v Rossii 4 (1912), S. 270-287, Zitat S. 279 f. Für den Hinweis auf diese Quelle danke ich Yvonne Kleinmann.

⁵⁹ Die Wahrnehmung von Bahnhöfen und Zügen in den westlichen Provinzen des Reiches als „jüdische Orte“ korrespondiert interessanterweise mit Beschreibungsmodi in den Werken jiddischsprachiger Literatur vom Ende des 19. und Beginn des 20. Jahrhunderts. In Romanen und Kurzgeschichten von Elyokum Zunser, Šolem Abramovič, Šolem Alejchem und David Bergelson spielen Eisenbahnen, entweder als Schauplätze der Erzählung und/oder als Signifikanten der Moderne, zum Teil eine wichtige Rolle. An diesen Werken, so Leah Garret, lasse sich eine gewisse Tendenz der „Judaisierung“ der Orte des russischen Eisenbahnraums beobachten. LEAH GARRETT: Trains and Train Travel in Modern Yiddish Literature, in: Jewish Social Studies, New Series 7 (2001), 2, S. 67-88; DIES.: Journeys beyond the Pale. Yiddish Travel Writing in the Modern

schwörung „des Juden“ als Inbegriff des „Fremden“ im eigenen Land bei russischen Reisenden zu einer Stärkung des „Wir-Gefühls“ als „Russen“, „Slaven“, „Orthodoxe“ oder „Christen“ beigetragen hat. Die Bedeutung, die Fremdbildern in Diskursen kollektiver Identität zukommt, hat die Nationalismus-Forschung hinlänglich beschrieben. Die Form der vorgestellten Vergemeinschaftung auf Kosten anderer, wie sie in den hier referierten Reiseberichten zu beobachten ist, barg jedoch gerade mit Blick auf deren räumliche Dimension erheblichen Zündstoff. Da Juden seit dem späten 18. Jahrhundert nur innerhalb der Grenzen des „Ansiedlungsrayons“ leben durften, kamen russische Reisende vor allem hier in Kontakt mit Menschen, deren Kultur sie primär als fremd empfanden. In einer Zeit, in der, Dank der Eisenbahn, immer mehr Menschen in Berührung mit der geografischen und kulturellen Vielfalt des eigenen Landes kamen, konnte das stereotype Bild dieses Landesteils als von „Fremden“ dominierte Region auch zur Destabilisierung kollektiver räumlicher Bilder von Russland als großes, unteilbares Ganzes beitragen. Wie stark diese Perzeptionsmuster die kognitiven Karten der Zugreisenden tatsächlich erschüttert haben, ist schwer zu ermessen. Mit Blick auf die Positionierung der westlichen Provinzen des Reiches auf den *mental maps* russischer Reisender lässt sich jedoch die abschließende These wagen, dass die neuen Möglichkeiten der kollektiven Raumerfahrung, die das Eisenbahnzeitalter eröffnete, hier Vorstellungen räumlicher Zerrissenheit und problematischer territorial-räumlicher Integration eher stabilisiert als zerstreut haben.

Summary

“Here was Unfolded Before Our Very Eyes a New, Dazzling, Never Seen Before Panorama ...”. Mental Mapping of the Russian Empire in the Age of Railways

The paper deals with discourses of mental mapping in Russia in the second half of the 19th century. The focus is on reports of Russian railway passengers who wrote down their impressions of the travelled territory in corresponding texts. The case study is based on travelogues documenting train journeys through the western provinces of the Empire. The article scrutinizes the wide spread assumption that the construction and use of railroads in the 19th century contributed significantly to the integration of nation-states and empires in the sense of their “territorialisation” (Charles Maier). Using the example of the Russian Empire, it argues that the construction and use of the new means of transportation had both integrative and dis-integrative effects in terms of the representation of the imperial space on the mental maps of Russian travellers. The spatial experience of an integrated transportation system evoked notions of Russia as a large, indivisible whole. At the same time the railroad created completely new opportunities to personally experience the cultural frontiers within the multi-ethnic Empire. This promoted not only the pride felt in the size of the Russia but also fears about the “Other” in one’s own country. In the western regions of the Russian Empire these experiences were made above all in encounters with the Jewish population in the Pale of Settlement.

World, Madison/WI 2003, S. 90-122. Vgl. dazu auch meine Überlegungen in SCHENK, Travel, Railroads (wie Anm. 22).