

Walter Sperling **DER AUFBRUCH  
DER PROVINZ** Die Eisenbahn und  
die Neuordnung  
der Räume im  
Zarenreich



Der Aufbruch der Provinz

Campus Historische Studien  
Band 59

Herausgegeben von Rebekka Habermas, Heinz-Gerhard Haupt,  
Stefan Rebenich, Frank Rexroth und Michael Wildt

Wissenschaftlicher Beirat  
Ludolf Kuchenbuch, Jochen Martin, Heide Wunder

*Walter Sperling*, Dr. phil., ist Akademischer Rat (auf Zeit) an der Fakultät für  
Geschichtswissenschaft der Ruhr-Universität Bochum.

© Campus Verlag GmbH

Walter Sperling

---

# Der Aufbruch der Provinz

Die Eisenbahn und die Neuordnung  
der Räume im Zarenreich

Campus Verlag  
Frankfurt/New York

© Campus Verlag GmbH

Gedruckt mit Unterstützung der Geschwister Boehringer Ingelheim Stiftung  
für Geisteswissenschaften in Ingelheim am Rhein

*Für M.L.*

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie.

Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-593-39431-2

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2011 Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlaggestaltung: Guido Klütsch, Köln

Umschlagmotiv: Vasilij Polenov, Die Eisenbahn nahe der Station Tarusskaja, 1903. Mit freundlicher Genehmigung des Polenon-Musiums, Gebiet Tula, Russland.

Korrektorat: Andreas Menn, Jan Aengenvoort

Druck und Bindung: Druckpartner Beltz, Hemsbach

Gedruckt auf Papier aus zertifizierten Rohstoffen (FSC/PEFC).

Printed in Germany

[www.campus.de](http://www.campus.de)

© Campus Verlag GmbH

# Inhalt

1. Handeln und Moderne: Wege, Räume, Orte .....	9
Russland und Moderne: Wege der Forschung .....	14
Moderne, Handeln, Raum: Begriffe und Bekenntnisse .....	21
Die Sicht der Quellen: Orte der Provinz .....	30
Exkursion: Jaroslavl' und Saratov um 1850 .....	37
Saratov in der ›asiatischen‹ Steppe.....	38
Jaroslavl' in der ›russischen‹ Weite .....	46

## DIE EISENBAHN UND IHRE WEGE IN DIE PROVINZ

2. Der Weg in die Peripherie: Russland verbinden .....	59
Vorstöße in die Provinz.....	63
Die Provinz im ›Eisenbahnfieber‹ .....	75
›Moderne‹ Konstellationen: Das Eisenbahnnetz und die Provinz ..	94
3. Der Ausbau der Provinz: Russland verdichten.....	99
Stagnation und die Suche nach Auswegen.....	100
Die Stunde der Kreise und der Widerstand der ›alten‹ Zentren.....	117
Eisenbahn, Saratov und Russland um 1900 .....	129

## DIE PROVINZ ALS REGION:

## HANDELN, SPRECHEN, SCHREIBEN

4. Zeit zum Handeln: Die Vernetzung der Provinz .....	149
Herrschaft auf Reisen: Gelegenheiten der Provinz.....	152
Patrone der Provinz: Klientel, Region und die Hauptstadt .....	165
Die Eisenbahn und die ›Formationen des Regionalen‹ .....	180
5. Die Region vor Augen, das Imperium im Sinn .....	187
Region: Zur Topographie eines Begriffs .....	192
Der Südosten, die Wolga und das ›Land von Saratov‹ .....	196
Die verzerrte Geographie des ›Landes von Jaroslavl'‹ .....	214
Das ›Land‹ als Region: Konturen statt Grenzen .....	223
6. Der Eisenbahnbau und der Imperialismus der Provinz.....	226
Wie der ›Löwe von Taškent‹ Saratov streifte .....	233
Die Reize der ›schlafenden Schönen‹ .....	240
Der Imperialismus als Raumbezug.....	248
7. Ursprung und Einheit: Region als Geschichte.....	252
Region und Historiographie im 19. Jahrhundert .....	255
Geschichte schreiben in der Provinz .....	260
Geschichte gliedern: Burtassen, Tataren, Russen.....	267
Geschichte entfalten: Die Region in der Zeit.....	274
Geschichte ausrichten: Saratovs imaginierte Geographie .....	279
Durch Geschichte definieren: Das ›Land von Saratov‹ .....	284

---

 DIE KUNST DES AUSHANDELNS: EISENBAHN VOR ORT

8. Durch Stadt und Land: Der Preis der Infrastruktur .....	293
Der Eisenbahnkörper in der Stadt: Wunsch und Widerstand .....	296
Die Durchquerung der Landschaft: Adelsnest und Bauernland ....	322
Der Preis der Infrastruktur: Eine lokale Veranstaltung .....	347
9. Verängstigt und erbozt:	
Bauern und das Feilschen mit Gewalt.....	350
Bauern und Russland: Eine Suche nach Gewalt.....	352
Bauern, Ingenieure und Beamte in Romanovka.....	357
›Unverschämt‹ und ›äußerst frech‹: Szenarien der Stärke .....	371
Bauern und ihre Revolution 1905 .....	387
Gewalt und Kommunikation verstehen .....	400
10. Eisenbahn, Moderne und die Stunde der Provinz .....	405
<i>Dank</i> .....	414
<i>Abbildungen</i> .....	419
<i>Karten</i> .....	421
<i>Abkürzungen</i> .....	423
<i>Quellen und Literatur</i> .....	424
<i>Register</i> .....	475





# 1. Handeln und Moderne: Wege, Räume, Orte

Anton Tschechow liebte die russische Provinz. Deshalb hat er sie in seinen Dramen, Novellen und Erzählungen immer wieder beschrieben. Die Provinz ist darin allerdings nicht Heimat, nicht sicherer Hafen in einer bewegten Zeit. Vielmehr erscheint sie als ein Raum ohne eigene Bedeutung. In der Provinz harrt man aus, oder man flieht: in die Hauptstadt, nach Moskau oder ins Ausland, nach Paris. Selbst größere Provinzstädte vermögen es nicht, die Sympathien der Helden und Leser zu wecken. Denn die Provinz ist langweilig und grau. Ihre Straßen sind schmutzig, ihre Häuser geschmacklos, das Leben ihrer Einwohner belanglos. Die Kaufleute sind gierig und ungebildet, die Habenichtse abstoßend und dumpf, die Gebildeten selbstverliebt oder korrupt. Zwar gibt es Eisenbahnen in der Provinz. Doch dieses Sinnbild des Fortschritts entfaltet dort keine Wirkung. Eisenbahnen schaffen nicht, sondern zerstören: das Adelsnest, den Kirschgarten, Russlands Idyll. Bei Tschechow verfehlen die Eisenbahnen ihr Ziel. In seiner Provinz sind die Bahnhöfe immer fünf bis zwanzig Werst von der Stadt entfernt. Dafür gibt jemand eine Erklärung, die so absurd scheint wie die Provinz selbst: »Wenn der Bahnhof nah wäre, wäre er nicht fern, da er aber fern ist, ist er nicht nah.«<sup>1</sup>

Die Dichtung erfindet und lügt, doch sie lügt nicht anders, als in der Welt gelogen werden kann. Tschechow schrieb und dichtete nicht allein. Seine seltsame Liebe teilte er mit anderen Literaten und Lesern, Journalisten, Memoirenschreibern und Malern, die den Topos der Provinz pflegten. Metropolen und Provinzen existierten nicht allein in Russland. Um 1900 gab es auch in Westeuropa Landstriche, in denen die Zeit still zu stehen schien. Wenn aber die Eliten im Zarenreich über ihre Provinz sprachen,

---

1 Čechov, *Tri sestry*, Zitat S. 616. Die Tschechowsche Provinz ergründet Anne Lounsbery, ›To Moscow, I Beg You!‹. Eine Werst umfasst 1,0668 Kilometer.

so meinten sie Russland, das weder Hauptstadt noch Europa war und nichts Eigenes hervorzubringen vermochte.<sup>2</sup> Im Sprechen über die Provinz brachten sie Russlands Rückständigkeit zum Ausdruck. Rückstände, lehrt Newtons Physik, lassen sich einholen. Ende des 19. Jahrhunderts blickten Tschechow und andere auf eine lange Aufholjagd zurück. Sie nahm unter Peter dem Großen ihren Anfang und gewann mit den Reformen Katharinas der Großen an Fahrt. Nach dem verlorenen Krimkrieg zog ihr Tempo abermals an. ›Große Reformen‹ setzten das zu langsame Russland in Bewegung. Antreiber des Fortschritts waren aufgeklärte Beamte und eine gebildete Gesellschaft, die sich als das Gewissen Russlands verstand.

Doch der Wille zum Fortschritt führte nicht zum erhofften Erfolg. Die einen schimpften auf die Autokratie, die anderen auf den Starrsinn der Provinz. In der Rede über die Provinz verständigten sich Tschechow und andere darüber, dass die Aufholjagd ohne jede Hoffnung war. Denn der Fortschritt von London, Chicago oder Berlin ließ sich nicht einfach auf die russische Provinz übertragen. Tschechow baute seine Geschichten auf der Einsicht auf, dass moderne Vorstellungen, Techniken und Verfahrensweisen beim Übertragen ihren Ursprungssinn verloren.<sup>3</sup> Nicht im Abstand zwischen Rückständigkeit und Fortschritt verbarg sich offenbar das Grundproblem. Vielmehr schien die Moderne in Russland am Starrsinn der Provinz und ihrer Menschen zu scheitern. Deshalb entfaltete die Intelligenzija ihre revolutionären Utopien lieber in Sibirien, das ihnen als ein unbeschriebenes Blatt, ein Experimentierfeld der Moderne erschien.<sup>4</sup>

Der Starrsinn der russischen Provinz ist nicht Gegenstand meiner Studie. Vielmehr möchte ich nachvollziehen, wie Menschen in den Provinzen den Eisenbahnen begegneten. Mich interessiert, wie Gouverneure und Gutsbesitzer, Kaufleute und Unternehmer, Bildungsbürger und Kleinbürger, Bauern und Beamte die Ankunft der Eisenbahn, das Sinnbild der Moderne schlechthin, beschleunigten oder verhinderten. Ich möchte er-

2 Vgl. Lounsbury, ›No, this is not the provinces!‹; dies., Dostoevskii's Geography. Siehe auch: Kiričenko/ Ščeboleva, *Russkaja provincija*; Gestwa, Primat der Umgestaltung und Pathos des Bewahrens. Zur Aufwertung der Provinz als Ort von ›Kultur‹ vgl. Stites, *Serfdom, Society, and the Arts*, S. 40–48.

3 Zu dieser Grunderfahrung mit der Moderne Berman, *All That is Solid Melts Into Air*, S. 175f.

4 Vgl. Stites, *Revolutionary Dreams*, S. 150f.; Slezkine/ Diment, *Between Heaven and Hell*.

fahren, wie sie Streckenführungen zu verändern suchten oder wie sie sich mit all ihrer Kraft dem Fortschritt entgegen stellten. Ich will zeigen, wie jene Menschen ihre Wünsche zur Sprache und ihre Interessen zur Geltung brachten und sich dabei in Widersprüche verstrickten. Denn die Eisenbahn wie die Moderne überhaupt war für sie weder eindeutig noch unveränderbar. Statt dem Ideal der einen Moderne nachzujagen, wogen sie immer wieder aufs Neue die offene Zukunft und ihre sichere Gegenwart ab. Ich werde eine Geschichte davon erzählen, wie Menschen in Russland an der Ankunft der Eisenbahn Anteil nahmen und das Schicksal ihres Dorfes, ihrer Stadt, ihrer Provinz, und des Zarenreiches insgesamt bestimmten. Es ist ein Versuch einer *Vita activa* am Rande des Fortschritts. Weder das Scheitern der Moderne noch den Aufbruch der Zivilgesellschaft möchte ich hier beschreiben, vielmehr von den widersprüchlichen Erfahrungen von Menschen berichten, die den bitteren Ausgang ihrer Geschichte – Revolution, Bürgerkrieg, Kollektivierung, Repression – nicht kannten. Es ist eine Geschichte von Menschen, die in den Dramen und Erzählungen von Anton Tschechow nur selten die Hauptrolle spielten. Der Schriftsteller und sein Publikum kannten jedoch diese Gestalten, denn die meisten von ihnen waren Menschen der Provinz.

Dieses Buch ist eine Erkundung über das Handeln *in* der und *durch* die Moderne. Bevor Eisenbahnen Russland erreichten, hatten die meisten Untertanen des Reiches keine Vorstellung davon, wie sie ihr Leben verändern würden. Um 1900 mag dies noch für die Einwohner des russischen Nordens, der Steppen von Turkestan oder des Altai-Gebirges zugefallen haben. Mit dem Aufbruch der Sowjetunion in die ›Gulag-Moderne‹ machten auch sie ähnliche Erfahrungen wie die Bauern in der Bretagne oder die Indianer in Illinois.<sup>5</sup> Die Eliten in St. Petersburg hingegen hatten in den zwanziger und dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts gemeinsam mit ihren europäischen Nachbarn in Großbritannien, Frankreich oder Preußen über Sinn und Unsinn des neuen Verkehrsmittels debattiert. Erst später wurde die Eisenbahn für sie Wirklichkeit. Seit 1837 konnten sie diese neue Wirklichkeit auf der Teststrecke zwischen Petersburg und der Zarenresidenz Zarskoe Selo erfahren, seit 1851 die Vorzüge des neuen Reisens auf dem Weg von Moskau nach Petersburg genießen. Fortan galt die Eisenbahn

---

5 Vgl. Marks, *Road to Power*; Payne, *Stalins' s Railroad*; Sunderland, *Taming the Wild Field*; Weber, *Peasants into Frenchmen*; Cronon, *Nature' s Metropolis*.

ihnen als Maßstab, an dem sie ihren Rückstand zu den Großmächten in Europa ablasen.<sup>6</sup> In den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts begannen auch die Eliten der Provinz zu begreifen, dass ihre Stadt und Region nicht nur Teil des Eisenbahnnetzes, sondern ein Knotenpunkt im Fluss der Waren und des Geldes werden müsse. Seither waren Eisenbahnverbindungen stets gefragt. Über Eisenbahnen konnten sich Bürger und Bauern freuen oder an ihnen verzweifeln. Aber alles was sie für oder gegen die Moderne unternahmen, taten sie in einer Welt, die durch Eisenbahnen als gedachte, gebaute und gelebte Wirklichkeit grundlegend verändert worden war.

Im 19. Jahrhundert mussten sich auch die Menschen im Zarenreich in einer Umgebung zurechtfinden, die zunehmend von den Infrastrukturen der globalen Moderne geprägt wurde. Diese Strukturen waren indessen mehr als die Streckennetze, Stellwerke und Fahrpläne der Eisenbahn. In seinem Spätwerk ruft der französische Wissenschaftsphilosoph Bruno Latour auf, die Trennung zwischen Mensch und Technik endlich aufzugeben.<sup>7</sup> Literaten wie Emile Zola, Geisteswissenschaftler wie Leo Marx und Historiker wie Wolfgang Schivelbusch haben das Zusammenspiel zwischen Technik und Mensch erkundet.<sup>8</sup> Ihre Anregungen werde ich aufnehmen. Doch ich werde keine Kulturgeschichte von Raum, Reise und Zeit erzählen.<sup>9</sup> Stattdessen will ich beschreiben, wie Menschen in ihrem Engagement für oder gegen die Eisenbahn ihre Ordnung des Sozialen und des Politischen neu gestalteten. Wie sie handelnd, sprechend und schreibend den ›Staat‹ und die ›Gesellschaft‹ herausforderten, wie sie auf Empfangen Netzwerke knüpften, wie sie in Pamphleten und Leitartikeln Semantiken von ›Region‹ und ›Imperium‹ entwickelten und verfestigten, wie sie im Zweifel ihre ›Provinzgelehrten‹ anriefen, um ein für allemal zu klären, dass ihre Provinz nicht bloß Provinz war, sondern eine Region mit eigener Bedeutung. Die Eisenbahn steht in dieser Studie nicht als ein Mittel der Transformation im Vordergrund. Sie ist nicht nur ein Vehikel, das

6 Vgl. Haywood, *The Beginnings of Railway Development*; Cvetkovski, *Modernisierung durch Beschleunigung*, S. 233–244.

7 Latour, *Eine neue Soziologie*.

8 Zola, *Bestie Mensch*; Marx, *The Machine in the Garden*; Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*.

9 Vgl. Kaschuba, *Die Überwindung der Distanz*; Borscheid, *Das Tempo-Virus*; Danly, *The Railroad in American Art*; Braun, *Tempo, Tempo*; Kern, *The Culture of Time and Space*.

eine Gesellschaft der Tradition in eine der Moderne verwandelt. Mir geht es nicht um *Das Jahrhundert der Eisenbahn* und die *Herrschaft über Raum und Zeit*.<sup>10</sup> Vielmehr möchte ich die Gespräche und Konflikte um Eisenbahnen zum Anlass nehmen, um zu begreifen, was sich an der politischen und sozialen Ordnung des Zarenreiches wandelte, als die Menschen der Provinz begannen, sich zwischen Aufbruch und Stagnation zu entscheiden. Mein Vorhaben möchte ich als Kommunikationsgeschichte bezeichnen; eine Geschichte, die kulturhistorisch indoktriniert, sozialgeschichtlich infiltriert und technikhistorisch informiert zu sein beansprucht. Sie betont nicht so sehr Bedeutungen, sondern fragt, wie Menschen diese in Kommunikationen zur Geltung bringen.

Unter Ordnung verstehe ich weder die Verfassung noch das Regime der Korporationen, Stände und Klassen. Für mein Vorhaben benötige ich hingegen einen Begriff, der imstande ist einzufangen, was feststeht und sich dennoch im Fluss befindet. Dazu eignet sich meines Erachtens die Philosophie der Moderne, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts vor der Herausforderung stand, den Wandel der Formen zu bändigen. So unterscheidet Ernst Cassirer zwischen Sein und Ordnung, um der Ordnung als Kategorie den Vorzug zu geben. Denn unter dem Ordnungsbegriff »können die verschiedenartigsten geistigen Gebilde und die mannigfachsten Gestaltungsprinzipien frei und leicht beieinanderwohnen, die im bloßen Sein, in dem harten Raum, in dem die Sachen sich stoßen, einander zu befehlen und einander auszuschließen scheinen«.<sup>11</sup> Eben diese Vorstellungen und ›Gestaltungsprinzipien‹ sind hier gemeint, denen die Menschen Tag für Tag vertrauten, die für sie einen Sinn ergaben, einen Sinn, den sie gegenüber anderen vertreten oder hinterfragen mussten. Es sind Prinzipien des Zusammenlebens, von denen die Menschen überzeugt waren, dass sie nicht für Einzelne, sondern für das von ihnen entworfene, verworfene oder bekräftigte ›Ganze‹ gelten sollten.

Ordnungen werden im Zeremoniell der Zaren und in Debatten von Intellektuellen sinnhaft gemacht. Doch ihre Ausprägung erhalten sie in den unzähligen Repräsentationen vor Ort.<sup>12</sup> Dieses kulturwissenschaftli-

---

10 Vgl. Roth, *Jahrhundert der Eisenbahn*; Cvetkovski, *Modernisierung durch Beschleunigung*; Schenk, *Die Neuvermessung des Russländischen Reiches*.

11 Cassirer, *Mythischer, ästhetischer und theoretischer Raum* [1931], hier S. 99f.

12 Vgl. Chartier, *Die unvollendete Vergangenheit*.

che Axiom möchte ich zum Ausgangspunkt nehmen, um danach zu fragen, wie Eisenbahnen die Orte veränderten, von denen aus die Menschen sprachen. Wie griffen sie in Räume hinein, in denen die Menschen sich im Alltag bewegten? Bevor nämlich die Eisenbahn neue Möglichkeiten schuf, zerstörte sie die Chancen des Alten. In der Stadt und auf dem Land entfaltete sie eine verheerende Wirkung: Straßen und Wege, Häuser und Gärten, Äcker und Wiesen mussten ihr weichen, denn das Wohl von Bürgern und Bauern wurde der Fortschrittsmission unterworfen.<sup>13</sup> Inwieweit gelang es aber den Menschen, die neue Infrastruktur mitzugestalten? Wo lagen die Spielräume des Aushandelbaren? Wann stießen Ingenieure und Beamte auf erbitterten Widerstand, der nur mit der Macht des Staates zu brechen war? Wie brachten die Menschen die Ordnung des Ganzen mit ihrer kleinen Welt zusammen, die den Bildungseliten als sinnentleerte Provinz erschien?

## Russland und Moderne: Wege der Forschung

Die Moderne im Zarenreich zu suchen, hat Tradition. Von Berlin, London oder Washington aus betrachtet erwies sich das russische Imperium immer wieder als Bedrohung der fortschrittlichen, rechtschaffenen und friedfertigen Welt. Die Zaren und Bolschewiki waren Feinde, die es aus ihrer Vergangenheit heraus zu verstehen galt.<sup>14</sup> Doch Osteuropa und Russland verkörperten auch das ›Andere‹, das eigene Wünsche, Hoffnungen und Ängste spiegelte.<sup>15</sup> Russlands Geschichte erschien lehrreich, denn sie führte nicht in die Demokratie. Vor dem Hintergrund des Scheiterns aber trat der Ausbruch Europas aus der Vormoderne umso deutlicher hervor. Die verfehlte Modernisierung des Zarenreiches bestätigte eindrücklich die Entwicklung des Westens.<sup>16</sup> Gewiss, in der Bundesrepublik führte der Kalte Krieg nicht in derselben Weise zur Frontstellung zwischen Gut und

13 Vgl. etwa Kellett, *Railways and Victorian Cities*; Roth/ Polino, *The City and the Railway*.

14 Vgl. Burleigh, *Germany turns eastwards*; Engerman, *Know Your Enemy*.

15 Vgl. Wolff, *Inventing Eastern Europe*.

16 Vgl. etwa Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*; Arendt, *Elemente und Ursprünge totaler Herrschaft*.

Böse wie in den USA. Doch hier scheint es, als begründete die Geschichte des Zarenreiches Deutschlands ›langen Weg in den Westen‹. An dieser Betrachtung von Russlands Vergangenheit änderte sich auch dann nicht viel, als Philosophen und Gelehrte begannen, die Schattenseiten des Fortschritts zu kritisieren und das Experiment Moderne für gescheitert zu erklären.<sup>17</sup>

Doch Historikern ist Geschichte nicht vorgegeben. Ihrem Selbstverständnis nach bedarf sie ständiger Interpretation. Stark vereinfacht lassen sich die beiden letzten Generationen der Historiker des späten Zarenreiches danach unterscheiden, ob sie die Geschichte Russlands als einen Sonderweg in die demokratische, industrielle Moderne beschreiben oder betonen, dass das Imperium nur wenig Aussicht auf eine europäische und nordatlantische ›Normalisierung‹ hatte. Sie als ›Optimisten‹ und ›Pessimisten‹ zu bezeichnen, entspräche einer Tradition. Doch die Debatten kreisen längst nicht mehr darum, ob das Glas halbvoll oder halbleer war, als der Erste Weltkrieg über Europa hereinbrach und Russlands Weg in den Rechtsstaat, die Zivilgesellschaft, den Sozialstaat, den gezähmten Kapitalismus und eine parlamentarische Demokratie unterbrach.<sup>18</sup> Ob das Ziel zur Hälfte erreicht oder der Weg in die Moderne erst aufgenommen war, spielt für die Optimisten keine zentrale Rolle, denn sie selbst sind Kinder der Moderne, die in der Zukunft das Mögliche erkennen. Daher wollen sie im Unterschied zu ihren ›Vätern‹ und ›Großvätern‹ nicht die Defizite des Zarenreiches zusammentragen. Was für sie zählt, ist vielmehr die Tatsache, dass um 1900 selbst das rückständigste russische Dorf in Bewegung geraten war: Gerichte, Schulen, Genossenschaften und der Anstieg der Mobilität dienen ihnen als Beleg dafür, dass die Starre aufgebrochen und selbst die ›Kultur der Unterschichten‹ sich der säkularen Welt zu öffnen begann.<sup>19</sup> Die Optimisten betrachten den Aufbruch häufig als Zeichen dafür, dass die Gesellschaft des späten Zarenreiches sich nach

17 Vgl. u.a. Lefebvre, *The Production of Space*; Bauman, *Moderne und Ambivalenz*; Scott, *Seeing Like a State*.

18 Hildermeier, *Russland oder Wie weit kam die Zivilgesellschaft*; Kassow, *Russia's Unrealized Civil Society*; Puttkamer, *Fabrikgesetzgebung in Russland*; Dahlmann, *Die Provinz wählt*; Bradley, *Subjects into Citizens*; McCaffray/Melancon, *Russia in the European Context*.

19 Vgl. die programmatischen Sammelbände: Kingston-Mann/ Mixer, *Peasant Economy, Culture, and Politics*; Frank/ Steinberg, *Cultures in Flux*. Abseits steht die Fall-



Umwegen nun endlich auf den richtigen Weg der *einen* europäischen Moderne begeben habe.

Von diesen Ansichten beflügelt, hat der russische Historiker Boris Mironov Ende der neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts eine zweibändige *Sozialgeschichte Russlands* verfasst und darin die Ankunft des Zarenreiches in der Moderne entschiedener vertreten als irgendein Autor zuvor.<sup>20</sup> Seine Einschätzungen und ebenso die Sichtweisen der Optimisten decken sich mit der Erzählung von Russlands ›Goldenem Zeitalter‹ vor 1917. Im ersten postsowjetischen Jahrzehnt hatten sie Hochkonjunktur, sowohl in der Wissenschaft als auch in der Populärliteratur.<sup>21</sup> Der neue Optimismus entfaltete sich in einer Zeit, die von der Euphorie der ›zweiten Moderne‹ (Ulrich Beck) getragen war. Der Eiserne Vorhang war gefallen, die Feindschaft der Freundschaft gewichen. Das Vertrauen in den Fortschritt erschien wieder belastbar. Die einen predigten die Transformation, die den Osten nach dem Vorbild des Westens neu gestalten sollte. Die anderen verkündeten die Wiedergeburt des alten Europas aus dem Geist der Städte.<sup>22</sup>

Die Pessimisten unter den Historikern sind einerseits angeregt von der neuen Kulturgeschichte, die den Bedeutungen einen größeren Stellenwert beimisst als der äußeren Form. Andererseits sind sie inspiriert von einer postimperialen Historiographie, die die dunklen Seiten der *mission civilisatrice* außerhalb von Europa aufdeckt. Statt eine schöne Geschichte von der Verschmelzung zwischen alt und neu, zivilisiert und rückständig zu beschreiben, betonen sie die grundsätzliche Differenz zwischen den Bildungseliten des Zarenreiches und der übrigen Bevölkerung, die weder Französisch noch Englisch sprach und nicht an die liberale Emanzipation, sondern an Gott, Zar und Schicksal glaubte. Ihre Geschichten erinnern an die Geschichten von Tschchow: Die Eliten scheiterten an der Wider-

---

studie von Klaus Gestwa, die den langen Wandel und seine Schattenseiten in den Blick nimmt: Gestwa, *Proto-Industrialisierung*.

20 Mironov, *Social'naja istorija Rossii*. Siehe dazu die jüngste Debatte in der Zeitschrift *Ab Imperio* 3/ 2008, v.a. die Beiträge von Ben Eklof, ›By a Different Yardstick‹; sowie die Antwort von Aleksandr Kamenskij, *Neskol'ko soobraženij*.

21 Langenohl, *Erinnerung und Modernisierung*. Vgl. etwa Petrov, *Moskovskaja buržua-zija*; Grosul, *Russkoe obščestvo*; Sokolov, *Rossijskaja intelligencija*; Tumanova, *Obščestvennye organizacii*.

22 Genannt seien etwa Götz, *Weitere Theorien der ökonomischen Transformation*, und Schlögel, *Das Wunder von Nishnij*.

spenstigkeit der Provinz, die starr, eigensinnig, schlicht anders war. Jörg Baberowski hat diese Geschichte am Beispiel des Gerichtswesens nachgezeichnet. Er kommt zum Ergebnis, dass die Gerichtsreform, die liberalste Reform, die die Autokratie im 19. Jahrhundert hervorgebracht hatte, an den Wirklichkeiten der Provinz vorbei entwickelt worden war. Das Problem der Modernisierung in der Autokratie bestand seines Erachtens darin, »dass sie einen frühgeborenen Liberalismus hervorbrachte, dem es an institutionellen Grundlagen und sozialen Trägerschichten fehlte, der aber danach strebte, die liberalen Verheißungen auch einzulösen.«<sup>23</sup> Der Kampf gegen die Rückständigkeit habe die Juristen und ihre Fürsprecher in der Regierung blind gemacht. Sie hätten verkannt, dass die Wirklichkeit des europäischen Rechts nichts mit der Realität des vormodernen Dorfes gemein hatte. Selbst als die Mängel der liberalen Reform aufgedeckt waren, seien nur halbherzige Anpassungen des Gerichtswesens an die russische Wirklichkeit vorgenommen und die Geschworenengerichte selbst an den ethnisch und kulturell heterogenen Rändern des Vielvölkerreiches eingeführt worden. In dieser Perspektive habe die Rückständigkeit die gebildeten Eliten zum Übereifer bewegt. In der Provinz hätten jene Eliten nicht das Vertrauen in Recht und Staat gefördert, sondern die vertraute Willkür durch eine neue, unverständliche ersetzt.<sup>24</sup>

Doch nicht das Versagen steht in den Arbeiten der Pessimisten im Vordergrund, sondern die fatale Grundkonstellation, die Laura Engelstein als »combined underdevelopment« bezeichnete.<sup>25</sup> Zwar setzte die Autokratie im 19. Jahrhundert notgedrungen auf Wandel, zögerte aber, den Eliten Gestaltungsspielräume zu gewähren. Der Möglichkeiten der politischen Partizipation beraubt und in ihrem professionellen Handlungsrahmen eingeschränkt, maßen sie der ›Erziehungsmission‹ der rückständigen Bevölkerung eine umso höhere Bedeutung bei. Denn aus jener Mission schöpften sie ihr soziales und politisches Selbstverständnis. Sie setzten alles daran, um Bildung, Medizin oder rationale Wirtschaftsweisen in die Provinz hinein zu tragen. Sie maßen sich zwar an Europa und kritisierten zugleich die Schattenseiten der Moderne. In ihrer Rückständigkeit er-

23 Baberowski, *Europa in Rußland*, Zitat S. 151f.

24 Baberowski, *Autokratie und Justiz*, S. 188ff., S. 206ff. Vgl. hingegen Burbank, *Legal Culture, Citizenship, and Peasant Jurisprudence*; dies., *Russian Peasants Go to Court*.

25 Engelstein, *Combined Underdevelopment*.

kannten sie aber ein Privileg, das es ihrer Ansicht nach ermöglichte, die Fehler der Moderne zu vermeiden und eine Welt einzurichten, die viel moderner als Europa war.<sup>26</sup> Sie waren ungeduldig. Ihr Scheitern an der Provinz bremste sie nicht, sondern bestärkte sie in ihrer Radikalität. Daher zeigten selbst die Gemäßigten unter ihnen Verständnis für Terror im Namen des Fortschritts.<sup>27</sup>

Während die revolutionäre Bewegung Ende des 19. Jahrhunderts innerhalb der Bildungseliten an Zuspruch gewann, hatte die industrielle Moderne im Zarenreich Fuß gefasst. Fabriken schossen aus dem Boden. Schmelzöfen, Kohlengruben und Ölfelder brachten in kürzester Zeit »proletarische Bauern« hervor.<sup>28</sup> Es war ein Proletariat, das sich nicht der städtischen Zivilisation, sondern den vormodernen Vorstellungen und Konfliktkulturen ihrer Herkunftsorte verpflichtet fühlte. Vor allem die Revolution von 1905 hätte nach Joan Neuberger den städtischen Eliten die Augen gegenüber jenen Unterschichten geöffnet. Sie hätten begonnen, sie als eine Gefahr ihrer Moderne zu betrachten. Sie fühlten sich bedroht und forderten, das bäuerliche Proletariat mit noch mehr polizeilicher und administrativer Ordnung statt mit der Vernunft der Aufklärung zu zähmen. Dieselbe Distanzierung der Eliten von der breiten Bevölkerung beobachtet auch Stephen Frank in seiner Studie zur Rechtsprechung und bäuerlicher Kriminalität. Die Bildungsschichten hätten mit den Vertretern des Staates übereingestimmt, der seine Autorität auf dem Lande lediglich mit militärischer Gewalt behaupten konnte.<sup>29</sup> Die Sehnsucht nach dem Überstaat, betont auch Peter Holquist, hätte sich innerhalb der konservativen, liberalen und radikalen Eliten nicht erst im Zuge des Ersten Weltkrieges ausgeprägt. Vielmehr sei die »Staatsversessenheit« der revolutionären Si-

26 Die Ideengeschichte dieser Denkfigur von Leibnitz bis Berdjaev zeichnet Manfred Hildermeier nach, um sie als entwicklungshistorischen Unsinn zu entlarven: Hildermeier, *Das Privileg der Rückständigkeit*. Vgl. dazu auch Kingston-Mann, *In Search of the True West*.

27 Vgl. etwa Geifman, *Thou Shalt Kill*; Kotsonis, *Making Peasants Backward*.

28 So die gelungene Formulierung von Robert Edelman, *Proletarian Peasants*.

29 Neuberger, *Hooliganism*; Engelstein, *The Keys to Happiness*; dies., *Combined Underdevelopment*; Frank, *Crime, Cultural Conflict, and Justice*, S. 309f.; ders., *Confronting the Domestic Other*.

tuation im autokratischen Russland entsprungen, das ein rückständiges Imperium war und es nicht bleiben sollte.<sup>30</sup>

Den Pessimisten wird mit neuen Argumenten widersprochen. Die einen warten mit integrativen Konzepten der Bildungseliten auf, die die heterogene Bevölkerung des Imperiums rechtlich und sozial vereinheitlichen und die so neu Geformten als Bürger in den Staatsverband integrieren wollten. Sie lenken die Debatten von exklusiven Lebenswelten der zivilen Gesellschaft auf offenere Vorstellungen der ›Staatsbürgerlichkeit‹ (*graždanstvennost'*), die auch Muslime und Nichtrussen umfassten.<sup>31</sup> Die anderen blicken hingegen genauer aufs Dorf. Sie belegen, dass die Bauern gegenüber der Moderne nicht verschlossen waren. Wie etwa Franziska Schedewie können sie zeigen, dass die Bauern die staatlichen oder halbstaatlichen Institutionen der Rechtsprechung und Verwaltung sowie die Assoziationen der ›besseren Gesellschaft‹ nicht abgelehnt, sondern sie als Möglichkeiten genützt hätten, ihre eigene soziale Ordnung neu zu gestalten.<sup>32</sup> Diese Arbeiten tragen zu einem ausgewogenen Bild des späten Zarenreiches bei. Sie ermutigen, dem Werden eine Chance zu geben, den Willen und die Fähigkeiten der Menschen anzuerkennen, ihr Leben, die Gegenwart und die Zukunft neu zu gestalten. Allerdings scheinen die Ergebnisse der neuen Optimisten nicht an den Grundfesten der pessimistischen Interpretationen zu rütteln. Denn das Zarenreich war zu Beginn des 20. Jahrhunderts von tiefen sozialen, kulturellen, ethnischen und religiösen Spannungen gezeichnet und von gewaltsam ausgetragenen Konflikten geprägt. Eine Erfolgsgeschichte erzählt darüber nicht einmal die halbe Geschichte.

Im Unterschied zu den Optimisten betonten die Pessimisten nicht den Bruch, den der Erste Weltkrieg verursacht hatte, sondern die Kontinuität. Auch sie erkennen an, dass der Weg in den Weltkrieg nicht von irgend-

30 Holquist, *Making War, Forging Revolution*, S. 284f.; ders., *Violent Russia, Deadly Marxism?*.

31 Vgl. die Beiträge der Themenhefte *Subjecthood and Citizenship* Part I: Intellectual Biographies and Late Imperial Russia; Part II: From Alexander II to Brezhnev, in: *Kritika* 7 (2006), H. 2 u. 3.

32 Siehe beispielsweise Popkins, *Peasant Experiences*; Burbank, *Russian Peasants Go to Court*; Frierson, *All Russia is Burning*; Schedewie, *Selbstverwaltung und sozialer Wandel*; Gaudin, *Ruling Peasants*, S. 61–83. Jetzt auch: Feest, *In Amt und Würden*; Herzberg, ›Selbstbildung‹ und Gemeinwohl.

einer imperialen oder sozialen Idee vorgeprägt und damit unausweichlich war. Doch sie liefern neue Antworten darauf, was gewesen sein könnte, wenn der Weltkrieg oder die Oktoberrevolution hätten verhindert werden können. Es ist vor allem der Blick auf die Konflikte, die an den Sollbruchstellen des Nationalen entstanden und nicht nur von den jeweiligen nationalen Eliten, sondern auch von der Autokratie und den Beamten des Staates gefördert wurden.<sup>33</sup> Hätten Menschen den Krieg verhindert, wäre Russland möglicherweise ähnliches widerfahren wie dem Osmanischen Reich. Zugleich weisen andere Arbeiten darauf hin, dass die Bolschewiki im späten Zarenreich keine Fremdkörper der ›Gesellschaft‹ waren. Sie belegen ferner, dass die Bolschewiki nach 1917 dieselben Begriffe und Ordnungskonzepte verwandten wie die liberalen Eliten zuvor.<sup>34</sup> Vor diesem Hintergrund bleibt die Geschichte Russlands Teil einer umfassenden Erfahrung mit der Ambivalenz der Moderne. Sie lässt sich nicht anders als ein Versuch beschreiben, mit dem Fortschritt Schritt zu halten und Konzepte der Moderne in eine Umgebung zu verpflanzen, die alles andere als modern war. Dieser Versuch kann nur als gescheitert bezeichnet werden, denn im 20. Jahrhundert erlitten auf dem Gebiet des ehemaligen Zarenreiches Millionen einen gewaltsamen Tod.

Sowohl die Optimisten als auch die Pessimisten haben Recht. Die Herausforderung besteht indessen darin, den Blick des Betrachters so auszurichten, dass Widersprüchliches zum Vorschein kommt. Wenn wir aus der ›globalen Geschichte‹ etwas mitnehmen sollten, dann vor allem die Einsicht, dass Europa seit dem 18. Jahrhundert die Welt zunehmend verstrickte und die Menschen dennoch die Moderne auf ihre eigene Weise gestalteten, es zu tun verdammt waren. Dies möchte ich am Beispiel der Eisenbahn für Russland beschreiben. Dabei kann ich nur bedingt dem Aufruf des postkolonialen Historikers Dipesh Chakrabarty folgen, das überpräsen­te ›Europa‹ und seine ›Moderne‹ als Leitvorstellungen beiseite zu legen und Geschichten hervorzuholen, die die europäische Welt­sicht nicht

33 Vgl. etwa Weeks, *Nation and State*, S. 194f.; Noack, *Muslimischer Nationalismus*, S. 339–349; Baberowski, *Der Feind ist überall*, 28–83; Lohr, *Nationalizing the Russian Empire*, S. 31–54; Sanborn, *Drafting the Russian Nation*; Hofmeister, Pogrom und Politik.

34 Vgl. etwa Altrichter, *Die Bauern von Tver*, S. 166–174; Holquist, *What's so revolutionary about the Russian Revolution?*; Hirsch, *Empire of Nations*, S. 62–98; Baberowski, *Diktaturen der Eindeutigkeit*.

kennt.<sup>35</sup> Die uns scheinbar vertraute russische Provinz will ich dennoch so fassen, dass sie in einem neuen Licht erscheint.

## Moderne, Handeln, Raum: Begriffe und Bekenntnisse

Eine Geschichte der russischen Provinz als eine Geschichte in der Moderne zu beschreiben, macht deshalb Sinn, weil die Menschen, die mich interessieren, Tagträumen nachjagten, die sie aus Europa und den USA kannten. Diese Träume spiegeln zwar nur die Sicht der gebildeten Eliten. Doch ihre Bemühungen, die Provinz nach ihren Vorstellungen zu verändern, hatten Folgen für alle Gruppen der Bevölkerung. Man konnte für oder gegen die Eisenbahn sein, sie begrüßen oder gar verteufeln wie etwa Konstantin Lewin in seiner Moralrede gegen die Eisenbahnen in Tolstois *Anna Karenina*.<sup>36</sup> Doch die Einwände gegen die neue Technologie, die in den zwanziger und dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts vorgebracht wurden, konnten die Modernisierungsutopie der Eliten und der Bürokratie nicht vertreiben.<sup>37</sup> Seit Mitte des 19. Jahrhunderts war die Eisenbahn eine der Messlatten, die sie an Russland anlegten. So berichtete der beunruhigte Vorsitzende des Eisenbahnkomitees Graf S. G. Stroganov dem Zaren 1861: »Der Eisenbahnbau ist in den meisten Staaten Europas bereits so weit gediehen, dass Russland in Handel, Gewerbe und Industrie immer mehr zurückbleiben muss.«<sup>38</sup> Würde die Regierung zögern, drohte dem Zarenreich nicht nur der Verlust von Prestige, sondern auch seiner Stellung als Großmacht. Was den Zaren und die Staatsbeamten überzeugte, leuchtete selbst denjenigen Eliten ein, die Sibirien als ein anderes Russland entwarfen. »Die Amerikaner bauen Telegraphen«, schrieb der Sibirienfor-

35 Chakrabarty, Europa provinzialisieren, v. a. S. 305f. Von der Unmöglichkeit, eine Geschichte des langen 19. Jahrhunderts jenseits von Europa zu erzählen, geht Jürgen Osterhammel in seiner Weltgeschichte aus: Osterhammel, *Die Verwandlung der Welt*.

36 Vgl. Leo Tolstoi, *Anna Karenina*, Fünfter Teil, Kapitel XV; vgl. auch Jahn, *The Image of the Railroad in Anna Karenina*.

37 Die Stimmen der Kritiker in Reihen der Regierung sind zusammengefasst bei Cvetkovski, *Modernisierung durch Beschleunigung*, S. 204–211. Siehe auch Neopichanov, *Russkij transport*, S. 49–54.

38 Zitiert nach: Solov'eva, *Železnodorožnyj transport*, S. 89.

scher Nikolaj Jadrincev 1873, »um mit Europa verbunden zu werden. In ihrem Land wird jede Bahnlinie als Sieg der Zivilisation gefeiert. Sie bauen Eisenbahnen in der Wüste – und die Wüsten werden besiedelt, in ihnen blühen mächtige Städte auf und es entwickelt sich ein industrielles Leben. Derartige Vorteile kann auch unser Osten von geeigneten Verkehrswegen davontragen.«<sup>39</sup>

Um 1900 hatten zwar Sibirien nur die Transsibirische Eisenbahn und selbst die dichter besiedelten Teile des europäischen Russland viel weniger Strecken als die Vorbilder Europa und USA. Doch einige Vertreter der Eliten zogen eine positive Bilanz: »Die gigantischen Schritte, die Russland in dieser Richtung macht, festigen nicht nur die errungene Europäisierung unserer Volkswirtschaft. Sie leiten auch den Übergang vom Handelskapitalismus zur höchsten Form des Kapitalismus, seiner industriellen Phase, ein.«<sup>40</sup> Der Moskauer Statistiker Vasilij Michajlovskij zählte die zurückgelegten Meilensteine auf dem Weg in die technische und ökonomische Moderne. Michajlovskij war ein gewöhnlicher ›legaler‹ Marxist, glaubte wie viele Ökonomen an die Einheit und Gesetzmäßigkeit der Moderne.<sup>41</sup> In seinem Vortrag über die Entwicklung des russischen Eisenbahnnetzes, den er in der Freien Ökonomischen Gesellschaft hielt, ging er wie selbstverständlich davon aus, dass Eisenbahnen nicht sich selbst, sondern der Gemeinschaft dienen sollten. Sie sollten mehr als Verbindungswege sein, mehr als Unternehmen, unterworfen dem Prinzip von Gewinn und Verlust. Sie galten Michajlovskij und anderen als ein zentrales Triebmittel der Moderne.<sup>42</sup>

Doch die Moderne ist nicht nur Gegenstand einer nicht enden wollenden Diskussion. Sie ist ebenso Teil der ›wirklichen‹ Welt, die durch Infrastrukturen, Institutionen und Handlungen hervorgebracht wird. Wege und Verbindungen sind in dieser Welt vorhanden oder sie fehlen. Eingeschlossen in Regime und Kulturen der Zeit gestalten sie die Beziehungen zwi-

39 Zitiert nach: Faust, *Russlands Goldener Boden*, Zitat S. 340, zur Debatte allgemein S. 330–342. Siehe auch Remnëv, *Rossija i Sibirʹ*.

40 *Razvitie russkoj železnodorožnoj seti*, S. 31. Vgl. dazu Pirožkov, Michajlovskij.

41 Zu den aktuellen soziologischen Debatten um die Einheit oder Vielfalt der Moderne vgl. Eisenstadt, *Multiple Modernities*; ders., *Vielfalt der Moderne*; Schmidt, *Multiple Modernities or Varieties of Modernity?*; Knöbl, *Die Kontingenz der Moderne*; Bonacker/ Reckwitz, *Kulturen der Moderne*.

42 Dazu ausführlicher vgl. Kapitel 3 ›Russland verdichten‹.

schen den Menschen, prägen Produktion und Konsum. Nicht zuletzt die Temporalstrukturen, argumentiert der Soziologe Hartmut Rosa, würden die Differenz zwischen Bewegung und Beharrung bestimmen. Es macht einen Unterschied, ob Menschen sich auf Routinen des Gleichbleibenden verlassen oder einer verheißungsvollen und erlebnisreichen Zukunft entgegen streben, ob sie aufs Ungefähre von morgen und übermorgen vertrauen oder sich dem Takt von Arbeitszeiten, Fahrplänen und Lebensläufen fügen.<sup>43</sup> Während Rosa eine Theorie sozialer Beschleunigung der Moderne begründen möchte, macht der französische Philosoph Paul Virilio die Geschwindigkeit zum zentralen Faktor für Entwicklung und Macht.<sup>44</sup>

Die Geschwindigkeit hat auch Roland Cvetkovski im Blick. Er hat für das Zarenreich eine Studie vorgelegt, die den Zeitraum vom 17. bis zum frühen 20. Jahrhundert ins Auge fasst. Der große Verdienst dieser Arbeit liegt darin, dass sie eine Vorstellung davon bietet, wie die Politik des Staates als Russlands mächtigster Organisation die Wahrnehmungen und Praktiken der Fortbewegung im Raum und die Orientierung von Menschen und Institutionen in der Zeit verändert hat. Hier lässt sich nachlesen, wie der Staat mit seinen Posten den ›glatten‹ Raum ›kerbte‹ und den Postkutschern drakonische Strafen androhte, wenn sie ihren Fahrplan verfehlten. Dieses Buch macht klar, was es bedeutete, Ende des 19. Jahrhunderts mit der Eisenbahn unterwegs zu sein. Es führt uns vor, wie viel Zeit Menschen in Zügen und Waren in Waggons oder auf Flussschiffen verbringen mussten, bevor sie ihren Bestimmungsort erreichten. Roland Cvetkovski zeigt, dass Russlands Herrschaft über Raum und Zeit eine unvollkommene war. »Die Langsamkeit als eigentliche Eigenschaft Russlands hält sich noch gegen Ende des 19. und sogar zu Anfang des 20. Jahrhunderts hartnäckig.«<sup>45</sup>

An die Ergebnisse dieser anregenden Studie möchte ich anknüpfen und sie für die Zeit ab 1850 in einem entscheidenden Punkt erweitern. Selbstverständlich war Russland im Vergleich zu Westeuropa oder den USA nicht rasant und aufgeklärt genug. Keine Frage, anders als in Nordamerika stand der Raum hier einer *Modernisierung durch Beschleunigung* im Weg, wurde nicht durch Investitionen in Eisenbahnen und Landparzellen zum Schrumpfen gebracht. Und ja, im Zarenreich sperrte sich nicht

---

43 Rosa, *Beschleunigung*.

44 Virilio, *Geschwindigkeit und Politik*.

45 Cvetkovski, *Modernisierung durch Beschleunigung*, S. 241.



nur die bäuerliche Kultur in ihren sprichwörtlichen Weisheiten dagegen, dass alles in Bewegung geriet. (Aber stemmten sich Bauern, die den Lauenen der Natur und der Machthaber ausgeliefert waren, nicht auch anderenorts gegen Risiken, deren Auswirkungen sie nicht abzuschätzen wussten?)<sup>46</sup> Auch die Kultur der Aufklärung setzte sich gegen die Vernichtung ihrer arkadischen Rückzugsorte zur Wehr. Doch dies scheint mir nur die halbe Geschichte zu sein. Denn sowohl die Fokussierung auf die Abwehrreaktionen als auch auf die reine Geschwindigkeit blendet die Bemühungen der Menschen aus, die Ankunft der Eisenbahn zu beschleunigen. Auch liegt im Abgleich des Erreichten mit Westeuropa und den USA die Gefahr, das Gewordene zu entwerten und die Auswirkungen des Wandels auf die Provinz zu unterschlagen. Langsamkeit bedeutet nicht Ereignislosigkeit.<sup>47</sup> Eine Geschichte des Stillstands vermag weder die Schübe der Industrialisierung und Urbanisierung noch den damit verbundenen sozialen Wandel im späten Zarenreich einzufangen. Und hatten sich nicht die Revolutionen und der Bürgerkrieg rasend auf den Schienen der Eisenbahnen bewegt? Gewannen sie nicht durch die Netze der Bahnen, Schiffe und Straßen erst an Fahrt?<sup>48</sup>

Ein Grundproblem der Studie von Roland Cvetkovski besteht darin, dass sie letztendlich nicht aus den Diskursen auszubrechen vermag, in denen die Eliten die Rückständigkeit ihrer Umgebung verhandelten. Ich hingegen möchte auch das Handeln der Menschen, ihre Kommunikationen in den Blick nehmen. Dabei gehe ich nicht davon aus, dass Mobilität allein modern macht. Zweifelsohne, wenn Menschen Zeitungen lesen, Vereine gründen, Aktien kaufen, Anwälte konsultieren und ungezügelter Gewalt verurteilen, richten sie sich in der Moderne ein. Doch sie handeln nicht nur in der Moderne, sondern in ihren jeweils eigenen sozialen, kulturellen, religiösen, ethnischen oder familiären Kontexten. Es macht daher keinen Sinn, die Ankunft der Moderne zu feiern, wenn Menschen beginnen, Eisenbahngesellschaften ins Leben zu rufen, in Zügen durchs Land zu reisen oder Autobiographien zu verfassen. Dass sie dies tun, sagt noch wenig darüber aus, ob sie damit auch zwangsläufig mit der Welt von gestern gebrochen und ihre Orientierungen auf die Utopie der fortschritt-

46 Vgl. etwa Moon, *The Russian Peasantry*, S. 126f.

47 Vgl. Renner, *Die Erforschung der Langsamkeit*.

48 Schenk, *Attacking the Empire's Achilles Heels*.

lichen, egalitären und friedlichen Zukunft ausgerichtet haben.<sup>49</sup> Die Art und Weise, wie sich Menschen im Raum bewegen, und die Institutionen, in denen sie sich selbst organisieren, bringen nicht zwangsläufig neue Ordnungen des Sozialen und Politischen hervor. Wie die Ankunft der Moderne die Menschen und ihre Ordnungen verändert, dies muss selbst dann immer wieder aufs Neue erklärt werden, wenn das Handeln der Menschen als strukturiert und strukturierend zugleich aufgefasst wird.<sup>50</sup> Und den Selbstbeschreibungen der Menschen ist nicht zu trauen, sagt Bruno Latour. Denn selbst das lauteste Geschrei von der wissenschaftlichen, ökonomischen oder politischen Revolution vermag nicht zu verbergen, dass Menschen und die Dinge auf gewohnte Weise verbunden bleiben. Begegnungen mit der Moderne brachten seiner Meinung nach nicht Eindeutigkeiten, sondern »Mischwesen«, »Hybride« hervor, in denen sich Alt und Neu auf jeweils eigene Art verzahnten.<sup>51</sup>

Eben diese ›Mischwesen‹ möchte ich fassen. Mein Ziel ist es, die vermeintlich graue Provinz ins Licht zu rücken, dass man sie als eigenen Schauplatz erkennt. Die sich wandelnde Ordnung des Politischen und Sozialen werde ich anhand von Praktiken, Semantiken und Repräsentationen beschreiben, den ›geistigen Gebilden‹ und ›Gestaltungsprinzipien‹, mit denen Einzelne und Gruppen ihre Welt zu verändern und zu erhalten suchten. Sie verließen sich dabei auf ihre Erfahrungen, zu denen im Verlauf des Handelns neue hinzukamen. Und sie waren auf die sozialen Ressourcen und materiellen Möglichkeiten zurückgeworfen, die ihnen zur Verfügung standen. Sowohl die Handlungsweisen als auch die Infrastrukturen gilt es, in die Beobachtung einzubeziehen. Der gewählte Zeitrahmen dieser Studie, die Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzt und vor Ausbruch des Bürgerkrieges 1917 die Provinz wieder verlässt, macht es möglich, das Auge für Wandel und Kontinuität zu schärfen. Als Kontrastmittel sollen historiographische Seitenblicke dienen: Untersuchungen zu Großbritannien, Deutschland, Frankreich, dem Osmanischen Reich, China, Mexiko

49 Vgl. etwa Verhoeven, *The Odd Man Karakozov*.

50 Giddens, *The Constitution of Society*, S. 16f.; vgl. Welskopp, Die Dualität von Struktur und Handeln. »Die Praxistheorie ist *stark*, wenn sie in ihren allgemeinen begrifflichen Voraussetzungen möglichst *dünn* ist.« Reckwitz, Die Reproduktion und Subversion sozialer Praktiken, S. 52 (Hervorhebung im Original).

51 Latour, *Wir sind nie modern gewesen*, S. 19. Zur Revolution als einer dem Handeln inhärenten Semantik vgl. Joas, *Die Kreativität des Handelns*, S. 158–172.

und Argentinien, vor allem aber die elaborierte Forschung zu Eisenbahnen und Raum in den USA.<sup>52</sup>

Den Begriff des Handelns, der die Möglichkeiten der Menschen sicherlich überbetont, erweitere ich durch den Begriff des ›Aushandelns‹. Aushandeln ist zuallererst Verstehen, »Teilhabe an einem gegenwärtigen Sinn«<sup>53</sup>, die jeder Spaziergänger, Kirchgänger, Parteigänger, Denunziant oder Doktorand praktiziert. Dem Verstehen wohnt eine schöpferische Dimension inne, die Neues, Eigenwilliges und Unvorhersehbares hervorbringt. Niemand ist dazu verdammt, williger Konsument, gelehriger Schüler oder gehorsamer Diener zu bleiben.<sup>54</sup> Doch mich interessiert nicht allein die Hervorbringung des Sinns in der Auslegung, nicht nur das Aushandeln als kommunikativer Prozess, sondern auch als ein beschreibbares Ergebnis; ein Ergebnis, mit dem sich Menschen zufrieden gaben, sich arrangierten oder dagegen vorgingen. Aber Aushandeln ist auch eine Metapher, die durch die Vorstellung Tatsachen hervorbringt. In der Alltagsgeschichte beispielsweise hat sie Historikern geholfen, die Gestaltungsmacht von Menschen selbst dort zu betonen, wo die Totalitarismusforschung allein die Zwänge des Repressionsapparates am Werke sah.<sup>55</sup> Der Mensch sollte stark erscheinen. Man betrachtete ihn nicht nur als Opfer von Propaganda und Staatsgewalt, sondern auch als Täter mit eigenem Kalkül. Aber dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass Menschen die Bedingungen des Aushandelns stets vorfinden und die Machthierarchien nie gänzlich umzukehren vermögen. Daher stellt sich nicht nur die Frage, wie Aushandeln beschrieben werden kann, sondern auch, wann Aushandeln an Grenzen stieß.

Geschichte findet statt. Sie ereignet sich nicht nur, schreibt Karl Schlö-

52 Als eine der Arbeiten, die meine Vorstellung von Eisenbahngeschichte als ›Gesellschaftsgeschichte‹ grundlegend erweiterten, mag hier das Buch einer Rechtshistorikerin genannt sein: Welke, *Recasting American Liberty*. Zu Eisenbahnen als Netzen, die das Leben der Menschen und ihre Räume veränderten, siehe die bestechenden Studien: Stilgoe, *Metropolitan Corridors*; und Cronon, *Nature's Metropolis*.

53 Gadamer, *Wahrheit und Methode*, S. 396. »Das Wiederholen, so könnte man auch sagen, ist die *Konkretion* des Sinns in der Auslegung – und das heißt ja: Teilhabe an einem *gegenwärtigen* Sinn.« Wellmer, *Sprachphilosophie*, S. 448.

54 Dazu programmatisch de Certeau, *Kunst des Handelns*; Bhabha, *Die Verortung der Kultur*.

55 Vgl. etwa Fitzpatrick, *Supplicants and Citizens*. Die Repressionsthese für das Zarenreich wurde stark gemacht von Pipes, *Russia under the Old Regime*.

gel, sondern hat ihre konkreten Orte und Schauplätze. Sie wird ermöglicht oder verhindert durch ein Geflecht von Straßen, Flüssen und Kanälen. Städte und Landschaften sind mehr als Bühnen, auf denen sich Geschichten abspielen. Sie wirken auf diese ein, verleihen ihnen eine an den Raum gebundene Gestalt.<sup>56</sup> Die Geschichten, die ich beschreiben möchte, ereigneten sich in der russischen Provinz. Die Provinz war nicht nur, sondern wurde von den Bildungseliten als wirkungsmächtiger Topos erschaffen. Selbst wenn Slavophile wie Ivan Aksakov um 1850 durch die Provinz reisten, waren sie hin und her gerissen zwischen der Schönheit alter Kirchen und dem stumpfen Glanz der Provinzsalons. Obwohl sie auf der Suche nach einer Sprache waren, in der sie die Landschaft der Provinz als sinnhaft und schön beschreiben könnten, stimmten sie ebenso ein in das Klagelied provinzieller Tristesse. Nur wo Geschäftigkeit von Handel und Gewerbe herrschte, vermochten sie dem Hinterland positive Eigenschaften zu entlocken. Andere Landstriche erschienen ihnen einfältig und grau. Ob Simbirsk, Tambov oder Kaluga, auch für Slavophile blieb die Provinz beliebig und austauschbar.<sup>57</sup>

Im Laufe des 19. Jahrhunderts hatten sich Generationen von Literaten, Malern und Touristen aufgemacht und die Ästhetik Russlands erkundet. Ihnen waren Statistiker, Topographen, Geographen und Ethnographen gefolgt. Ihre Bücher füllten Bibliotheken, ihre Bilder hingen in Galerien und Salons. Um 1900 waren die Kenner der Provinz Legion. Doch sie alle waren nicht in der Lage, den Topos als Erfindung des Geistes zu verbannen.<sup>58</sup> Für Tschechow oder Vasilij Polenov, einen Maler aus dem ›national‹ beseelten Kreis von Abramcevo, ergab der Topos einen Sinn. Sein Ölgemälde *Eisenbahn nahe der Station Tarusskaja* (1903), das Titelbild dieser Arbeit, ist weder herausragend noch berühmt. Es zeigt die Eisenbahn inmitten einer verschneiten und eintönigen Provinzlandschaft. Die Schienen haben zwar die alte unbefestigte Landstraße ersetzt. Das Wesen der Provinz hat die Eisenbahn für Polenov jedoch nicht verändert. Die Tropen der Rückständigkeit haben den gebildeten Eliten Russlands dazu gedient, die kulturell eigenständigen und ökonomisch lebendigen Randgebiete zu

56 Schlögel, *Im Raume lesen wir die Zeit*.

57 *Ivan Sergeevič Aksakov*, S. 5–6, 9, 11.

58 Vgl. Ely, *This Meager Nature*; Durkin, *Sergei Aksakov*. Dazu ausführlich Kapitel 5 ›Die Region vor Augen, das Imperium im Sinn‹ sowie Kapitel 7 ›Region als Geschichte‹.

unterwerfen und abhängig zu machen. Für die westlichen Randgebiete und, mehr noch, die Peripherien Kaukasus, Zentralasien und Sibirien mag dies sicherlich zutreffen.<sup>59</sup> Aber mit dem Topos Provinz unterwarfen die Eliten stets auch sich selbst.

Die Provinz war aber sicherlich mehr als Russlands liebster Sehnsuchtsort. Um mich nicht in der Weite des Raumes und der Uneindeutigkeit von Orten zu verlieren, halte ich mich an der begrifflichen Trias fest, die der marxistische Philosoph Henri Lefebvre vorgeschlagen hat. Wer sich demnach den Menschen im Raum nähert, sollte zunächst die Bahnen erkunden, auf denen die Menschen sich stillschweigend und selbstverständlich bewegen. Der ›wahrgenommene Raum‹ wird durch materielle Bedingungen bereitgestellt. Aber erst im Wahr-Nehmen, den stummen Praktiken der Bewegung von Menschen und ihren Maschinen, gewinnt die Oberfläche an Lebenskraft. Sie wird nicht nur wahrgenommen, sondern macht Sehweisen und sinnliche Eindrücke erst möglich. Als Ganzes ist diese Oberfläche weder für den einzelnen Menschen noch den Beobachter zu fassen, denn die Summe der möglichen Bewegungen und Wahrnehmungen kann nichts anderes sein als eine Unendlichkeit der Variation. Mich interessieren nicht sosehr die Bewegungen wie die Augenblicke, in denen Menschen in ihrem Bewegungsdrang gegen Hindernisse stießen. Denn »Raumpraktiken regulieren das Leben, aber sie bringen es nicht hervor.«<sup>60</sup>

Gebändigt werden Räume durch ›Repräsentationen‹ (*representations de l'espace*), Zeichnungen, Pläne, Karten, Statistiken oder Photographien, die die Experten anfertigten, um die mittelalterliche Stadt oder die alte russische Provinz neu zu gestalten, sie auf eine neue Weise regierbar und kontrollierbar zu machen. »Der Staat und jede ihm zugrunde liegende Institution bringt Räume hervor, doch es sind Räume, die sie entsprechend ihren eigenen Bedürfnissen gestaltet haben.«<sup>61</sup> In ihren Quellen finden Historiker vor allem die Raumrepräsentationen des Staates und der mit ihm verbundenen Wissenschaftler vor. Sie bilden meist die Grundlage, von der Historiker und andere Beobachter ausgehen, wenn sie Städte beschreiben

59 Brown, *A Biography of No Place*, S. 5–9. Vgl. Burbank u.a., *Russian Empire*.

60 Lefebvre, *The Production of Space*, S. 358.

61 Ebd., S. 85. Zur räumlichen Neuordnung der russischen Provinz im 18. Jahrhundert vgl. Jones, *Provincial Development*; Schönle, *The Ruler in the Garden*.

und Regionen entwerfen. Den Entwürfen des Staates konnten im 19. Jahrhundert auch die Menschen der russischen Provinz nur schwer entkommen. Doch jene Repräsentationen waren nicht nur Mittel der Macht, sondern auch Machtmittel. Sie standen allen zur Verfügung, die sich ihrer zu bedienen wussten. Karten und Tabellen verführen: zur Interpretation und Manipulation.

Neben den Ordnungsentwürfen von Geographen, Topographen oder Architekten macht Lefebvre den ›gelebten Raum‹ als eine weitere Kategorie aus. Es sind die Symbole, Mythen, Imaginationen und Tropen, sichtbare oder verdeckte Bedeutungen, mit denen Menschen sich Räume begreifbar machen. Sie überlagern den wahrgenommenen Raum, können die Repräsentationen bekräftigen oder mit ihnen kollidieren. Räume werden zwar von allen Menschen mit Sinn befüllt, die sie bewohnen. Doch besonders einprägsam sind die Stimmen derer, die von Kanzeln, Bühnen und Podesten sprechen.<sup>62</sup> Ist es nicht dasselbe mit der Provinz? Die lautesten und am leichtesten hervorzuholenden Stimmen sind jedoch nicht die einzigen und, vielleicht, nicht die wichtigsten.

Seine Unterscheidung benötigte Lefebvre, um zu verstehen, wie Raumvorstellungen und die mit ihnen im Zusammenhang stehenden Produktionsverhältnisse die moderne Stadt hervorgebracht haben. Anfang der siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts suchte er den Code der Raumordnung der Stadt zu entschlüsseln, um letztendlich durch Kritik zu einer ›besseren‹ Gesellschaft zu gelangen.<sup>63</sup> An der Suche nach diesem Code werde ich mich nicht beteiligen. Hingegen möchte ich daran anknüpfen, dass Ordnungen nicht nur vorhanden sind, sondern sich in Räumen ausprägen.<sup>64</sup> Wie sich die Ordnungen des Sozialen und des Politischen in den wahrgenommenen, vorgestellten und gelebten Räumen des Zarenreiches durch die Eisenbahn veränderten – dies zu beschreiben, ist zumindest der Anspruch meines Vorhabens.

62 Lefebvre, *The Production of Space*, S. 33, 38–39.

63 Ebd., S. 25f.

64 »What is an ideology without a space to which it refers, a space which it describes, whose vocabulary and links it makes use of, and whose code it embodies? What would remain of a religious ideology – the Judaeo-Christian one, say – if it were not based on places and their names: church, confessional, altar, sanctuary, tabernacle? What would remain of the Church if there were no churches?« Ebd., S. 44.