

Yvonne Nilges

„Nach der Natur“

Eisenbahn und Wahrnehmungswandel in Erzähltexten des 19. Jahrhunderts

Der folgende komparatistische Beitrag gilt – in einem typologischen Vergleich – Eisenbahn und Wahrnehmungswandel in fiktionalen Erzähltexten, verbunden mit aktuellen medienphilosophischen, narratologischen und ökokritischen Akzenten. Insofern stellt er einen innovativen Beitrag zur Literatur des 19. Jahrhunderts vor dem Hintergrund der Umweltgeschichte und des *Ecocriticism* dar, wobei neben *deutschen* und *englischen* Erzähltexten auch komplementär *französische* thematisiert werden.¹

Bevorzugt konzentriert sich der *Ecocriticism* auf die Literatur der Gegenwart. (Auch der Obertitel des vorliegenden Beitrags – „Nach der Natur“ – spielt auf das gleichnamige, inzwischen kanonische „Elementargedicht“ von W. G. Sebald [1988] an.) Sofern aktuelle Forschungsbeiträge zu Literatur und Ökologie überhaupt hinter die unmittelbare Gegenwartsliteratur zurückgehen, betreffen sie – im Hinblick auf die Literatur des 19. Jahrhunderts – oft noch das klassische *Nature Writing*, im Zuge dessen die Natur als eine dem Menschen subordinierte Wirklichkeit betrachtet wird, die von ihm unabhängig existiere.² Zudem rekurriert die Forschung zur Literatur des 19. Jahrhunderts verstärkt auf Wetterereignisse oder Naturelemente in ausgewählten literarischen Texten. Gleichwohl, so möchte der folgende Beitrag anregen, kann ein reflektierter *Ecocriticism* Fragestellungen wie diese auch gewinnbringend *erweitern*.

Der sozialhistorische Wandel, der mit der Eisenbahn als neuem Transportmittel einhergeht, soll im Folgenden exemplarisch anhand fiktionaler Erzähltexte als *Wandel in der Perzeption von Raum und Zeit* konkretisiert werden. Zu

1 Literatur und Ökologie haben sich – mit einiger Verzögerung – seit der Jahrtausendwende zu einem der innovativsten Forschungsansätze im deutschsprachigen Raum entwickelt. Aus den *Environmental Studies* in den USA hervorgegangen, ist der spezifisch auf die *Literatur* bezogene Begriff *Ecocriticism* seit 1978 nachweisbar und in der Anglosphäre seit Anfang der 1990er Jahre etabliert. Zum aktuellen Forschungsstand aus deutscher Sicht vgl. Heinrich Detering: „Was heißt Ecocriticism? Theoretische Fragen und deutsche Debatten“. In: *Gegenwartsliteratur. Ein germanistisches Jahrbuch* 19 (2020), S. 23–46, sowie Gabriele Dürbeck u. Urte Stobbe: „Einleitung“. In: *Ecocriticism. Eine Einführung*. Hg. v. dens. Köln, Weimar u. Wien 2015, S. 9–18. Stellvertretend für weitere deutsche Einführungen in die Thematik s. auch die Darstellung von Benjamin Bühler: *Ecocriticism. Grundlagen – Theorien – Interpretationen*. Stuttgart 2016.

2 Vgl. dazu Timothy Morton: *Ecology Without Nature. Rethinking Environmental Aesthetics*. Cambridge, MA, 2007.

untersuchen sind Transformationsprozesse ‚nach der Natur‘, die hauptsächlich *temporal* zu sehen sind (*nachdem* die Technik die Natur verdrängt hat), die in Einzelfällen jedoch auch eine *modale* Lesart implizieren (im Sinne einer technischen *Imitatio Naturae*).

Ein konziser Überblick über den Technologietransfer der Eisenbahn ist dabei unabdingbar, um die kontextuellen Differenzen in England, Frankreich und Deutschland nachzeichnen zu können. Denn nicht nur im Hinblick auf literarische Epochen, auch im Hinblick auf *technologische* Übertragungsprozesse sind, komparatistisch betrachtet, etwaige ‚Phasenverschiebungen‘ zu beachten, d. h. historische Ungleichzeitigkeiten, die bei der Einführung der Dampfeisenbahn und der kulturellen Assimilation an sie bedeutsam waren. Mit diesen ‚Phasenverschiebungen‘ soll daher begonnen werden.

Sodann wird der Beitrag erstens (1.) die neue *Raum- und Zeit-Wahrnehmung* erörtern, die das *Fahren im Zug* (als Passagier) konstituiert, bevor in einem zweiten Schritt (2.) auf die neuartige *Zeit-Wahrnehmung* eingegangen wird, die auf dem Primat der *Taktung* und der *Eisenbahnzeit* gründet. Der dritte und letzte Aspekt (3.) schließlich wird die neue *Raum-Wahrnehmung* im Kontext sich wandelnder *Umweltbedingungen* analysieren.

Die weltweit erste Eisenbahnlinie mit Personenverkehr datiert aus dem Jahr 1825 und wurde im Nordosten Englands auf einer neun Meilen langen Strecke zwischen Stockton-on-Tees und Darlington eröffnet. Nach Frankreich und Belgien war Deutschland das *dritte* kontinentaleuropäische Land, das folgte, und zwar zehn Jahre nach der englischen Premiere: Am 7. Dezember 1835 wurde die erste deutsche Eisenbahnstrecke eingeweiht. Sie wurde von der sogenannten „Ludwigseisenbahn“ (benannt nach Ludwig I. von Bayern) befahren, die auf sechs Kilometern zwischen Nürnberg und Fürth verkehrte; vor knapp über 100 Jahren, 1922, musste sie ihren Betrieb indessen wieder einstellen.

In England bestand bereits *vor* der Dampfeisenbahn „eine starke und diversifizierte Industrie“, während in allen übrigen Ländern erst die *Eisenbahn* „die Voraussetzungen für eine industrielle Entwicklung schuf.“³ In Deutschland ist zudem eine *besondere* Verzögerung bemerkbar, die daraus resultiert, dass Deutschland bis zur Reichsgründung kein Nationalstaat war, wodurch das Streckennetz zunächst eine markant insulare Struktur ausbildete. So waren erst um

3 Alfred Ch. Heinimann: *Technische Innovation und literarische Aneignung. Die Eisenbahn in der deutschen und englischen Literatur des 19. Jahrhunderts*. Bern 1992 (Basler Studien zur deutschen Sprache und Literatur, Bd. 63), S. 30. Heinimanns motivgeschichtliche Studie ist eine verdienstvolle komparatistische, gattungsübergreifende Ergänzung zur germanistisch-lyrikologischen Darstellung von Johannes Mahr: *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung. Der Wandel eines literarischen Motivs im 19. und im beginnenden 20. Jahrhundert*. München 1982.

1860 alle wichtigen deutschen Städte miteinander verbunden, und erst gegen 1880 wurde mit der Verdichtung des deutschen Streckennetzes begonnen – zu einer Zeit, als der engmaschige Ausbau des Streckennetzes in England schon seit zehn Jahren *abgeschlossen* war.

Auch in Frankreich wurde der Eisenbahnbau nicht nur früher, sondern auch deutlich entschlossener und systematischer betrieben. Im Jahr 1831 war dort zum ersten Mal eine Dampflokomotive zwischen Lyon und Saint-Étienne gefahren – auf einer Teilstrecke, die insgesamt bereits auf 58 Kilometer konzipiert war und die zwei Jahre später schon auf ganzer Länge eingesetzt wurde.

1.

Der Medientheoretiker Paul Virilio, dessen Schriften die sozialen Folgen der *Geschwindigkeit* erörtern, versteht das Tempo – im Anschluss an Foucault – als Dispositiv.⁴ Virilio hat den Terminus „Dromologie“ geprägt (vom altgriechischen „δρόμος“ = „Wettlauf“); die Industrielle Revolution ist für ihn vornehmlich ein gewaltbasierter, *geschwindigkeitsgerichteter* Prozess. („Es gibt tatsächlich keine ‚industrielle Revolution‘, sondern eine ‚dromokratische Revolution‘“.⁵)

Und wirklich wird in zeitgenössischen Erzähltexten die Eisenbahnfahrt – obgleich in unterschiedlicher Wertung – als eine „Denaturierung von Natur-Raum und Natur-Zeit“ perzipiert:⁶ als ein ganz neues, buchstäbliches ‚Erfahren‘ des Raum-Zeit-Kontinuums, vergleichbar dem LVII. *Lutetia*-Artikel des ‚Pariser-deutschen‘ Heinrich Heine (5. Mai 1843): Mit den Eisenbahnen „beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte [...]. Sogar die Elementarbegriffe von Raum und

4 Vgl. zum Dispositiv auch Giorgio Agamben, der es in Anlehnung an Foucault wie folgt definiert: „a. Es ist eine heterogene Gesamtheit, die potentiell alles Erdenkliche, sei es sprachlich oder nichtsprachlich, einschließt: Diskurse, Institutionen, Gebäude, Gesetze, polizeiliche Maßnahmen, philosophische Lehrsätze usw. Das Dispositiv selbst ist das Netz, das man zwischen diesen Elementen herstellen kann. b. Das Dispositiv hat immer eine konkrete strategische Funktion und ist immer in ein Machtverhältnis eingeschrieben. c. Als solches geht es aus einer Verschränkung von Macht- und Wissensverhältnissen hervor.“ Giorgio Agamben: *Was ist ein Dispositiv?* Aus dem Italienischen übers. v. Andreas Hiepkö. Zürich 2008, S. 9.

5 Paul Virilio: *Geschwindigkeit und Politik. Ein Essay zur Dromologie*. Aus dem Französischen übers. v. Ronald Voullié. Berlin 1980, S. 61.

6 Götz Großklaus: *Medien-Zeit, Medien-Raum. Zum Wandel der raumzeitlichen Wahrnehmung in der Moderne*. Frankfurt a. M. 1995, S. 77.

Zeit sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig.“⁷

Das Reisen, bislang organisch in die Natur eingebunden, beschleunigte sich durch die Eisenbahn im Vergleich zur Postkutsche signifikant: im England der 1840er Jahre, dem Ursprungsland der Eisenbahn, oft um das Sechs- bis Siebenfache.⁸ Diese Jahre des massiven Streckenausbaus werden in Großbritannien als *Railway Mania* bezeichnet, während der auch William Turners Gemälde *Rain, Steam and Speed* (1844) entstanden ist.

Die neue, geradezu ‚bahnbrechende‘ Geschwindigkeit wird auch zum Gegenstand viktorianischer Erzähltexte, so etwa bei Charles Dickens in seiner kurzen Erzählung *A Flight* von 1851. Der autodiegetische Erzähler reist dort von London nach Paris und ironisiert die kontinentaleuropäische Vorstellung von der Zugfahrt als einem Erlebnis des Fliegens. Frei wie ein Vogel: „Emblematischen Ausdruck hat der Topos des Fliegens gefunden im Symbol des Flügelrads, das zahlreiche kontinentale Eisenbahngesellschaften als Markenzeichen“ wählten.⁹ Doch spielt Dickens in seiner Erzählung nicht nur auf den geflügelten Götterboten Hermes, sondern auch auf den Ikarus-Mythos an, und der Titel – *A Flight* – ist doppeldeutig („Flug“ und „Flucht“).

Diese mit feinem Spott versehene, realistisch-kritische Wahrnehmung zeigt sich noch wirkungsvoller in der Erzählung *The Lazy Tour of Two Idle Apprentices*, die Dickens sechs Jahre später (1857) gemeinsam mit Wilkie Collins verfasste. Dort wird der Topos des *Projektils* verwendet, indem die Geschwindigkeit der Eisenbahn sowohl mit der Zielgerichtetheit als auch mit der Wucht eines Kugelhagels assoziiert wird: „station after station, [...] where [...] the express] fired itself in like a volley of cannon-balls [...] and fired itself off again, bang, bang, bang!“¹⁰

Der erste *französische* Erzähltext, der die Eisenbahnreise behandelt, stammt bereits aus dem Jahr 1839 [!] und zeichnet demgegenüber ein ganz anderes, eindeutig *affirmatives* Bild. In Théophile Gautiers Erzählung *La toison d'or* (*Das goldene Vlies*) wird die neue Art des Reisens nicht etwa als Reizüberflutung, sondern als ein ästhetischer *Genuss* akzentuiert: als eine progressive, technikaffine Form

7 Heinrich Heine: *Lutetia. Berichte über Politik, Kunst und Volksleben* (Werke und Briefe in zehn Bänden, Bd. 6). Hg. v. Hans Kaufmann. Berlin u. Weimar, 2. Aufl. 1972, S. 478f.

8 S. das instruktive Standardwerk von Wolfgang Schivelbusch, das zumal außerliterarische Diskurse (technologische, ökonomische, juristische usw.) vorbildlich erhellt: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt a. M., Lizenzausgabe 1989, S. 184f., Anm. 2.

9 Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise*, S. 190, Anm. 15.

10 Charles Dickens u. Wilkie Collins: *The Lazy Tour of Two Idle Apprentices. No Thoroughfare. The Perils of Certain English Prisoners*. London 1890, S. 6.

der Unterhaltung, die dem Theaterbesuch ähnelt, die aber auch schon die Wahrnehmung des *Films* antizipiert.

Tiburce, ein junger Pariser Ästhet, reist mit dem Zug nach Belgien. Auf der Fahrt von Paris nach Antwerpen wird die Eisenbahn alsbald von einer „unglaublichen Wut der Geschwindigkeit“ ergriffen, so dass die Landschaft verschwimmt und in einem „grauen Dunst“ verblasst:

[B]ientôt le cheval s'anima et fut pris d'une incroyable furie de vitesse. [...] Le paysage devenait confus et s'estompait dans une grise vapeur; le colza et l'œillette tиграient vaguement de leurs étoiles d'or et d'azur les bandes noires du terrain; de loin en loin une grêle silhouette de clocher se montrait dans le roulis des nuages et disparaissait sur-le-champ comme un mât de vaisseau sur une mer agitée; [...] çà et là des flaques d'eau encadrées de vase brune papillotaient aux yeux [...]¹¹

Das Bewegungs-Bild des Films, mit Gilles Deleuze zu sprechen, wird an dieser Stelle vorweggenommen durch die Beschreibung beschleunigter, nicht natürlicher Bildfolgen, die der Filmmontage nahekommen, indem zahlreiche Bilder pro Sekunde als Einheit wahrgenommen werden.¹² Walter Benjamin wird eben dies später als *schockartige* neue Wahrnehmung beschreiben, die einen Verlust der Aura nach sich zieht.¹³ Ähnlich kritisch sieht auch der Dromologe Virilio den filmbedingten Wahrnehmungswandel, den er als eine Störung der natürlichen Funktionsweise des Auges problematisiert: „Mit dem [...] kinematischen Zeitraffer werden die Bewegungsvektoren – jene Fortbewegungsmittel, welche die Zeit desynchronisieren und aufsplintern – letztlich zum Maß der Welt“: eine, so Virilio,

¹¹ Théophile Gautier: *Nouvelles*. Paris 1845, S. 169. („Bald erwachte das Pferd [d. h. das ‚Stahlross‘, hier: das „Dampfross“] zum Leben und wurde von einer unglaublichen Wut der Geschwindigkeit ergriffen. [...] Die Landschaft verschwamm und verblasste in einem grauen Dunst; Raps und Mohn, vage gestreift mit ihren goldenen und azurblauen Sternen auf den schwarzen Bändern des Bodens; von Zeit zu Zeit tauchte die schlanke Silhouette eines Kirchturms in den wogenden Wolken auf und verschwand sofort wie der Mast eines Schiffes auf stürmischer See; [...] hier und da flimmerten von braunem Schleim umrahmte Wasserpfützen vor den Augen [...])

¹² Gilles Deleuze: *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. Aus dem Französischen übers. v. Ulrich Christians u. Ulrike Bokelmann. Frankfurt a. M., 4. Aufl. 1997.

¹³ S. Walter Benjamins Aufsatz *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit* aus dem Jahr 1935: Verlust der Einmaligkeit des Kunstwerks durch dessen massenhafte Verfügbarmachung; Verlust der auratischen „Ferne, so nah sie sein mag“. Im Film, so Benjamin, werde die Aura durch eine bloße „Spur“ ersetzt, für welche die visuelle Fragmentierung symptomatisch sei. Walter Benjamin: *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit. Drei Studien zur Kunstsoziologie*. Frankfurt a. M. 1963, S. 7–63.

Intensivierung der visuellen Perzeption, wie sie im 19. Jahrhundert durch das Fahren mit der Eisenbahn entstand.¹⁴

Doch in Gautiers Erzählung – und *tendenziell* in der französischen Epik – avancieren die Eisenbahnreise und die neue, akzelerierte Raum- und Zeitwahrnehmung zu progressiven *Vergnügungspraktiken*:

Die Reise in eine mit der Eisenbahn erreichbare Gegend erscheint als nichts anderes denn der Besuch eines Theaters [...]. Der Kauf eines Eisenbahnbillets bedeutet dasselbe wie der Erwerb einer Theaterkarte. Die Landschaft, die man mit dem Billett erwirbt, wird zur Vorstellung,

und „der Bahnhof in Paris“ wird zum „Eingangsvestibül“ nobilitiert.¹⁵ Auch in Gustave Flauberts Roman *L'éducation sentimentale* (*Lehrjahre des Gefühls*) aus dem Jahr 1869 werden Landstriche während der Eisenbahnreise ausdrücklich zu „Kulissen“ („les décors“), und der Rauch der Lokomotive erzeugt in der Wahrnehmung des Protagonisten Frédéric Moreau aparte Flocken, die stilvoll auf dem Gras tanzen und dann verschwinden.¹⁶

Der eisenbahnbedingte Wandel in der Raum- und Zeitwahrnehmung, so kann man mit Michail Bachtin konstatieren, bringt einen eigenen Chronotopos – den Chronotopos der *Zugfahrt* – hervor; dieser ist in englischen Erzähltexten vergleichsweise *negativ*, in französischen *affirmativ* und in deutschen auffallend *ambivalent* beschaffen.¹⁷

In Wilhelm Raabes Realismus beispielsweise hat die Zugfahrt einen ausnehmend *melancholischen* Charakter. Die Fahrt wird dort keineswegs mit rasender Geschwindigkeit verbunden, wenn wir uns an die historische Verzögerung erinnern, mit welcher der Technologietransfer in Deutschland – tatsächlich ‚Zug um Zug‘ – vonstattenging. Im Roman *Die Kinder von Finkenrode* aus dem Jahr 1859 etwa ist nicht die Fahrt *an sich* ein faszinierendes Erlebnis, sondern sie *wird* es

¹⁴ Paul Virilio: *Ästhetik des Verschwindens*. Aus dem Französischen übers. v. Marianne Karbe u. Gustav Roßler. Berlin 1986, S. 59. Aus der Überforderung resultieren wiederum auch *physische* Symptome: „Das Fahren erzeugt Übelkeit [...], so als schließe das Zusammenschieben der Bedeutungen direkt auf den Magen [...]. Das Verschwinden der Einzelheiten der Welt im Flimmern der Geschwindigkeit [...] erzeugt] Ohrensausen, Sichtstörungen, Bild- und Farbausfälle.“ Paul Virilio, *Fahren, fahren, fahren ...* Aus dem Französischen übers. v. Ulrich Raulf. Berlin 1978, S. 26.

¹⁵ Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise*, S. 40.

¹⁶ Gustave Flaubert: *L'éducation sentimentale. Histoire d'un jeune homme*. Paris 1891, S. 234.

¹⁷ Zum Konzept des Chronotopos vgl. Michail M. Bachtin: *Chronotopos*. Mit einem Nachwort hg. v. Michael C. Frank u. Kirsten Mahlke. Aus dem Russischen übers. v. Michael Dewey. Frankfurt a. M., 4. Aufl. 2017.

erst durch die ‚romantische‘ Stimmung einer, mit Ludwig Tiecks Gedicht zu reden, „mondbeglänzten Zaubernacht“:

Die Gegend, durch welche der Eisenbahnzug flog, war flach – berg- und hügellos, am Tage vielleicht eintönig, reizlos, langweilig; die Nacht, der Mondenschein, der aus den Niederungen aufsteigende Nebel aber verliehen ihr einen Zauber, welchen die malerischste Landschaft zu dieser Zeit vielleicht nicht geboten hätte. Die schwarzen Föhrenwälder, bald näher heranziehend, bald in der Ferne zurücktretend, die weit in die Ebene hineinfunkelnden Wasserflächen der großen Havelseen, die Lichter in den vorbeifliegenden einsamen Häusern, Dörfern und größeren Ortschaften glitten vorüber [...] wie in einer Zauberlande. [...]“¹⁸

Es geht an dieser Stelle nicht um spektakuläres Tempo und/oder Unterhaltung, wiewohl die Stichwörter des Fliegens und der *Laterna magica* einen – bedächtigen – Nachklang daran evozieren. Vielmehr schildert Raabes Passage den nostalgischen Zauber glücklicher *Kindheitserinnerungen*: Der autodiegetische Erzähler fährt mit dem Zug an den Ort seiner Kindheit zurück und ist in seiner Wahrnehmung mit der an ihm „vorbeifliegenden“ *Vergangenheit* befasst. Der Fokus verschiebt sich mithin von einem nach außen gerichteten zu einem primär *inneren* Empfinden; buchstäblich ‚wie im Fluge‘, jedoch nicht ‚in fliegender Eile‘ gleitet vor dem inneren Auge das Gewesene und vor dem äußeren Auge die „Gegend“ vorüber – „wie in einer Zauberlande“. Die Wahrnehmungsdifferenz, die durch die *Laterna magica* im Vergleich zum antizipierten *Film* entsteht, unterstreicht die melancholische Vergangenheitsorientierung des Protagonisten; denn „[i]n der filmischen Wahrnehmung [...] findet die neue Wirklichkeit der vernichteten Zwischenräume [mittels der Eisenbahn] wohl ihren deutlichsten Ausdruck.“¹⁹

Genau 25 Jahre später, in *Pfisters Mühle* von 1884, wird die Zugfahrt bei Raabe erneut zum Anlass genommen, um über die Ambivalenz der Veränderung zu reflektieren. Diesmal jedoch ist nicht nur der persönliche, sondern auch und zumal der *gesellschaftliche* Wandel Gegenstand der Überlegung, der als Opfer der Idylle für den Fortschritt ausgelegt wird:

[U]nd dann war Pfisters Mühle nur noch in dem, was ich mit mir führte auf diesem rassellenden, klirrenden, klappernden Eilzuge, vorbei an dem Raum und an der Zeit.

18 Wilhelm Raabe: *Die Kinder von Finkenrode*. Berlin 1908, S. 10.

19 Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise*, S. 43.

Da brauchte ich dann wohl nicht mehr zu fragen: Wo bleiben alle die Bilder? ... Die von ihnen, welche bleiben, lassen sich wohl am besten betrachten im Halbtraum vom Fenster eines an der bunten, wechselnden Welt vorüberfliegenden Eisenbahnwagens.²⁰

Narratologisch gesehen ist, mit Jurij Lotmans Konzept der Grenzüberschreitung zu sprechen, das Ereignis der Zugfahrt hier „restitutiv“ statt „revolutionär“: Die Versetzung einer Figur über die Grenze eines semantischen Feldes wird in der erzählten Welt bei Raabe wieder rückgängig gemacht und damit aufgehoben, was eine resignative Akzeptanz des Fortschritts impliziert.²¹

2.

Wenn wir nun zu dem Primat der *Taktung* und der eisenbahnbedingten *Normierung der Zeit* übergehen, lassen sich analoge Tendenzen in der Wahrnehmung beobachten. Im englischen Genre der *Industrial Novel* sind einschlägige Beispiele zu finden, so etwa in Elizabeth Gaskells Roman *North and South*, der aus dem Jahr 1855 datiert und in dem der Süden Englands mit der industriellen Geschäftigkeit des Nordens kontrastiert wird.

Bis zur Synchronisierung der Uhrzeiten im Eisenbahnverkehr war die Zeit jeweils an dem lokalen Sonnenstand gemessen worden. Während die vormoderne Zeit also noch durch den Rhythmus der Natur bestimmt worden war, ging sie seit der Industrialisierung analog zur Arbeitsprogression vom Rhythmus in den optimierten *Takt* über, der seinerseits von (Stempel-)Uhren, Maschinen und automatisierten Abläufen diktiert wurde. Die lokale Zeit wurde ersetzt durch die *Eisenbahnzeit*.

In Gaskells *North and South* zieht die Protagonistin in den Norden Englands in eine fiktive Industriestadt, und die „railroad time“ erscheint ihr unerbittlich.

²⁰ Wilhelm Raabe: *Pfisters Mühle. Ein Sommerferienheft*. Berlin, 2. Aufl. 1894, S. 167. *Pfisters Mühle* gilt heute als zentraler deutschsprachiger Erzähltext zur Umweltverschmutzung im 19. Jahrhundert (verunreinigter Mühlbach durch Zuckerfabrik).

²¹ Zu Lotmans erzähltheoretischer Sujetteorie (Semantisierung des Raumes) vgl. Jurij M. Lotman: *Die Struktur literarischer Texte*. Aus dem Russischen übers. v. Rolf-Dietrich Keil. München, 3. Aufl. 1989. Das Fahren im Zug wird in deutschen Erzähltexten grundsätzlich nicht mit exorbitanter Geschwindigkeit verbunden; vgl. z. B. auch Theodor Fontanes Roman *Cécile* (1887), der mit einer Eisenbahnreise beginnt. (Anders als die faktualen Reisebeschreibungen thematisieren Fontanes *fiktionale* Erzähltexte freilich ohnehin weniger die eisenbahnbedingte Wahrnehmung von Raum und Zeit, sondern schildern vielmehr *soziale* Aspekte: Coupé-Gespräche im Zug, Landpartien mit der Eisenbahn etc.).

Als sie später zu Besuch in ihre alte Heimat fährt, wird der Nord-Süd-Kontrast erneut durch ihre *Zeit-Wahrnehmung* illustriert:

Her last alarm was lest they should be too late and miss the train; but no! they were all in time; and she breathed freely and happily at length [...], seeing the old south country-towns and hamlets sleeping in the warm light of the pure sun, which gave a yet ruddier colour to their tiled roofs, so different to the cold slates of the north. Broods of pigeons hovered around these peaked quaint gables, slowly settling here and there, and ruffling their soft, shiny feathers, as if exposing every fibre to the delicious warmth. There were few people about at the stations, it almost seemed as if they were too lazily content to wish to travel; none of the bustle and stir that Margaret had noticed [...] on the [...] North-Western line.“²²

Der Süden Englands wird in Margarets Wahrnehmung, vermittelt durch den heterodiegetischen Erzähler mit interner Fokalisierung, geradewegs zur Heterotopie, wo im Gegensatz zum Norden der eisenbahnbedingte Zeitdruck kaum zu spüren ist.²³

Demgegenüber wird der optimierte Takt als Nachfolge des natürlichen Rhythmus in der *französischen* Epik durchaus nicht negativ hervorgehoben – sogar im Gegenteil, wenn wir an *Le Tour du monde en quatre-vingts jours* (*Die Reise um die Erde in 80 Tagen*) von Jules Verne (1873) denken. Die durch die Eisenbahnzeit bedingte neue Zeitwahrnehmung bewertet der Geschwindigkeitstheoretiker Virilio hingegen abermals sehr kritisch:

Unter dem Vorwand von Pünktlichkeit und Sicherheit (Vermeidung von Zusammenstößen auf einspurigen Strecken) beginnt hier eine rigorose Verwaltung der Zeit. Man kommt zu einer gesellschaftlichen Regulierung, die zuerst die Reisenden, dann die Arbeiter und die ganze Gesellschaft umkrempelt. [...] Das monströse Emblem des Kultes der Pünktlichkeit wird an den Fronten der Bahnhöfe [...] errichtet; die Orte der Welt werden zu Stundenzeigern der Welt [...].

Deutsche Erzähltexte schildern die „Horolatrie“²⁴ in einer ausgeprägt *ambivalenten* Weise. Es gibt dort eine beachtliche Bandbreite von Textsorten, in der die ungewohnt präzise Zeitmessung zum einen anerkannt – und teilweise gar zelebriert –, zum anderen jedoch auch immer als grundsätzliches *Problem* mit einbezogen wird. Das Verhältnis zur neuen Eisenbahnzeit, d. h. zur Synchronisierung lokaler Uhrzeiten und mithin zu einer getakteten Lebensrealität, gestaltet sich in deutschen narrativen Texten überaus zwiespältig.

²² Elizabeth Gaskell: *North and South*. Leipzig 1855, S. 378.

²³ Zum Konzept der Heterotopie s. Michel Foucault: *Die Heterotopien. Der utopische Körper. Zwei Radiovorträge*, Frankfurt a. M. 2013, S. 9–22.

²⁴ Virilio: *Fahren, fahren, fahren ...*, S. 48.

Das auch sozial ausdifferenzierte, stratifizierte Spektrum reicht hier von den kurzen didaktischen Kalendergeschichten und den *Schwarzwälder Dorfgeschichten* Berthold Auerbachs (ab der Mitte des 19. Jahrhunderts) über den Unterhaltungsroman *Tag und Nacht* des damals äußerst populären Autors Friedrich Wilhelm Hackländer (1860) über die Techniknovellen des Eisenbahningenieurs Max Maria von Weber (eines Sohns des romantischen Komponisten Carl Maria von Weber) bis natürlich hin zu Gerhart Hauptmanns *Bahnwärter Thiel* (1888).

In Auerbachs volkstümlicher Kalendergeschichte *Auf einem Acker an der Eisenbahn*, die 1856 im *Schatzkästlein des Gevattersmanns* erschien, bestätigt ein Bauer in unbeholfener Zweideutigkeit, was sein jovialer Berater nur zu gerne hören will:

[D]ie Eisenbahn ist jetzt unsre beste Uhr und es hat doch was Prächtiges, daß man ganz genau weiß, wie viel es an der Zeit ist und die Genauigkeit und Pünktlichkeit, an die man sich durch die Eisenbahn gewöhnen muß, ist in allen Dingen von großem Nutzen, so wenig man das auch noch deutlich bemerkt [!].²⁵

Im Hinblick auf die neue Taktung bieten insbesondere *rurale Räume* einen illustrativen Schauplatz für die Diegese; so auch, um noch ein weiteres Beispiel anzuführen, in Max Maria von Webers Techniknovelle *Eine Winternacht auf der Lokomotive* von 1865. Diese technikaffine Novelle feiert Lokomotivführer und Heizer als ‚Helden der Eisenbahn‘, die während eines winterlichen Schneesturms unter großer Anstrengung den Zeitplan einzuhalten bestrebt sind, am Ende jedoch trotz höherer Gewalt ihre Fahrtprämie (als Bestandteil des Lohnes bei Pünktlichkeit) verlieren: „Sie kommen 20 Minuten zu spät,‘ knurrt der Inspektor, ‚Sie haben die Fahrtprämie verloren.“²⁶

Wie janusköpflich die Eisenbahnzeit in deutschen Erzähltexten zum Tragen kommt, zeigt schließlich auch Gerhart Hauptmanns *Bahnwärter Thiel* aus dem Jahr 1888. In Hauptmanns „novellistischer Studie“, in der die ‚unerhörte Begebenheit‘ wie in Webers Techniknovellen mit dem Dingsymbol des Zuges korreliert, ist Thiel nicht nur sozial (in seinem Milieu) und biologisch, sondern auch *technologisch* durch die Eisenbahn und ihr Diktat der Zeit determiniert: Unbewusst lebt er sein Leben ‚wie auf Schienen‘, seine ‚Weichen‘ sind ‚gestellt‘, und immer wieder schaut er auf die Uhr. Der Eisenbahnzeit ist er unterworfen, was eine essenzielle Überforderung für ihn bedeutet. Denn: Anders als in England

²⁵ Berthold Auerbach: *Schatzkästlein des Gevattersmanns*. Stuttgart, 6. Aufl. 1875, S. 317.

²⁶ Max Maria von Weber: *Aus der Welt der Arbeit*. Berlin 1868, S. 53. Die minutiöse Zeitwahrnehmung wird in dieser Novelle auch erzählpragmatisch nachempfunden: Es liegt fast durchgängig gleichzeitiges Erzählen vor.

und Frankreich variierte die Eisenbahnzeit am Ende des 19. Jahrhunderts im Deutschen Kaiserreich noch immer von Eisenbahngesellschaft zu Eisenbahngesellschaft; sie war – bis 1893 – noch immer eine reine Fahrplan-, d. h. keine gesetzlich offizielle Zeit,²⁷ so dass in Thiels Lebenswirklichkeit tatsächlich keine Normierung, sondern eine bedrängende *Pluralisierung* der Zeit statthat.²⁸

Der naturalistische Sekundenstil, in dem die erzählte Zeit mit der Erzählzeit vollständig zur Deckung kommt, korrespondiert in Hauptmanns Text nicht nur der Weiterentwicklung von Fotografie und Fonografie im ausgehenden 19. Jahrhundert, sondern auch – und nicht zuletzt – der auf die natürliche Zeitwahrnehmung folgenden exakten *Taktung durch die Eisenbahn*: „Von Sekunde zu Sekunde wachsend“, nähert sich die Eisenbahn aus der Ferne, „ein – zwei – drei milchweiße Dampfstrahlen quollen kerzengerade empor, und gleich darauf brachte die Luft den Pfiff der Maschine getragen.“²⁹ Für Thiel bedeutet die Eisenbahnzeit Schutz und Sicherheit, wiewohl sie – auf der anderen Seite – auch großen Druck ausübt und als Bedrohung auf ihn wirkt. Letztlich birgt sie, so wie die Schienenwelt als Ganzes, Thiels Existenzgrundlage wie auch seine Existenzvernichtung, Leben ebenso wie Tod.

3.

Kommen wir zu unserem letzten Untersuchungspunkt: der durch die Eisenbahn bewirkten *Raum-Wahrnehmung* im Kontext sich wandelnder *Umweltbedingungen*. Auch dort ist die englische Epik tendenziell kritisch ausgerichtet, wobei im Laufe der Zeit – und mit der rapide fortschreitenden Verdichtung des Streckennetzes – jedoch auch eine Assimilation an bestehende Verhältnisse eintritt. Vereinzelt unternommene Versuche, eisenbahnbedingte Eingriffe in die Natur zu minimieren, schlagen fehl. Die Diskrepanz – mit Dominanz der Technik – bleibt bestehen, so wie in Thomas Hardys Roman *A Laodicean* von 1881. Der Titel rekurriert dort auf die biblische Gemeinde in Laodizea (Offb 3,14–16) und deutet auf den scheitern müssenden Versuch der Tochter eines begüterten Eisenbahnunter-

²⁷ Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise*, S. 43f.

²⁸ Zur verzögerten Synchronisierung der Uhrzeiten im Deutschen Kaiserreich und dem damit einhergehenden Chaos s. neuerdings auch Caroline Rothauge: *Zeiten in Deutschland 1879–1919. Konzepte, Kodizes, Konflikte*. Paderborn 2023 (Geschichte der technischen Kultur, Bd. 16; im Druck).

²⁹ Gerhart Hauptmann: *Bahnwärter Thiel*. Ausgewählte Werke in acht Bänden, Bd. 8. Hg. v. Hans Mayer. Berlin 1962, S. 41, 51.

nehmers, Paula Power, halbherzig, d. h. mit ‚kleiner Kraft‘, Altes und Neues miteinander zu vereinbaren.

Gerade die Opposition von Technik und – unberührter wie kultivierter – Natur wird in *französischen* Erzähltexten indes als *Stimulus* erlebt. Dort erscheint nicht etwa „eine malerische Landschaft durch die Eisenbahn zerstört, sondern“ gerade „umgekehrt, eine an sich eintönige Landschaft wird durch die Eisenbahn erst in eine ästhetisch ansprechende Perspektive gebracht. Die Eisenbahn inszeniert“ – vgl. das Theater und den antizipierten Film – tatsächlich „eine neue Landschaft.“³⁰ So auch noch in Émile Zolas Roman *La bête humaine* (*Die Bestie im Menschen*), der aus dem Jahr 1890 datiert. In Zolas Text wird die Eisenbahn als ‚besserer Mensch‘ verstanden, so dass die Lokomotive folgerichtig auch einen *Vornamen* erhält: Lison. Anders als der Mensch und die Natur ist ‚die Lison‘ als Werk der Technik mustergültig und berechenbar, was die französische Tendenz des Technikoptimismus affirmiert, sie jetzt aber doch anders als zuvor *akzentuiert* (in Anlehnung an Zolas „experimentellen Roman“): Der Mensch wird nun nicht länger der Technik (und dem Fortschritt), sondern der – niederen – Natur zugeordnet. Auch den französischen Naturalismus prägt derweil noch immer die habituelle, hierarchische *Opposition von Technik und Natur*, die meistens auch in *deutschen* Erzähltexten zum Ausdruck kommt.

Die Wirkung der Eisenbahn auf die Umgebung wird in deutschen narrativen Texten – auch in *diesem* Punkt – auffallend *widersprüchlich* wahrgenommen. Vor diesem Hintergrund exemplifiziert Hauptmanns bereits erwähnter *Bahnwärter Thiel* jedoch auch eine Neuerung, wie sogleich deutlich werden wird. Einerseits bedeutet die Trennung von Technik und Natur für Thiel die entlastende Trennung zweier Lebenswirklichkeiten; andererseits nimmt Thiel auch die Gewaltausübung auf die Umwelt – als anthropogene Gefährdung ökologischer Verhältnisse – umfassend wahr: Forstschäden durch die Geradlinigkeit der alles durchschneidenden Gleise, eisenbahnbedingte Eingriffe in den Lebensraum von Tieren, achtlose Abfallentsorgung aus fahrenden Zügen.

Der konventionelle Kontrast von Technik und Natur, bei dem die Technik in den Fokus rückt, wird bei Hauptmann, und das ist in der Tat bemerkenswert, allerdings auch *aufgehoben*, indem die Eisenbahn- und die Naturwahrnehmung sich *vermengen* – erneut in feierlicher ebenso wie in beklemmender Beschreibung:

Die Sonne, welche soeben unter dem Rande mächtiger Wolken herabhing, um in das schwarzgrüne Wipfelmeer zu versinken, goß Ströme von Purpur über den Forst. Die Säulen-

30 Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise*, S. 58.

arkaden der Kiefernstämme [...] entzündeten sich [...] von innen heraus und glühten wie Eisen.

Auch die Geleise begannen zu glühen, feurigen Schlangen gleich [...]. Und nun stieg die Glut langsam vom Erdboden in die Höhe, erst die Schäfte der Kiefern, weiter den größten Teil ihrer Kronen in kaltem Verwesungslichte zurücklassend, zuletzt nur noch den äußersten Rand der Wipfel mit einem rötlichen Schimmer streifend.³¹

Für Thiel werden die Eisenbahngleise und der Forst während des Sonnenunterganges unbewusst zu *einem* Raum: Die Natur (Kiefernstämme) wird wie die Technik (Gleise) wahrgenommen, die Technik (Gleise) ihrerseits wie die Natur (Schlangen). In der oben zitierten Passage besitzt die Natur eine veritable agentielle Kraft, die mit der Technik, d. h. den Eisenbahngleisen, in direkter Wechselwirkung steht.

Dies eben ist es, was der aktuelle *Ecocriticism* unter Rekurs auf die Akteur-Netzwerk-Theorie vornehmlich in der *Gegenwartsliteratur* erforscht (dort freilich zumal in der Verschränkung von Menschen-, Tier- und Pflanzenleben): In einem offenen, dynamischen, gerade *nicht* hierarchischen System sind nach dem „Symmetrieprinzip“ Natur wie Menschen *gleichberechtigte* Akteure. (Das eingangs angeführte klassische *Nature Writing* und das aktuelle ökokritische Konzept der *Agency* stehen somit zueinander in einem diametralen Gegensatz.)

Die ursprünglich sozialwissenschaftliche Akteur-Netzwerk-Theorie untersucht jedoch auch explizit die Bedeutung *technologischer Erzeugnisse* als interaktiven Aktanten bzw. Akteuren.³² Gerade dies wird nun für Hauptmanns Text signifikant: Nicht der Mensch selber, sondern die *Eisenbahngleise* als seine technologische Erzeugung treten hier in eine aktive Interaktion mit der Natur, so dass beides – gleichrangig – ineinandergreift. Aus der narrativ tradierten, selbstverständlichen Opposition von Technik und Natur wird in *Bahnwärter Thiel* mithin ein enthierarchisiertes, offenes *Zusammenwirken* – was die diskrepante Wahrnehmung der Titelfigur freilich in diesem Fall noch potenziert.

4.

Der Wandel in der Perzeption von Raum und Zeit, der mit der Eisenbahn als neuem Transportmittel erfolgte, ist ein für die Literaturwissenschaften vielversprechendes Forschungsdesiderat. Bislang gab es zumal traditionelle *motiv-*

³¹ Hauptmann: *Bahnwärter Thiel*, S. 41.

³² Vgl. dazu besonders Bruno Latour: *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford 2005.

geschichtliche Studien zur Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Der vorliegende Beitrag sollte das Potential skizzieren, das im Bereich des *Wahrnehmungswandels* liegt – unter Berücksichtigung verschiedener aktueller, *kulturwissenschaftlicher* Ansätze, die es sich lohnen würde, im Hinblick auf das Thema näher zu betrachten.

Aus komparatistischer Perspektive wurden typologisch *fiktionale Erzähltexte* beleuchtet, wobei kanonische ebenso wie unbekanntere und marginalisierte Werke exemplarischer AutorInnen herangezogen wurden, um das breite, von Hybridität gekennzeichnete Spektrum des Gegenstandes erstmalig zu konturieren.

Dabei fällt auf: Der eisenbahnbedingte Wahrnehmungswandel ist in englischen, französischen und deutschen Erzähltexten des 19. Jahrhunderts durchaus unterschiedlich konnotiert. Die englische Epik neigt in sämtlichen behandelten Aspekten (Raum- und Zeitwahrnehmung beim Fahren; Zeitwahrnehmung im Hinblick auf die Eisenbahnzeit; Raumwahrnehmung im Kontext sich wandelnder Umweltbedingungen) zu einer *kritischen*, dabei aber auch *anwendungsbezogenen* Darstellung; die französische Epik tendiert zu einer *affirmativen* bis zuweilen auch *euphorischen* Beschreibung, und in der deutschen Epik schließlich zeigt sich eine zögernde, *ambivalente* Handhabung des Themas. Die ausgeprägte Janusköpfigkeit entspricht dabei der in sich widersprüchlichen, inkonsistenten deutschen Eisenbahn-*Geschichte*. Gleichwohl erlaubt es Hauptmanns *Bahnwärter Thiel*, die ökokritischen Ausrichtungen des *Environmentalism* und der Tiefenökologie gleichwertig nebeneinander zu betrachten.

Der durch die Eisenbahn bewirkte Wahrnehmungswandel erfolgt ‚nach der Natur‘ zumeist in einem *temporalen* Sinn, d. h. die narrativen Texte illustrieren die progressive *Ablösung* von der Natur, *nachdem* die Technik diese supprimiert hat. In Einzelfällen – dem Topos des Fliegens (wie ein Vogel) und der bei Hauptmann konstatierten Interdependenz von Technik und Natur – ist die Perzeption ‚nach der Natur‘ allerdings auch in einem *modalen* Sinne zu verstehen (als technische *Imitatio Naturae*).

Die Thematik und ihr komparatistischer Zugriff sind in jedem Fall geeignet, eingehender untersucht zu werden. Es besteht, wie deutlich werden konnte, eine hohe interdisziplinäre Anschlussfähigkeit mit vielschichtigen Anknüpfungspunkten. Auch ließe der Gegenstand sich auf weitere Facetten des eisenbahnbedingten Wahrnehmungswandels, so etwa Lärm und Luftverschmutzung (Staub, Dampf, Qualm), fruchtbar übertragen. Dies alles ebenso differenziert wie auch zusammenhängend zu erhellen, ist Ziel und Aufgabe noch für die Zukunft.