

FVF  
FORUM VORMÄRZ FORSCHUNG  
Jahrbuch 2008

# Wege in die Moderne

Reiseliteratur von  
Schriftstellerinnen und Schriftstellern  
des Vormärz

AISTHESIS VERLAG

AV

Kuratorium:

Olaf Briese (Berlin), Erika Brokmann (Detmold), Birgit Bublies-Godau (Bochum), Claude Conter (Luxemburg), Norbert Otto Eke (Paderborn), Jürgen Fohrmann (Bonn), Gustav Frank (Nottingham) Martin Friedrich (Wien), Bernd Füllner (Düsseldorf), Detlev Kopp (Bielefeld), Rainer Kolk (Bonn), Hans-Martin Kruckis (Bielefeld), Christian Liedtke (Düsseldorf), Harro Müller (New York), Maria Pormann (Köln), Rainer Rosenberg (Berlin), Peter Stein (Lüneburg), Florian Vaßen (Hannover), Michael Vogt (Bielefeld), Fritz Wahrenburg (Paderborn), Renate Werner (Münster)

FVF  
FORUM VORMÄRZ FORSCHUNG

Jahrbuch 2008  
14. Jahrgang

Wege in die Moderne  
Reiseliteratur von  
Schriftstellerinnen und Schriftstellern  
des Vormärz

herausgegeben von  
Christina Ujma

AISTHESIS VERLAG

Das FVF im Internet: [www.vormaerz.de](http://www.vormaerz.de)

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in  
der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische  
Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Das FVF ist vom Finanzamt Bielefeld nach § 5 Abs. 1  
mit Steuer-Nr. 305/0071/1500 als gemeinnützig anerkannt.  
Spenden sind steuerlich absetzbar.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht  
mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.

Redaktion: Detlev Kopp

© Aisthesis Verlag Bielefeld 2009  
Postfach 10 04 27, D-33504 Bielefeld  
Satz: Germano Wallmann, [www.geisterwort.de](http://www.geisterwort.de)  
Druck: docupoint GmbH, Magdeburg  
Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-89528-728-2  
[www.aisthesis.de](http://www.aisthesis.de)

Jenny Warnecke (Freiburg/Br.)

Die Eisenbahn: eine zugkräftige Metapher der Revolution von 1848 in Louise Astons Roman *Revolution und Contrerevolution* (1849)

Ein langgezogenes Pfeifen kündigte ihr die Annäherung des Breslauer Zuges an.<sup>1</sup>

In Louise Astons Roman „Revolution und Contrerevolution“ steht die Eisenbahn als Metapher für die revolutionären Hoffnungen von 1848. Das langgezogene Pfeifen kündigt nicht nur den Zug, sondern auch die anrollende, unaufhaltsame Revolution an. Die ganze Erzählung hat das neue Tempo der Eisenbahn, das der ‚aus dem Rahmen gefallenen‘, revolutionären Zeit entspricht: Die Information über die ausgebrochene Revolution wird von den Protagonisten wie selbstverständlich durch ihre rasche Eisenbahnreise weitergereicht. Die Geschwindigkeit der Eisenbahn bietet einen Vorsprung, der mit der politischen Beschleunigung, d.h. mit den revolutionären Ereignissen korrespondiert. Louise Aston inszeniert die Eisenbahn an den revolutionsentscheidenden Orten: die räumliche Geschlossenheit der Orte wird aufgehoben – die Revolution breitet sich überall hin aus. Die Zwischenräume zwischen den revolutionären Zentren Wien, Berlin und Frankfurt schnurren durch die Zugreise zusammen.

Die Selbstverständlichkeit, mit der die Eisenbahn als Motiv im Roman inszeniert wird, spiegelt die Hoffnung der Autorin, dass die neue Mobilität auch gesellschaftliche Neuerungen und Freiheiten mit sich bringt.

---

1 Louise Aston. *Revolution und Contrerevolution*. Mannheim: J. P. Grohe. 1849. Bd. II. S. 10. Eine der wenigen Langstreckenverbindungen, die 1848 bereits bestand war die Route Breslau-Berlin. Die Wiener Eisenbahn in den weiten Norden wurde erst 1852 eingeweiht.

## Louise Aston: Mittendrin

„Immer frischer, immer dreister, stürzt ins Leben Euch hinein!“ Louise Aston<sup>2</sup>

Louise Aston war 1848 eine der wenigen Frauen, die sich in die männliche Domäne der Politik vorgewagt haben. Als geschiedene Frau hat sie mit souveräner Autoritäts- und Moralverweigerung die ‚Konvenienz-Ehe‘ zur ‚Prostitution‘ erklärt. In Berlin wird die ‚selbstbestimmte Liebe‘ ihr an George Sand angelehntes Lebensmotto. Aston betritt das sozialphilosophische Parkett, auf dem durch Konkurrenzen<sup>3</sup> hochproduktive Utopie und Theorie geschmiedet wird. Sie partizipiert am Kreis der Berliner ‚Freien‘ um Edgar und Bruno Bauer und Max Stirner. Neben kommunistischen Ideen ist das Geschlechterverhältnis Thema, es wird inszeniert wie persifliert.<sup>4</sup>

Ihre willkürliche erste Ausweisung aus Berlin skandalisiert Aston öffentlich.<sup>5</sup> Sie reist 1848 mit den Berliner Freischärlern nach Schleswig, um Verwundete zu pflegen. Im Oktober 1848 gründet sie die Zeitschrift „Der Freischärler. Für Kunst und soziales Leben“, die bald verboten wird. Ihre zweite Ausweisung folgt. Wieder protestiert sie selbstbewusst und ironisch:

„Der edle Mensch tut das Gute nur um des Guten willen, der Künstler übt die Kunst nur um der Kunst willen, die Polizei weist aus, nur um der Ausweisung willen.“ Louise Aston. *Der Freischärler*. (16.12.1848)

1849 schreibt sie als Zeugin der politischen Ereignisse ihren letzten Roman „Revolution und Contrerevolution“ in „märchenhaftes Gewand“<sup>6</sup> gekleidet. Sie verfasst die literarisierte Aufklärung über die politischen Vorgänge mit den Stilmitteln des Kolportageromans. Aston knüpft für ihre Leser „den rothen Faden“<sup>7</sup> der aktuellen Ereignisse zu einem „Revolutionsdrama“<sup>8</sup>. Die

2 Zeilen aus Louise Astons Gedicht ‚Dithyrambe‘. Siehe Gedichtband: *Louise Aston. Wilde Rosen. Zwölf Gedichte*. Berlin: W. Moeser und Kühn. 1846. S. 20.

3 Vgl. Olaf Briese. *Konkurrenzen. Philosophische Kultur in Deutschland 1830-1850 Portraits und Profile*. Würzburg: Königshausen & Neumann. 1998.

4 Wolfgang Eßbach. *Die Junghegelianer. Soziologie einer Intellektuellengruppe*. München: Wilhelm Fink. 1988. S. 312ff.

5 Louise Aston. *Meine Emancipation, Verweisung und Rechtfertigung*. Brüssel: Carl Georg Vogler. 1846.

6 Aston. *Revolution und Contrerevolution* (wie Anm. 1). Vorrede. S. 2.

7 Aston. *Revolution und Contrerevolution* (wie Anm. 1). Vorrede. S. 2.

8 Aston. *Revolution und Contrerevolution* (wie Anm. 1). Vorrede. S. 1.

revolutionären Ereignisse von 1848 in Berlin, in Schleswig und in Frankfurt am Main werden detailgenau geschildert. Die Dringlichkeit und die Eile werden im Vorwort auf einer Metaebene thematisiert: Sie ist in den „Strudel der gewaltigen Thaten hineingerissen“<sup>9</sup> worden. Mit diesem Roman arbeitet sich Aston als eine der ersten SchriftstellerInnen reflektierend an ihren persönlichen Erlebnissen und der allgemeinen Enttäuschung über die Niederlage der Revolution ab.<sup>10</sup>

Die Berliner Barrikadenkämpfe vom 18. März 1848 hat Aston vor Ort erlebt. Astons literarische Beschreibung von Apenrade in Nordschleswig stimmt mit der Landkarte überein, und die Straßenzüge von Frankfurt sind bis in die Details des Hauptversammlungsortes der Paulskirchenabgeordneten des Lokals ‚Mainlust‘ exakt.<sup>11</sup>

Aston benutzt die typischen literarischen Techniken des sozialen Romans im Vormärz: in scharfer ‚Kontrasttechnik‘ wird die arme proletarische Familie Naumann dem um seine Privilegien besorgten, jedoch reichen Adel in den Salons gegenübergestellt.<sup>12</sup> Aston leuchtet repräsentative Spielräume aus: ihr Roman spielt in dekorativen Wohnzimmern, auf der Berliner Barrikade, im Königspalast, unter der Laterne auf der Straße, im Gefängnis und im Gewächshaus, im Ruderboot sowie vor der Frankfurter Paulskirche. Das Vielpersonenschema mit allen repräsentativen Gesellschaftsgruppen ist breit angelegt: Die Zigarrenwicklerin Anna, der Polizeipräsident Minutoli, der verführerische Konterrevolutionär Lichnowsky, die intrigierende Baronin im Salon und schließlich König Friedrich Wilhelm IV. selbst. In Anlehnung an die Kolportagetechnik werden die Gesellschaftsklassen sowohl durch politische Koalitionen, als auch durch verschlungene Liebesbeziehungen miteinander in Beziehung gesetzt. Die trivialen Passagen sind ein typisches Merk-

---

9 Aston. *Revolution und Contrerevolution* (wie Anm. 1). Bd. I. S. 2.

10 In der Folge der Revolution wurden eine Reihe Romane verfasst, die bei Kerstin Wilhelms als ‚Revolutionsromane‘ untersucht wurden. Astons Roman „Revolution und Contrerevolution“ hat Wilhelms systematisch in seinen Motiven erhellt und als Teil des ‚revolutionären Metaromans von 1848‘ eingeordnet. Kerstin Wilhelms. *Literatur und Revolution. Schauplätze und Geschlechterdramaturgie in Romanen der 1848er Revolution*. Köln/Weimar/Wien: Böhlau. 2000.

11 Vgl. Veit Valentin. *Frankfurt am Main und die Revolution von 1848/49*. Stuttgart und Berlin: Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger. 1908. S. 197.

12 Zur Kontrasttechnik vgl. Hartmut Steinecke. *Romantheorie. Texte vom Barock bis zur Gegenwart*. Stuttgart: Reclam. 1999. S. 169.

mal der historischen Zeitromane zur 1848er Revolution und keineswegs auf weibliche Autorschaft beschränkt.

Neben der Kontrasttechnik und der Reportage gibt es bei Aston ein herorstechendes Stil-Merkmal, das hier „Drehbuchcharakter“ genannt wird. Die „Kameraführung“<sup>13</sup> bestimmt die Perspektive auf die Orte und Menschen. Rückblenden und Vorausschau werden durch den Erzählerinnen-Kommentar eingeblendet, die Polyperspektive wird mit dem Mittel der Überblendung hergestellt.

Ein Effekt von Astons Erzählweise ist eine neue Egalität der Personen. Die Klassen- oder Standesunterschiede werden mit der durchgehenden Kamerafahrt aufgehoben. Die üblichen abgeschlossenen Räume, die die Standeszugehörigkeit repräsentieren, sind nun durchlässig. Die zweifelnde Innensicht der Fabrikarbeiterin Anna steht auf der selben Ebene wie die des zweifelnden Königs: die Figuren werden durch die Nahaufnahme auf ein gleiches Niveau von Menschlichkeit gestellt, das Ideal von der Gleichheit aller Menschen wird in diesem Erzählstil ausgedrückt.

In dieses realhistorische Setting hinein entwirft Aston ihre Protagonistin Alice von Rosen, die alle Fäden der Intrige in den Händen hält und die Revolution sowohl in den adligen Kreisen lenkt, als auch der subversiven ‚Gesellschaft der Achtzehner‘ vorsteht. In Männerkleidung<sup>14</sup> kämpft Alice von Rosen auf den Berliner Barrikaden von 1848 und entdeckt schließlich den ‚Verrat‘ an der Deutschen Nationalversammlung, personifiziert in dem Abgeordneten Felix von Lichnowsky. Wenn Louise Aston ihre Romanhandlung um diesen politischen Verrat ranken lässt, bewegt sie sich im Konsens mit ihren revolutionären Zeitgenossen wie die Proklamation der Pfingstweide-Versammlung in Frankfurt am Main am 17. September 1848

---

13 Diesen Begriff verwendet Wimmer für Astons Stil: Barbara Wimmer (1993) *Die Vormärzschriftstellerin Louise Aston. Selbst- und Zeiterfahrung*. Frankfurt/M./Berlin/Bern/New York/Paris/Wien: Peter Lang, 1983. S. 83.

14 „Alice eilte nach Hause, um sich in ihre Männerkleidung zu werfen. [...] „Hört Ihr den Kanonendonner? Ha, der Tanz hat schon begonnen, und ich bin noch immer nicht im Festkleide, um daran Theil nehmen zu können.“ [...] „Salvador, meine Pistolen! Sind sie geladen?“ „Ja.“ „Gut. Jetzt wirf mir den Mantel über. Beunruhige Dich nicht, Lydia. Was wir in Wien versäumt haben, holen wir hier nach“, sagte lachenden Mundes Alice, indem ihr Herz ungestüm pochte. „Die Revolution bricht los, mein Kind.“ Aston. *Revolution und Contre-revolution* (wie Anm. 1). Bd. II. S. 77f.

es ausdrückt und wie es Friedrich Engels rückblickend in seiner politischen Analyse benennt.<sup>15</sup>

Die revolutionsentscheidenden Orte und politischen Handlungen sind historisch getreu nachgezeichnet, fiktive Protagonistinnen mit realhistorischen Figuren verwebt, so dass Authentizität erzeugt wird und die utopischen Handlungsentwürfe eine reale Dynamik erhalten.

Aston bedient sich in ihrem Roman einer Art Collagetechnik. Aus Zeitungsnotizen, Gerüchten und bekannten Tatsachen baut sie eine für ZeitgenossInnen schlüssige Romanhandlung, die in sich tragfähig bleibt. Das Buch beansprucht gleichzeitig ein detailgetreues politisches Tagebuch zu sein, das Zeugnis von dem Verrat an der Schleswig-Holsteinischen Sache gibt.

Ähnlich wie die Eisenbahn in Astons Roman mit einer Suggestionskraft aufgeladen wird, die sie 1848 noch nicht erfüllen konnte, erhält Astons Protagonistin Alice von Rosen eine Macht und Handlungsfreiheit, die für Frauen um 1848 utopisch war.

Auch in ihren ersten beiden Romanen<sup>16</sup>, in denen dieselben Eisenbahn-routen wie 1848 bereits vorhanden waren, sind ihre Protagonistinnen viel auf Reisen. Sie fahren jedoch wie üblich mit der Kutsche; von einer Eisenbahn ist hier keine Spur. In „Revolution und Contrerevolution“ dagegen (1849) wird die Eisenbahn geräusch- und wirkungsvoll ins Bild gesetzt. Aston inszeniert die Eisenbahn am revolutionsentscheidenden Ort Berlin. Es wird eine räumliche Nähe zur Wiener Revolutionsmetropole hergestellt – die Revolution breitet sich überall hin aus und wird durch den zündenden Funken der Pariser Revolution Teil der europäischen Erhebung. Der ländliche Zwischen-Raum, der bei der Durchquerung des nicht-revolutionären Raumes von Stadt zu Stadt ‚vernichtet‘ wird, bleibt ausgespart.

---

15 Vgl. Friedrich Engels. *Revolution und Konterrevolution in Deutschland*. MEW Bd. VIII. 1852. S. 78.

16 Louise Aston. *Aus dem Leben einer Frau*. Hamburg: Hoffmann und Campe. 1847. Und: Louise Aston. *Lydia*. Magdeburg: Emil Bänsch. 1848. In Astons ersten beiden Romanen lösen sich Frauen aus den gesellschaftlich vorgegebenen Bahnen und entscheiden sich gegen die Verfügbarkeit für ihre Männer zugunsten eines unsicheren aber freien Lebens. Vergewaltigung in der Ehe, Frauenfreundschaften und selbstbestimmte Entfaltung der Frauen sind, neben Elementen des Sozialromans, Astons Themen.

## Vorsprung durch Technik

Die bis dahin schnellste Möglichkeit der Informationsübermittlung war der Telegraph und das Medium Zeitung.

„Diesen Brief“, fuhr er fort, indem er auf die vor ihm liegenden Briefe wies, „geben Sie nicht eher ab, als bis Sie den Ausbruch der Revolution in Wien durch die Zeitungen erfahren haben.“ Fürst Lichnowsky an Alice von Rosen in Wien.<sup>17</sup>

Im Roman wird der Telegraph gekappt und die Zeitung wird von der Eisenbahn überholt: der reisende Fürst<sup>18</sup> wird selbst zum Medium der Nachricht. Wie in der Wahrnehmung des Reisenden Ruskin, der die Verdinglichung seiner selbst beschreibt:

Schienenstrang, Einschnitte, Tunnels erscheinen so als der Lauf, in dem das Projektil Eisenbahn dahinschießt. Der Reisende, der in diesem Projektil sitzt, hört auf, Reisender zu sein, und wird, wie ein Topos des Jahrhunderts besagt, zum Paket.<sup>19</sup>

Der atemlose Plan geht weiter, indem die Zeit, die Fürst Lichnowsky so schnell überbrückt hat, dass nur der Telegraph ihn hätte überholen können, genutzt werden muss. Da die Eisenbahn nicht durchgängig von Wien benutzbar war, hat die zweitschnellste Lösung mit Umsteigen dafür gesorgt,

---

17 Aston. *Revolution und Contrerevolution* (wie Anm. 1). Bd. I. S. 52f. Am 05. März 1848.

18 Im Jahr 1848 gab es noch keine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Wien, so dass die Post für den Brief- und Personentransport zwischen beiden Städten sorgte. Die schnellste Verbindung führte von Wien über Breslau nach Berlin. Die gesamte Reisezeit betrug zwischen Wien und Berlin 102:30 Stunden. Briefpost benötigte insgesamt 86:15 Stunden von Wien nach Berlin. (Auskunft: Jürgen Küster, Leiter von Bibliothek und Archiv Museum für Kommunikation Frankfurt am Main. Mai 2008) Rüdiger Hachtmann behauptet ohne Quellenangabe, dass seit 1847 bereits eine Eisenbahn-Verbindung von Wien nach Berlin existiert habe. Er schreibt, dass ein Anschluss an die österreichische Nordbahn in Breslau bestand, was nicht den Tatsachen entspricht. Rüdiger Hachtmann. *Berlin 1848. Eine Politik- und Gesellschaftsgeschichte der Revolution*. Bonn: Dietz Nachfolger. 1997. S. 87.

19 Ruskin zit. n. Wolfgang Schivelbusch. *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit*. Frankfurt/M.: Fischer. 1993. S. 53.

dass er möglichst schnell zum Breslauer Bahnhof kommt, der bereits seit 1841 existiert, um die Eisenbahn nach Berlin zu nehmen.

„Meine Akademiker haben wie Löwen gekämpft. Sobald der Sieg des Volkes entschieden und seine Friedensbedingungen angenommen, bestieg ich, da die Eisenbahn noch nicht zu benutzen war<sup>20</sup>, meinen Renner<sup>21</sup>, nahm in der nächsten Stadt Kurierpferde und war schon am andern Tage in Breslau.

Unmöglich kann vor mir schon die Nachricht angelangt sein, wenn die Regierung nicht auf telegraphischem Wege davon in Kenntniß gesetzt ist. Aber auch das glaube ich nicht, da alle öffentlichen Gebäude vom Volke besetzt waren. Laß uns die Zeit nutzen. Vorgestern war die Wiener Revolution, übermorgen *muß* die Berliner vollendet sein.“

„Einer unserer einflußreichsten Volksführer sitzt im Gefängniß.“<sup>22</sup>

Dieser Vorsprung ist ein Zeichen für den Sieg der Revolution und wird im Roman nur durch die Festnahme des proletarischen Anführers Ralph, der in Borsigs Maschinenfabrik arbeitet, und den möglichen Verrat Gilberts, zunichte gemacht. Gilbert ist der personifizierte Verräter, der als Doppelagent Menschen entführt, sich als Spion betätigt und die Konterrevolution unterstützt.

## Verdichteter Raum

Die Distanzen zwischen den revolutionären Zentren Wien, Berlin und Frankfurt schnurren in Astons Roman durch die Zugreise zusammen.

„A propos, kennen Sie Herrn von St. Just? Doch, nein, das ist ja unmöglich, da er erst seit kurzer Zeit hier ist und Sie kaum von der Eisenbahn gestiegen sind.“<sup>23</sup>

Die Zeit in Astons Roman vergeht sehr schnell und wird als sich selbst überholend dargestellt. Zur Unterstreichung der Geschwindigkeit wird die

---

20 Die im Revolutionsjahr 1848 in Wien begonnene Errichtung der Semmeringbahn wurde erst 1854 fertiggestellt.

21 Schnelles Pferd.

22 Aston (1849) *Revolution und Contrerevolution* (wie Anm. 1). Bd. II. S. 11. Hervorhebung J.W.

23 Aston (1849) *Revolution und Contrerevolution* (wie Anm. 1). Bd. I. Buch II. S. 188. Hervorhebung J.W.

Eisenbahn eingeführt, mit der Alice von Rosen nach Berlin gekommen ist, um revolutionsentscheidende Briefe zu übergeben. Einen hat sie offensichtlich Gilbert gegeben, der in der „Gesellschaft der Achtezner“ davon berichtet, einer Vereinigung zur Organisation der Berliner Revolution:

„Diese Briefe habe ich vor einer halben Stunde von einer Freundin erhalten; und nun rathet einmal, wer sie mir gebracht hat? – Unsere Präsidentin.“ Diesmal hatte es nicht bei einem bloßen Gemurmel sein Bewenden. Die Gesellschaft brach in einen Schrei des freudigsten Erstaunens aus und bestürmte den lächelnden Gilbert mit Vorwürfen, daß er *Alicen* nicht mitgebracht. Nur Ralph verharrete düster und in sich gekehrt an seinem Platze.

„Es war unmöglich“, fuhr Gilbert fort, „Alice war zu angegriffen von der schnellen Reise<sup>24</sup>, auch war ich nicht gewiß, ob die Versammlung vollzählig sein würde. Auf Morgen denn.“<sup>25</sup>

Die beschleunigte Zeit zu nutzen, die durch die schnelle Reise entsteht, ist ein Zeichen der Macht von Alice von Rosen. Doch selbst die Präsidentin braucht einen Tag Erholung, um von dem ‚Paket‘ in der Eisenbahn wieder zum Menschen zu werden.

Dieselbe Assoziation hat die Eisenbahn in Arnold Ruges Roman „Der Demokrat“. Das 6. Kapitel *Eine Nacht in Berlin* handelt von den revolutionären Ereignissen des 18. März 1848 in Berlin und beginnt mit der Eisenbahnreise von Potsdam nach Berlin.

Der letzte Wagenzug auf der Eisenbahn gelangte bei Nacht vor die Tore von Berlin. Er führte Franzisca und unseren Doktor. Der alte Doctor [sic] war auf die günstige Nachricht, der König habe alles bewilligt und die Stadt wäre voll Jubel, zurückgeblieben, während ihn vorher die Besorgnis um den Ausgang der Berliner Bewegung zur Reise trieb. [...] Schon unterwegs, wenn sie anhielten und das Getöse der Menschen nachließ, hatten unsere Freunde Kanonendonner und das Knallen des Gewehrfeuers gehört. Einige Reisende besorgten, es sei der Straßenkampf, andere behaupteten, es wären Freudenschüsse und Feuerwerke. Am Bahnhof löste sich nun das Rätsel. Das Militär hielt alle Zugänge der Stadt besetzt, und der wildeste Straßenkampf wütete in Berlin.<sup>26</sup>

24 Zum Diskurs der ‚schnellen‘ Eisenbahnfahrt siehe: Schivelbusch. *Geschichte der Eisenbahnreise* (wie Anm. 19). Kapitel: *Das panoramische Reisen*. S. 51-66.

25 Aston. *Revolution und Contrerevolution* (wie Anm. 1). Bd. II. S. 145.

26 Arnold Ruge. *Der Demokrat. Eine Revolutionsnovelle*. 1850. Neu erschienen durch Hans-Martin Sass. Arnold Ruge. Werke und Briefe. Bd. VIII. *Der Demokrat. Eine Revolutionsnovelle. / Unser System 1850*. Aalen: Scientia. 1998. S. 27.

Der Bahnhof wird zum Ort der Aufklärung über die ungeklärte revolutionäre Geräuschkulisse der Nacht. Die Dynamik des heranrollenden Zuges spiegelt die Woge revolutionären Umsturzes.

## Nationen-Raum

Um sich die revolutionäre Beschleunigung zu verdeutlichen, die die Eisenbahn mit sich bringt, muss man sich die bis dahin übliche Geschwindigkeit vor Augen führen. Das Tempo der „Schneckenpost“ war vor den ersten Eisenbahnlinien ein von Schriftstellern „gern beklagtes Ärgernis und Symbol für den ausbleibenden Wandel der politischen Verhältnisse“<sup>27</sup>. Als die ersten Bahnen in England für bürgerliches Publikum offen waren, diskutierten Ärzte über „Eisenbahnkrankheiten“; die Passagiere klagten über Schwindel, Übelkeit, Kopfschmerzen, Lähmungen, Gliederschmerzen, Schwächegefühl. Es könne keineswegs harmlos sein, sich eine ganze Stunde lang mit der ungeheuren Geschwindigkeit von 75 Kilometern pro Stunde fortzubewegen, warnte ein Arzt in England.<sup>28</sup> Viele Menschen erfahren den veränderten Zusammenhang von Raum und Zeit, der nun nicht mehr ‚natürlich‘ hergestellt wird, indem der Zwischenraum erwandert oder jedenfalls in einer Postkutsche ‚erfahren‘ wird, als Bedrohung.

Diejenigen, die ihre Hoffnung in politische Veränderungen setzten, verbinden mit der Dynamik der Eisenbahnreise optimistisch ein Näherrücken und Zusammenwachsen der Nachbarstaaten. Heinrich Heine im Pariser Exil schreibt:

Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werden! Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.<sup>29</sup>

Die Fähigkeit, Entfernungen mit zunehmender Geschwindigkeit rascher zu überwinden, ist ein konstituierendes Merkmal der Moderne. Viele Menschen

---

27 Christina Ujma. *Fanny Lewalds urbanes Arkadien. Studien zu Stadt, Kunst und Politik in ihrem italienischen Reiseberichten aus Vormärz, Nachmärz und Gründerzeit*. Bielefeld: Aisthesis. 2007. S. 272. Paraphrasiert Sautermeister (1998)

28 Sieglinde Geisel. *Verkehrsadern und Luststrecken. Unterwegs in New York, Zürich, Berlin*. In: *Le monde diplomatique*. Berlin, Juni. 2008. S. 3.

29 Zit. n. Schivelbusch. *Geschichte der Eisenbahnreise* (wie Anm. 19). S. 39.

hat das abgeschreckt. Mobilität ist das Kennzeichen von modernen Gesellschaften und gilt neben Anonymität und zunehmend entfremdeter Arbeit als ausschlaggebendes Merkmal für die Nationenbildung.<sup>30</sup> Die Eisenbahn wird der „technische Garant für Demokratie, Völkerverständigung, Frieden und Fortschritt.“<sup>31</sup> Sie wird ganz allgemein zum „Symbol eines neuen Lebensgefühls“<sup>32</sup>. Die schnelle Überwindung von Distanzen führt dazu, dass nationale Kategorien wie ‚Deutschland‘ plötzlich greifbar werden.

## Vehikel der Konterrevolution

1848 war das Streckennetz im geografischen Raum des Deutschen Bundes noch kaum ausgebaut. Doch mit einiger Verspätung waren 1848 private Investoren in Preußen soweit, nach Osten Routen zu eröffnen. Der Sieg der Konterrevolution in Berlin kam mit „revolutionärer Technik“<sup>33</sup> zustande. Preußen hatte sich bis 1848 gar nicht um die Eisenbahn bemüht, nahm aber am Vorabend der Berliner Unruhen am 16. März 1848 wie selbstverständlich die Eisenbahn zum Truppentransport aus dem Osten in Anspruch. Die Generalprobe verlief für die preußische Seite erfolgreich. Die privaten Bahnunternehmer konnten den spontanen Auftrag bewältigen. Insgesamt wurden acht Bataillone Infanterie aus den Garnisonen Stettin, Frankfurt/Oder und Halle mit der Eisenbahn nach Berlin gebracht. Auch die 1838 in Betrieb genommene Strecke Potsdam-Berlin<sup>34</sup> wurde für den Berliner März-Aufstand genutzt, indem das Potsdamer Gardekorps zwei Bataillone mit insgesamt 600 Soldaten nach Berlin entsandte, die dort blieben, um das Schloss zu schützen.

Die neue Geschwindigkeit spiegelt sich in der nun möglichen Spontaneität: obwohl der Befehl zur Truppenentsendung (wahrscheinlich per Telegraph) erst am Nachmittag des 16. März in Potsdam einging, waren

---

30 Ruth Wodak (u.a.). Zur diskursiven Konstruktion nationaler Identität. Frankfurt/M.: Suhrkamp. 1999. S. 30.

31 Schivelbusch. *Geschichte der Eisenbahnreise* (wie Anm. 19). S. 67.

32 Hachtmann. *Berlin 1848* (wie Anm. 18). S. 87.

33 Siehe das Kapitel: *Sieg der Reaktion mit revolutionärer Technik – die preußischen Eisenbahntransporte während der Revolutionszeit 1848/50*, in: Klaus-Jürgen Bremm. *Von der Chaussee zur Schiene. Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866*. München: R. Oldenbourg. 2005. S. 146-154.

34 Die Eröffnung der gesamten Strecke Potsdam-Berlin war am 20.10.1838.

bereits um 21h abends die Bataillone in Berlin. Die Reaktion hat mit der modernsten Technik ihre Überlegenheit hergestellt. Die Eisenbahn wurde zum Vehikel des schnellen Sieges über die Aufständischen und damit zum „Leichenwagen der Revolution“<sup>35</sup>.

### Astons Affinität zur Eisenbahn

Louise Aston ist im Kampf um Schleswig mit den Berliner Freischärlern nach Schleswig-Holstein gereist, um hinter der Front Verwundete zu pflegen. Sie hat hinter der Front im Corps von der Tann in der 4. Kompanie unter Gustav von Szczepansky gearbeitet, der damals ihr Lebensabschnittspartner war. Die Freischärler haben die Route Berlin-Hamburg mit der Eisenbahn zurückgelegt. Von Altona aus ging es über Kiel bis Rendsburg. Diese Reise war für Louise Aston möglicherweise die erste Fahrt mit einer Eisenbahn.<sup>36</sup> Die euphorische Stimmung, mit der die Freiwilligen an die Front gefahren sind, um Schleswig für das deutsche Vaterland zu gewinnen und damit die Sehnsucht der Deutschen nach der deutschen Einheit zu erfüllen war ein tiefes Erlebnis für Aston. Von Astons Einsatz in der Krankenpflege gibt es zahlreiche Berichte:

„Heute Vormittag [...] Auf unserer Seite sind, wenn wir recht berichtet, 11 gefallen (7 Berliner aus dem Szepantzkischen [sic] Corps) [...] Frau Aston gewährte Rendsburg den romantischen Anblick, daß sie einen Verwundeten ins Hospital geleitete.“<sup>37</sup>

- 
- 35 Rüdiger Hachtmann. *Epochenschwelle zur Moderne. Einführung in die Revolution von 1848/49*. Tübingen: edition diskord. 2002. S. 29 zit. Lothar Gall und Ralph Roth. 1848/49. *Die Eisenbahn und die Revolution*. Berlin. 1999. S. 45.
- 36 „In einem Wagen zweiter Klasse saß eine Dame in der Gesellschaft unserer Führer, die merkwürdiger Weise trotz der Gleichheit aller Lebensbedingungen nicht nur durch bunte, wallende Federbüsche die Rolle der ‚Vorgesetzten‘ zu spielen wußte. Diese Dame war die mir schon früher bekannte Frau Luise Aston [...]“ In: Paul Boerner. *Erinnerungen eines Revolutionärs. Skizzen aus dem Jahr 1848*. Hrsg. v. Dr. Emil Menke-Glückert. Bd. I-II. Leipzig: Verlag von E. Haberland. 1920. Band I, S. 56-67; Bd. II, S. 124-171; *Die Berliner in Schleswig*, S. 290-297. Zit. n. Walter Wehner Archiv AST3. S. 5.
- 37 25.04.1848: *National-Zeitung. Morgen-Blatt*. Chefredakteur Friedrich Zabel. Berlin: 1848, 1.Jg., No.24. am 25.4.1848. S. 2. (Rendsburg 21. April 1848). Zit. n. Walter Wehner Archiv AST4. S. 49.

Aston hat über die direkte Verwundetenpflege hinaus auch repräsentative Funktionen übernommen, wie etwa die Verfassung öffentlicher Dankeschreiben für Kleider und Essens-Spenden.

Bei dem Gefecht am 21. April 1848 in Altenhof bei Eckernförde wurde Louise Aston durch einen Streifschuss verletzt, was auf ihre Arbeit nahe der Front schließen lässt. Man kann von einer vollständigen Identifikation Astons mit ihrer Aufgabe hinter der Front sprechen.

Die Beschleunigung der Eisenbahn mit dem Rückenwind der siegreichen Revolutionen in Wien und Berlin, der tätige Einsatz Astons im Schleswiger Feldzug hat Louise Astons persönliche Hoffnung auf eine tiefgreifende Veränderung gespeist. Das war der biografische Auslöser, die Eisenbahn im Roman ‚Revolution und Contrerevolution‘ zum symbolischen Hoffnungsträger für revolutionäre Forderungen zu machen.

## Fazit

Louise Astons Leistung ist, die Eisenbahn in ihrem Roman so zu inszenieren, als bestehe bereits eine hohe demokratische Mobilität. Der Autorin gelingt es, die einzige bestehende Eisenbahn-Teilverbindung zu einem Leitmotiv zu erheben, aus der eine eigene Dynamik entsteht. Die Machbarkeit des revolutionären Umsturzes wird trotz des Scheiterns von 1848 als Hoffnung in den Raum gestellt, die sozialrevolutionäre Antwort ist: „Nur die vollendete Contrerevolution kann die Mutter einer vollendeten Revolution werden.“<sup>38</sup> Der Roman richtet sich an Menschen, die trotz der Niederlage Kraft für einen endgültigen revolutionären Sieg schöpfen sollen – ganz im Sinne einer dialektischen Geschichtsphilosophie.

Louise Astons Stärke ist, diese positiven Visionen zu entwickeln und ihnen in der literarischen Setzung Realität zuzusprechen. Damit hebt sie sich von den pessimistischeren – wenn auch realpolitischen – Schriftstellerinnen-Kollegen ab. Diese Freude am Entwurf von optimistischen Utopien ist in der feministischen Literaturgeschichte ein Novum.

---

38 Aston. *Revolution und Contrerevolution* (wie Anm. 1). Bd. II. S. 186.