

FRITHJOF BENJAMIN SCHENK: *Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter* (Quellen und Studien zur Geschichte des östlichen Europa, 82). Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2014. 456 S. 24 Abb., 1 Kt. ISBN 9783515107365.

Ja, die Streckenlänge des russischen Eisenbahnnetzes und die Passagierzahlen werden in dieser Studie auch angesprochen; beide Größen expandierten bekanntlich bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs in imponierender Weise, blieben aber, berechnet auf Fläche und Einwohnerzahl, weit hinter anderen Großmächten zurück – ein Dilemma, aus dem es für den größten Staat der Erde freilich kein Entrinnen gab. Aber derartige quantitative Aussagen bilden in Benjamin Schenks kultur- und sozialwissenschaftlicher Münchener Habilitation nur den Rahmen für eine Reise in das erste gute halbe Jahrhundert des russischen Eisenbahnzeitalters. Der Autor arrangiert seine Studie über die „Veränderung sozialräumlicher Strukturen“ im Zarenreich, die mit dem Bau der Eisenbahn einhergegangen sei (S. 16), um die folgenden Themen: „territoriale Visionen“, „Strukturierung des Raums“, „Mobilität und Raumwahrnehmung“, „Schienen der Macht“. Das umfangliche Quellen- und Literaturverzeichnis (S. 387-431) legt Zeugnis davon ab, dass mehr noch als die sich in den vergleichsweise wenigen genutzten Archivfonds spiegelnde Behördenkommunikation der gedruckte Diskurs über das neue Transportmittel im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit steht.

Es wird bei der Lektüre rasch deutlich, dass der im Titel vermittelte Eindruck einer zielgerichteten „Fahrt in die Moderne“ buchstäblich in die Irre führt. Zwar lässt der Autor keinen Zweifel daran, dass das Imperium schließlich in der „Moderne“ ankam – seine Schlussbetrachtung steht unter dem Motto „Russlands Ankunft in der Moderne“ –, doch sprechen die Ambivalenzen dieser „Ankunft“ eine deutliche Sprache. Dabei geht es Schenk nicht um die altbekannte Figur der russischen „Rückständigkeit“: Das relativ weitmaschige Schienennetz, die nicht ausreichende Streckendichte an den strategisch wichtigen Grenzen, das langsame Tempo der Züge sowie die im Vergleich zu Westeuropa und den USA erheblich kleineren Passagierzahlen und der deutlich geringere Mobilitätsgrad der Bevölkerung wurden schon von Zeitgenossen als „Defizitgeschichte“ interpretiert (S. 377). Viel interessanter sind für ihn demgegenüber die „(ambivalenten) sozialen und kulturellen Dynamiken“, welche durch die *čugunka*, wie die Eisenbahn umgangssprachlich hieß, angestoßen wurden (S. 378).

So war die Eisenbahn ein „demokratisches“ Verkehrsmittel, da sie zumindest theoretisch radikal mit den Grenzen der Standesgesellschaft brach. Seit Ende der 1870er Jahre gab es z.B. ernsthafte Diskussionen um den „homogenen Passagier“, der in jedem Abteil den gleichen Anspruch auf Atemluft habe. Wesentlicher war jedoch, dass die individuelle Wahl der Fahrtklassen I bis III (später auch IV) nichts mit der sozialen Position

eines Fahrgastes zu tun hatte, sondern einzig mit seiner wirtschaftlichen Potenz. Von einer sozialräumlichen Trennung der Waggons konnte schon aus Feuerschutzgründen keine Rede sein. Allerdings zeigen Reiseberichte immer wieder, dass ein Bauer in der I. Klasse von den Mitfahrern genauso rüde verscheucht werden konnte wie ein Adliger in der IV. Klasse sich darauf einzustellen hatte, von den anderen Passagieren wie ihresgleichen behandelt und sogar geduzt zu werden. Wenn das Zugabteil zum Ort der schrankenlosen Begegnung wurde, dann vielleicht eher in der II. und III. Klasse. Allerdings machten Fahrten in den unteren Klassen zu Beginn des 20. Jahrhunderts 90% aller verkauften Tickets aus, was bei 230 Mio. Fahrten auf die erheblich gestiegene Mobilität der Bauern und Arbeiter hinweist (auch wenn sie tendenziell kürzere Strecken fuhren als die Passagiere der I. Klasse). Nicht zuletzt deswegen änderten sich auch sukzessive die rigiden Passgesetze des Zarenreiches.

Weniger Einfluss hatte die Einführung von Eisenbahn und Telegraf in Russland auf die Standardisierung der Zeitmessung. Bis 1874 galt z.B. auf der 1851 eingeweihten zentralen Verbindung zwischen St. Petersburg und Moskau die jeweilige Ortszeit der Stationen, weshalb sich die Passagiere irgendwie mit den 29 Minuten Zeitunterschied zwischen den beiden Städten arrangieren mussten. Die 1874 eingeführte Petersburger Zeit für das ganze Streckennetz wurde wiederum nicht sofort überall umgesetzt. So galt sie zwar auf der Baltischen Eisenbahn zwischen der Hauptstadt und Reval, nicht aber z.B. auf den Strecken Dünaburg-Riga und Riga-Tuckum, die sich noch in den 1880er Jahren nach der jeweiligen Ortszeit richteten.

Die Visionen, welche Mitte des 19. Jahrhunderts die Protagonisten des Eisenbahnbaus beflügelten, waren in ihrem Fortschrittsglauben noch ungebrochen. Die prächtig ausgebauten Zentralbahnhöfe als neuzeitliche Verkehrspaläste waren nur das sichtbare Symbol einer Utopie, die von einer modernen, kultivierten Ordnung für das ganze Reich kündete. Aus behördlicher Perspektive galt es damals sogar, die verwestliche Kapitale mit Hilfe der Eisenbahn an das Reich „anzunähern“ und sie zu „russifizieren“ (S. 47), von der imperialen *mission civilisatrice* in Hinblick auf die nicht-russische Peripherie, aber auch – und vor allem! – die dörfliche russische Provinz ganz zu schweigen. Pragmatischer gesehen ging es für die eine Partei der Baubefürworter um die Förderung des Getreideexports, weshalb gerade die Ostseehäfen vergleichsweise früh an das reichsweite Netz angeschlossen wurden. Seit den 1880er Jahren dynamisierte sich zudem die Vorstellung des Reichs als Wirtschaftsraum dahingehend, dass die Eisenbahn nun auch die Industrialisierung Russlands vorantreiben sollte. Wer das Reich hingegen als militärischen Raum imaginierte, favorisierte den über die Schienen möglichen schnellen Transport der Armee in die Peripherien des Landes.

Verbreitet war jedoch vor allem die Vorstellung, die Eisenbahn kreierte ein einheitlicheres Reich. Blickt man auf die großen Streckennetzkarten, die an jedem Bahnhof hingen und einen kompakten, einheitlichen

Verkehrsraum suggerierten, oder auf die recht bald eingeführten reichsweiten Vorschriften für die Uniformen, das Russische als Kommunikationsmittel sowie die (allerdings trotz aller früheren Versuche erst seit der Jahrhundertwende wirklich in jedem Winkel gültige) Petersburger Zeit als Fahrplanrückgrat, konnte man sich des Eindrucks nicht erwehren, sich von Reval bis Vladivostok tatsächlich in einem koordinierten, vereinheitlichten Raum zu bewegen. Die meisten Strecken jedoch blieben in privater Hand, wenn auch durch den Staat weitgehend in ein einheitliches Regelwerk eingeehgt.

Zu den Ambivalenzen der Moderne zählen gewiss auch die Fähnisse neuer technischer Errungenschaften. Eine nähere Diskussion von Eisenbahnunglücken sucht man in dieser Studie jedoch vergebens. Schenk diskutiert diese Frage ausführlich nur anhand des „Wunders von Borki“: Am 17. Oktober 1888 überlebten Alexander III. und seine Familie (inklusive des Thronfolgers, der sehr zu seinem Verdruss exakt 17 Jahre später das Oktober-Manifest just an diesem Tag unterzeichnen musste) nur knapp ein Unglück auf den Schienen, das der Dynastie bald als Zeichen „göttlicher Vorhersehung“ galt. Mit Recht weist der Verfasser darauf hin, dass mehr als alles andere dieser eine Vorfall die Risiken für Leib und Leben der Zugpassagiere auf die Tagesordnung gebracht habe. Geändert habe sich in dieser Hinsicht bis zum Ende des Zarenreichs letztlich jedoch wenig.

Inmitten des alltäglichen Chaos auf den Bahnhöfen des Zarenreichs Anfang des 20. Jahrhunderts war von der durch Fortschritt geordneten Welt, welche die Phantasien der Mitte des 19. Jahrhunderts geprägt hatten, nicht mehr viel übrig. Einst gepriesen als „Instrument der Macht“, trug die Eisenbahn Schenk zufolge auch zur „Mobilisierung und Stärkung der gesellschaftlichen und politischen Kräfte bei, die das autokratische System“ schließlich mit zu Fall brachten (S. 288). Waren schon die Zugabteile vor Kriminellen kaum geschützt, waren terroristische Anschläge kaum vermeidbar und das Streckennetz sowohl 1863 in Polen als auch 1905 im ganzen Reich von Aufständischen genauso gut nutzbar wie dann jeweils anschließend für die Repression des Staates. Die Macht der Eisenbahnergewerkschaft wurde mehr noch als 1905 dann im Revolutionsjahr 1917 zu einem der wesentlichen Faktoren, mit dem alle Parteien zu rechnen hatten.

Insgesamt dreht sich Schenks Studie um russische Diskurse, wobei er das Element der ethnografischen Vielfalt des Reiches, welches die Reisenden nun in erhöhtem Maße auf sich wirken lassen konnten, durchaus hervorhebt. In kurzen Fallstudien zu den Westgebieten, wo das Fremde vor allem akustisch, d.h. anhand der sprachlichen Unterschiede wahrgenommen worden sei, und zu Sibirien wird dieser neuen Erfahrung russischer Reisender nachgegangen – durchaus mit Rücksicht auf die kritische Quellsituation, schließlich griff nur eine kleine, sozial exponierte Minderheit

zur Feder.<sup>2</sup> Auch in dieser Hinsicht sei bei den Planern die Hoffnung verbreitet gewesen, dass die Eisenbahn zur Annäherung der Peripherien an die Welt Russlands führen würde. Schenks knappe Diskussion von Reiseberichten stützt dagegen die These, dass die eigene Erfahrung der Diversität des Reiches bzw. die „neuen Möglichkeiten der kollektiven Raumerfahrung“ insgesamt eher zur Stabilisierung von „Vorstellungen räumlicher Zerrissenheit und problematischer territorial-räumlicher Integration“ beigetragen hätten (S. 258). Die Reisenden selber seien dabei zu Akteuren in einem komplexen und widersprüchlichen Prozess geworden, indem sie sich „sowohl mit den kohäsiven Kräften als auch mit den zentrifugalen Strömungen“ auseinandersetzen (S. 271). Über viele dieser Akteure wissen wir indes kaum etwas, und die Gespräche in den Zugabteilen mit Zufallsbekanntschaften hat niemand aufgezeichnet. Es wäre allerdings ein Forschungsprojekt wert, einmal die Akteure auf nicht-russischer Seite nach ihren konkreten Reiseerfahrungen auf der imperialen Eisenbahn zu befragen, d.h. deren Reiseberichte näher zu untersuchen. Dieser Aspekt der „Fahrt in die Moderne“ des Imperiums bleibt in der Studie von Benjamin Schenk ausgespart.

KARSTEN BRÜGGEMANN

---

<sup>2</sup> Schenk fällt dabei interessanterweise auf, dass die Reisenden kaum je die Gouvernementsgrenzen bemerkt hätten, da diese offensichtlich als räumliche Strukturgrenzen unbedeutend gewesen seien. Hier hätte das Studium russischer Texte über die Ostseeprovinzen gewiss einen anderen Eindruck erzeugt, geht doch der Topos der sich „ändernden Dekorationen“ nach dem Überqueren der Grenze nach Est-, Liv- oder Kurland mindestens auf Aleksandr I. Gercen zurück. Hierzu habe ich mich ausführlich in meiner derzeit in Druck befindlichen Habilitation geäußert. KARSTEN BRÜGGEMANN: Luft und Licht des Imperiums. Legitimations- und Repräsentationsstrategien russischer Herrschaft in den Ostseeprovinzen 1820–1920, Habilitation Universität Gießen 2013; siehe auch VLADISLAVS VOLKOV: Das Riga der Russen, in: Riga. Portrait einer Vielvölkerstadt am Rande des Zarenreichs 1857–1914, hrsg. von ERWIN OBERLÄNDER und KRISTINE WOHLFAHRT, Paderborn u.a. 2004, S. 115–156, hier S. 115f.