

Zitierhinweis

Brinkmann, Tobias : recension de : Frithjof Benjamin Schenk, Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter, Stuttgart : Steiner, 2014, dans : Neue Politische Literatur, 60 (2015), 2, p. 317-319, DOI: 10.15463/rec.1371199942, téléchargé depuis Website

neue politische literatur

Berichte aus Geschichts- und Politikwissenschaft

copyright

Dieser Beitrag kann vom Nutzer zu eigenen nicht-kommerziellen Zwecken heruntergeladen und/oder ausgedruckt werden. Darüber hinausgehende Nutzungen sind ohne weitere Genehmigung der Rechteinhaber nur im Rahmen der gesetzlichen Schrankenbestimmungen (§§ 44a-63a UrhG) zulässig.

auffallend ist insbesondere das punktuelle Übersehen der für die Thematik relevanten deutschsprachigen kolonialgeschichtlichen Fachliteratur. Aber diese Monita beschädigen nicht die insgesamt positive Bewertung der vorliegenden Forschungsleistung.

Zum Aufbau und Inhalt der Arbeit: In dem als Einführung gedachten und etwas unglücklich als „Vorüberlegungen“ bezeichneten Kapitel wird vor allem die Außen- und die Friedenspolitik der Labour Party sowie diejenigen der deutschen Sozialdemokratie einer Analyse unterzogen.

Im ersten substanziellen Kapitel werden der Burenkrieg und die Wahlen vom September/Oktober 1900 zum Unterhaus in Großbritannien sowie der Hererokrieg im heutigen Namibia und die sogenannten ‚Hottentottenwahlen‘ von 1907 im Deutschen Reich abgehandelt. Hier rächt sich die zuvor geäußerte Kritik an der Nicht-Zur-Kennntnisnahme entsprechender Fachliteratur, sei sie nun ehemals in der DDR oder neuerdings in Südafrika entstanden. Bei näherer Beschäftigung mit der aktuellen Fachliteratur hätten solche antiquierten Begriffe wie „Burenkrieg“, der in Südafrika verpönt ist, weil sachlich wie politisch unkorrekt, oder wenn vom „Hereroaufstand“ statt vom „Krieg“ gesprochen wird, vermieden werden können. Auch fällt bei anderen Themen, wie zu den in der insbesondere deutschen Öffentlichkeit während des Südafrikanischen Krieges von 1899 bis 1902 viel diskutierten Frage nach einer Einführung eines „Milizsystems“ oder bei der Behandlung der ‚Hottentottenwahlen‘ auf, dass hier lediglich einige Zeitungen und Zeitschriften der Arbeiterbewegung aus jener Zeit von Wegner ausgewertet wurden und keine Forschungsliteratur herangezogen worden ist. Das ist schade, wird doch somit der Eindruck erweckt, dass der Autor sich als erster mit diesen Fragestellungen befasst, was jedoch mitnichten der Fall ist.

Im zweiten substanziellen Kapitel wird die Haltung der beiden Arbeiterbewegungen zur ersten Marokkokrise 1905/06 und die Entente cordiale von 1904 analysiert. Auch hier wieder die kritische Anmerkung: Eine stärkere Beachtung der in den letzten Jahren erschienenen kolonialen und postkolonialen Literatur, vor allem einige sachkundige Fallstudien, hätte den Ausführungen gutgetan. Die beiden folgenden Hauptkapitel befassen sich mit der zweiten Marokkokrise 1911 und den Konflikten auf dem Balkan bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges.

Einige Ergebnisse der Studie sind für den Afrika- und Kolonialhistoriker von Bedeutung: so das Fazit, dass der „Burenkrieg“ im Süden

Afrikas doch nicht, wie lange Zeit angenommen, unter der britischen Arbeiterschaft mit einer besonderen Euphorie aufgenommen worden ist. Insgesamt beurteilt, handelt es sich um ein gut lesbares Buch, welches viele Forschungsergebnisse bestätigt, einige revidiert, einige neu herausarbeitet. Leider sind aufgrund der in den vorgetragenen Monita genannten Gründen einige naheliegende Chancen nicht genutzt worden.

Berlin/Pretoria

Ulrich van der Heyden

Studie mit Pioniercharakter

Schenk, Frithjof Benjamin: Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter, 456 S., Steiner, Stuttgart 2014.

Die Expansion der Eisenbahn im russländischen Reich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts machte den gewaltigen imperialen Raum buchstäblich erfahrbar. Das Eisenbahnnetz, das bei Beginn des Ersten Weltkrieges von der russischen Westgrenze bis nach Wladiwostok am Pazifik und von Archangelsk am Weißen Meer bis Baku am Kaspischen Meer reichte, festigte den politischen Zusammenhalt des gewaltigen Imperiums und war Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung. Wie der Baseler Historiker Frithjof Benjamin Schenk in seiner überarbeiteten Habilitationsschrift zeigt, wirkte die Eisenbahn indes auch als ein schwer berechenbarer Katalysator, der soziale, wirtschaftliche und politische Veränderungsprozesse beschleunigte.

Die hervorragend geschriebene und gut strukturierte Studie gibt einen exzellenten Einblick in die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahn in Russland vor 1914. Im Vordergrund steht die Frage, ob die Erschließung des imperialen Raumes durch die Eisenbahn eher die „Integration“ oder die „Fragmentierung“ des Reiches beförderte (S. 18). Schenk grenzt sich vom populären „Paradigma der ‚Rückständigkeit‘ Russlands“ (S. 376) deutlich ab, jedoch ohne die Bedeutung westlicher Vorbilder und Einflüsse zu ignorieren. In der Einleitung gibt der Autor einen detaillierten Überblick über die neuere russische Forschungsliteratur. Die Arbeit bezieht auch die aktuelle Historiographie zum Thema Eisenbahn in anderen Teilen Europas und Nordamerikas mit ein. Schenks Analyse orientiert sich an soziologischen und kulturwissenschaftlichen

Raumkonzepten. Wie Wolfgang Schivelbusch in seiner 1977 publizierten Studie über die Eisenbahnreise interessiert sich Schenk für soziale und kulturelle Aspekte der Eisenbahn: die Wahrnehmung und Transformation des Raumes außerhalb des Zuges, für das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Menschen in den Zügen und auf den Bahnhöfen, für die Architektur der Bahnhöfe und nicht zuletzt für die Manifestation sozialer Grenzen. Schenk kann sich dank intensiver Recherchen in russischen Archiven auf eine dichte Überlieferung staatlicher Quellen und zeitgenössischer Publikationen stützen. Die vielfältigen Eindrücke russischer und westlicher Reisender sowie von Schriftstellern wie Lev Tolstoj oder Ivan Bunin illustrieren die gesellschaftlichen Veränderungen eindrucksvoll.

Das erste Kapitel behandelt die Entwicklung des Eisenbahnnetzes von den Anfängen bis 1914. Wie in anderen Staaten hatten militärische Planungen vielfach Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen. Die Nikolaibahn zwischen Sankt Petersburg und Moskau nahm 1851 den Betrieb auf. Doch der Ausbau des Netzes kam nur schrittweise voran und Bahnreisen blieben für einfache Bauern und Arbeiter kaum erschwinglich. Nicht wenige liefen über lange Distanzen entlang der Bahndämme. Erst um 1900 konnten sich breitere Bevölkerungsschichten die Reise leisten, auch dank des Angebotes der einfachsten sogenannten Holzklasse. Im zweiten und dritten Kapitel untersucht der Verfasser die Auswirkungen der Eisenbahn auf imperiale und soziale Raumvorstellungen, unter anderem am Beispiel der Diskussion über die Eisenbahnzeit und Zeitzonen. Als Quellen dienen hier Kursbücher und Streckennetzkarten. Am Beispiel der Bahnhöfe beschreibt Schenk die räumliche Abgrenzung sozialer Klassen. Die teilweise bis heute bestehende Passpflicht wurde vor 1900 nicht gelockert. Eigentlich durften Mitglieder der ländlichen Unterschicht ihren jeweiligen Heimatort ohne einen nicht einfach zu beschaffenden und relativ teuren Pass nicht verlassen. Die Passvergabe wurde erst 1906 vereinfacht. In der Praxis wurden die Passgesetze unterlaufen, nicht zuletzt aufgrund der Expansion der Eisenbahn. Die harschen Gesetze blieben daher in der Regel Theorie und demonstrierten die „Ohnmacht“ (S. 220) der Petersburger Regierung.

Das vierte und letzte Kapitel thematisiert die Eisenbahn als Ausdruck politischer Macht und als Austragungsort interner und externer Konflikte. Ein eigenes Unterkapitel widmet Schenk dem

„Eisenbahnterrorismus“. Terroristen konnten sich dank der Eisenbahn vernetzen und schnell bewegen. Anschläge auf Züge und Attentate waren teilweise erfolgreich, weil sich die Terroristen am Fahrplan orientieren konnten. 1879 entging Zar Alexander II. nur knapp einem Terroranschlag auf seinen prächtigen Zug. 1888 überlebte Zar Alexander III. und seine Familie ein Zugunglück in der Nähe der Ortschaft Borki bei Char'kov. Terroristen hatten mit diesem Unglück nichts zu tun. Eine Kommission ermittelte eine Reihe von Faktoren wie überhöhte Geschwindigkeit und verrottete Eisenbahnplanken. Doch die offizielle Version lenkte von den eigentlichen Ursachen ab und verklärte das Unglück als wundersame Rettung des Zaren und seiner Familie. Schenk geht ausführlich auf die Funktion der Eisenbahn bei der Niederschlagung interner Aufstände und Unruhen ein, insbesondere 1863 in den polnischen Provinzen und im Zuge der Revolution von 1905. Eher knapp behandelt er die Mobilisierung von Truppen im Zuge der Kriege gegen das Osmanische Reich und Japan.

Der Fokus der Studie liegt auf russischsprachigen Quellen. Abgesehen von staatlichen Quellen spiegeln auch Periodika und russische Beobachter eher die Perspektive des imperialen Zentrums. Schenk betont mehrfach, dass es kaum Quellen gibt, die über die Erfahrungen und Eindrücke der einfachen Bevölkerung in den Provinzen Auskunft geben. Das mag im Falle von Sibirien, Zentralasien und der Kaukasusregion zutreffen. Für den jüdischen Ansiedlungsrayon und die polnischen Provinzen wäre es sinnvoll gewesen, jiddische und polnische Quellen zu berücksichtigen. Scholem Aleichems wunderbare „Eisenbahngeschichten“ und eine Reihe anderer Reiseberichte liegen teilweise in deutscher oder englischer Übersetzung vor. Zwei wichtige Aspekte werden nur kurz berührt, aber nicht untersucht: die Geschichte von Gefangenentransporten mit der Eisenbahn und die Massenmigration aus dem Russländischen Reich. Ein erheblicher Teil der über vier Millionen Menschen, die das Reich vor 1914 verließen, reisten mit der Eisenbahn nach Westen. Bei den Migranten handelte es sich überwiegend nicht um ethnische Russen, sondern um Polen, Juden, Litauer und Ukrainer.

Der Fokus auf Russland erklärt wohl auch, warum Schenk die Implikationen der Entscheidung für eine Breitspurbahn im Jahr 1860 nicht erläutert. Bis heute ist das russische System nicht mit der in Mitteleuropa verbreiteten Normalspur kompatibel, was insbesondere den Transport von

Gütern erschwert. Tatsächlich gab es vor 1914 nur wenige Bahnübergänge entlang der Grenze. Am russisch-preußischen Übergang in Eydtkuhen wechselten Passagiere vor 1914 einfach in einen Zug auf der jeweils anderen Seite des Bahnsteigs. Die meisten einfachen Migranten auf dem Weg zu den deutschen und westeuropäischen Nordseehäfen umgingen vor 1914 die offiziellen Übergänge. Sie verließen am letzten Bahnhof vor der russischen Außengrenze den Zug, überquerten die grüne Grenze zu Fuß und setzten auf der preußischen oder österreichischen Seite die Reise mit dem Zug fort.

Diese Lücken schmälern jedoch die beachtliche Leistung des Autors in keiner Weise. Die sehr sorgfältig recherchierte Studie hat Pioniercharakter und eröffnet den Zugang zu einem bisher nur partiell erforschten Thema.

University Park, PA

Tobias Brinkmann

Herrschaftswissen oder Kritik der Macht?

Hübinger, Gangolf (Hrsg.): Europäische Wissenschaftskulturen und politische Ordnungen in der Moderne (1890–1970), 316 S., De Gruyter Oldenbourg, München 2014.

Wie sich Wissenschaftskulturen und politische Ordnungen zueinander verhalten, ist bisher vor allem am nationalsozialistischen und staatssozialistischen Beispiel untersucht worden. Demgegenüber verspricht der vorliegende Band eine doppelte Horizonterweiterung: Chronologisch wird beinahe ein volles Jahrhundert in den Blick genommen, geographisch eine gesamteuropäische Perspektive in Aussicht gestellt. Bei näherer Betrachtung offenbart sich indes die Konzentration auf hauptsächlich zwei geographische Räume – Deutschland und Polen, ergänzt um Abstecher nach Frankreich und in den angelsächsischen Raum –, drei chronologische Schwerpunkte – Jahrhundertwende, Zwischenkriegszeit und früher Kalter Krieg – und, im Wesentlichen, eine Disziplin – die Soziologie, mit Seitenblicken in die Kultur- und Naturwissenschaften. Diese Fokussierung verspricht eine mehr als nur anekdotische Behandlung des vielschichtigen Gegenstandes – eine Hoffnung, die sich bei der Lektüre indes nur teilweise erfüllt.

Den Autoren – vornehmlich Soziologen, Historikern und Kulturwissenschaftlern aus Deutschland und Polen – geht es laut Hübinger um eine

„Geschichte der Moderne als Wissens- und Wissenschaftsgeschichte“ (S. VII). Die Frage, wie die wissenschaftliche Selbstbeobachtung moderner Gesellschaften deren politisches Ordnungsdenken beeinflusst, soll dabei mit der Gegenfrage nach der politisch-gesellschaftlichen Kontextgebundenheit ebendieser Beobachter verbunden werden. Zur Erforschung dieser Interdependenz entwickelt der Herausgeber einleitend einen Fragenkatalog, der auf Akteure und Denkstile, Wissensordnungen, mediale Wissenszirkulation und Wissenstransfer zwischen Aneignung und Abwehr zielt (S. 14).

Aus der Vogelschau verfolgt Lutz Raphael die Verwissenschaftlichung des Sozialen in der Langzeitperspektive von 1890 bis 1970. Auf eine Phase gradueller Sozialreform lässt er 1920–1960 eine Epoche umfassenden *social engineering* folgen, in der sich sozialwissenschaftliche Ordnungsentwürfe bald als Partner, bald als technokratische Überwinder radikaler Ideologien empfahlen, bevor die kritische Sozialwissenschaft grundsätzliche demokratiepolitische Bedenken gegen staatliche Sozialexpertise geltend machte. Einen Überblick über die Entwicklung der Wissenschaft von den Massen bietet Stefanie Middendorf. Beklagten französische Denker des ausgehenden 19. Jahrhunderts die Erosion des Individuums in der Masse, so rückten deutsche Theorien der Zwischenkriegszeit die Formung der Masse zur Gemeinschaft in den Vordergrund und erwiesen sich mithin als anschlussfähig für das radikale Ordnungsdenken der Epoche. Eine weitere deutsch-französische Blickachse öffnet Wolf Feuerhahns Frage nach den deutschen Bezügen in Émile Durkheims Soziologie. Mit dem Kurzschluss zwischen wissenschaftlicher Weltdeutung und politischem Ordnungsdenken, zu dem der Sozialdarwinismus seit den 1880er Jahren einlud, beschäftigt sich Uwe Puschner – und erinnert dabei an die ursprüngliche politische Polyvalenz des Konzeptes.

Einen Themenblock zur Zwischenkriegszeit leitet Karol Sauerland mit dem Nachweis ein, dass die Wissenschaften im wiedererstandenen Polen rasch zur internationalen Forschung aufschlossen. Auch Georg Simmel wurde rege rezipiert – ein Interesse, das erst die Postmoderne-Diskussion im nachkommunistischen Polen wieder aufgriff, wie Monika Tokarzewska darstellt. Mit Zygmunt Łempicki portraitiert Maria Gierlak den führenden polnischen Germanisten der Zwischenkriegszeit, dessen kulturdiplomatischen Umtrieben unter dem Hitler-Pilsudski-Pakt eine verharmlosende, in älteren Deutschlandbildern verhaftete