

Slovensko na začiatku 20. storočia. Spoločnosť, štát a národ v súradniciach doby [Die Slowakei am Beginn des 20. Jahrhunderts. Gesellschaft, Staat und Nation in Koordinaten der Zeit], Bratislava 1999.

**Walter Sperling: Der Aufbruch der Provinz. Die Eisenbahn und die Neuordnung der Räume im Zarenreich, Frankfurt am Main: Campus-Verlag, 2011, 482 S.**

Rezensiert von  
Martina Winkler, Münster

Aus der 2009 in Bielefeld eingereichten Dissertation Walter Sperlings ist eine ehrgeizige Publikation geworden, gleichzeitig ein sehr persönliches, und vor allem ein hervorragend geschriebenes Buch. Mit dem Thema der Eisenbahn im Russländischen Imperium des späten 19. Jahrhunderts hat der Autor sich ein klassisches historiographisches Thema gesucht, dieses aber in neuer Weise beleuchtet. Dabei entgeht er sehr erfolgreich der Versuchung, die Themen Moderne und Raum in eine kulturwissenschaftlich modische, vom Jargon des „constructing space“-Rummels geprägte Form zu gießen. Statt dessen wird die Moderne als ein Projekt betrachtet; im Zentrum des Buches steht die Frage, wie dieses Projekt in der russischen Provinz aufgenommen wurde. Mit dem bei Cassirer entlehnten Begriff der Ordnung beschreibt Sperling die neue Welt, mit der sich die Provinz konfrontiert sah, als etwas „was feststeht und sich dennoch im Fluss befindet“ (S. 13). Auf diese Weise eröffnet er neue Perspektiven auf das möglicher-

weise problematischste Deutungsmuster zur russischen Geschichte: die Erfolge oder das Versagen der Moderne. Sperling will nicht abschließend bewerten, will sich nicht zwischen optimistischer und pessimistischer Geschichtsschreibung entscheiden. Statt dessen setzt er auf die Betrachtung von „Kommunikation“, auf die Art und Weise, wie Menschen in der Provinz mit Neuheiten umgingen und sich ihnen gegenüber positionierten.

Wenn der Eisenbahnbau in Russland seit seinen Anfängen in den 1840er Jahren als imperiales Prestigeprojekt betrieben wurde, so zeigten sich doch sehr bald auch Provinzeliten aktiv: Im Zentrum standen hier natürlich vor allem die an besseren Verkehrsverbindungen interessierten Kaufleute. Das Reden über die Eisenbahn ging dabei sehr häufig dem eigentlichen Bau deutlich voraus. Es entstanden nicht nur ein „Kommunikationsfeld“ (S. 69) und neuartige Medienkampagnen, sondern auch ein neues Provinzverständnis: Die in Komitees organisierten Eliten in Saratov, Jaroslavl' und anderswo konstruierten jeweils eigene „Regionen“ und verteidigten ihr Interesse, durch die Eisenbahn an das Zentrum und damit an die Zivilisation angeschlossen zu werden. Ein solcher Regionsbegriff stand zwar gegen die Arroganz der Eliten des zentralen St. Petersburg, war aber kein Gegensatz zu imperialem Selbstverständnis, sondern wurde als sein integraler Teil konstruiert. Mit ihrem spezifischen lokalen Wissen, so die Argumentation der Provinzeliten, waren sie als Mitakteure beim imperialen Projekt „Eisenbahn“ unentbehrlich. Spätestens an dieser Stelle vermutet der Leser zumindest zwei Erfolgsgeschichten: diejenige des technischen und damit zivi-

limatorischen Fortschritts im Eisenbahnbau einerseits, diejenige einer entstehenden Zivilgesellschaft andererseits. Beide Vermutungen führen in die Irre, wie Sperling zeigt: so scheiterten – erstens – Planung, Finanzierung und Bau der Eisenbahnstrecke beispielsweise in Saratov auf kolossale Weise. Dies aber macht das eröffnete Kommunikationsfeld keineswegs weniger interessant, ganz im Gegenteil. Denn gerade die Konfrontation mit massiven Problemen forderte die Provinzeliten als Akteure noch zusätzlich heraus. Doch ist – zweitens – die Rede von einer modernen Zivilgesellschaft ebenso wenig angebracht. Denn die lokalen Eliten mögen ihre „Region“ gestärkt haben, doch ging dies nicht mit einer Vorstellung von „weniger Staat“ einher. Die Strategien und Kommunikationswege wurden *mit* den Vertretern des Staates entwickelt und nicht gegen diese. Sehr grundsätzlich stellt Sperling damit den meist axiomatisch angenommenen Dualismus von Staat und Gesellschaft in Frage, bezeichnet sie als „Komplementärbegriffe“, nicht „Gegenbegriffe“ (S. 190). Diese Kommunikation der Provinz also, die nicht konfliktfrei verlief, aber dennoch nicht pauschal als Konflikt verstanden werden darf, wird beschrieben anhand verschiedener Akteursgruppen und Situationen. Dazu gehören neben den bereits erwähnten Eisenbahnkomitees und den Vertretern der Eisenbahnunternehmen auch der russische Orientalismuskurs von Schriftstellern und Wissenschaftlern, – dieser Abschnitt des Buches erscheint in Bezug auf die Quellenbasis als einziger nicht durchgehend stimmig und überzeugend – außerdem die lokalen Historiker, die ebenfalls eine regionale Identität konstruierten, und nicht zuletzt die Bauern.

Wirtschaft, Imperialismus, Wissenschaft, Politik, Medien und Gewalt bilden die miteinander eng verwobenen Dimensionen dieser Erzählung. Das von Sperling auf diese Weise entworfene Bild könnte komplexer kaum sein. Das Projekt Eisenbahn konnte Existenzen zerstören und gleichzeitig Chancen schaffen, es vernichtete Eigentum durch Konfiskationen oder ließ neue Vermögen wachsen, wenn die Immobilienpreise explodierten und neue Möglichkeiten für den Handel entstanden. Schließlich wird vor allem in den letzten Kapiteln deutlich, wie sehr Konflikte um die Eisenbahn in breitere Kontexte eingebettet waren – die Bauernbefreiung von 1861, die Entstehung der *zemstva* sowie, ein besonderer Schwerpunkt, die revolutionäre Situation von 1905.

Insgesamt also ein Buch, das weit mehr erzählt als „nur“ die Geschichte der Eisenbahn. Hier werden sehr grundsätzliche Fragen der historischen Russlandforschung angesprochen, alte Paradigmen in Frage gestellt und neue Perspektiven entwickelt. Das alles in einem hervorragend recherchierten und ungewöhnlich gut lesbaren Buch. Mehr kann man kaum verlangen.