

## 10. Im Kampf um Recht und Ordnung: Zivilisatorische Mission und Chaos auf den Eisenbahnen im Zarenreich

*Frithjof Benjamin Schenk*

### Eisenbahn als Zukunftsprojekt

Das Russische Reich gehörte nicht zu den Pionieren des Eisenbahnbaus im 19. Jahrhundert. Als der Reformzar Alexander II. im Jahr 1857 schließlich grünes Licht für den Bau eines systematischen Schienennetzes im europäischen Teil seines Reiches gab, sah er die Eisenbahn vor allem als ein Instrument an, um die politische, wirtschaftliche und ökonomische Macht seines Landes zu festigen. Schon früher hatten die Befürworter der Eisenbahn auf die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels für die territoriale Konsolidierung Russlands hingewiesen. Der konservative Publizist Michail Katkov, ein Bewunderer der Eisenbahnpolitik des Deutschen Reiches, brachte diese Position im Jahre 1883 in der von ihm herausgegebenen Zeitung *Moskovskie vedomosti* auf den Punkt: »Für die Herstellung der nationalen Einheit brauchen wir zuerst das Bajonett und dann die Eisenbahn.«<sup>1</sup>

Die Fürsprecher des Dampfrosses im Russischen Reich erblickten im neuen Verkehrsmittel jedoch nicht nur ein wirtschafts- und machtpolitisches Instrument. Gleichzeitig betrachteten die westlich orientierten Bürokraten und Ingenieure die Eisenbahn als ein probates Mittel, um die Errungenschaften der Zivilisation in die letzten Winkel des Reiches und zu den niedersten Schichten der Bevölkerung zu tragen. Das verheißungsvolle Credo der fortschrittsgläubigen Verkehrsplaner lautete: »Die Eisenbahnen wirken in Russland in den Gegenden, die von ihnen erfasst werden, als Vermittler und Pioniere der Kultur und Entwicklung.«<sup>2</sup> Von diesem Fortschritt sollte zunächst das europäische Russland erfasst werden. Mit der Ausweitung des Eisenbahnnetzes nach Sibirien und Zentralasien im späten 19. Jahrhundert wurde die Dampfmaschine später auch als Instrument der russischen *mission civilisatrice* in der asiatischen Peripherie des Reiches beschworen. Dort, wo dampfende Lokomotiven den

<sup>1</sup> *Moskovskie vedomosti*, Nr. 214 v. 4.8.1883, zit nach Tvardovskaja, *Ideologija*, S. 79. Zu den Anfängen des Eisenbahnbaus in Russland vgl. Haywood (1969), *Beginnings*, ders. (1998), *Russia*.

<sup>2</sup> *Železnodorožnoe delo* 17, Nr. 27–28, 1898, S. 358.

Raum eroberten, würde sich nicht nur ökonomischer Wohlstand, sondern zugleich Kultur und Zivilisation verbreiten, so die optimistische Vision der Petersburger Verkehrsplaner und Ingenieure.<sup>3</sup>

Die in die Eisenbahn gesetzten Zukunftserwartungen nahmen, aus heutiger Perspektive, mitunter rührende Formen an. So phantasierte beispielsweise ein Bahn-Enthusiast im Herbst 1837, kurz nach der Einweihung der ersten Eisenbahnlinie in Russland zwischen St. Petersburg und den Zarenresidenzen von Pavlovsk und Carskoe Selo, dass überall dort, wo die Eisenbahn auftauche, auch das Räuberwesen aussterben werde. Mit Blick auf den technischen Fortschritt prophezeite der Visionär das Ende der Wegelagererei des Postkutschenzeitalters: »Was kann eine Räuberbande gegen eine ganze Armee von Reisenden ausrichten, die von der Maschine so schnell fortbewegt wird?« Alles was den Übeltätern bleiben werde, so der Autor, sei, Steinchen auf die Gleise zu werfen und sich der zivilisierenden Macht des Fortschritts zu beugen.<sup>4</sup> Dass das neue Verkehrsmittel auch Kriminellen neue Aktionsfelder eröffnen würde, dieser Gedanke kam dem Eisenbahnfan des Jahres 1837 offenbar noch nicht.

Wie auch in anderen Ländern, waren die Anhänger des neuen Verkehrsmittels in Russland von der Idee fasziniert, auf der Eisenbahn ließe sich gleichsam eine perfekte soziale Ordnung verwirklichen. In dieser utopischen, in »Klassen« organisierten Welt trugen Bahnbeamte leuchtende Uniformen und behandelten die Fahrgäste zuvorkommend und höflich; an diesem idealen Ort verkehrten die Züge fahrplamäßig, die Bahnhöfe waren mit Palmen und anderen exotischen Pflanzen geschmückt; Herrscherbüsten aus Marmor adelten die Tempel der Mobilität als Orte staatlicher Repräsentation.<sup>5</sup> Diese Utopie war zweifelsohne kein russisches Spezifikum. In der Tat wurde auch in anderen Ländern im 19. Jahrhundert die Eisenbahn als Projektionsfläche für leuchtende Zukunftsentwürfe genutzt und als System idealer Ordnung imaginiert.<sup>6</sup> Allerdings hat es den Anschein, dass die Idee von der zivilisatorischen beziehungsweise zivilisierenden Kraft des neuen Verkehrsmittels im russischen Eisenbahndiskurs besonders stark ausgeprägt war. Der Glaube an die Eisenbahn als Heilsbringer der Entwicklung kann in Russland dabei als eine neue Spielart des traditionsreichen Projekts der westlich orientierten Elite des Zarenreiches interpretiert werden, die eigene Bevölkerung auf den Pfad von

Zivilisation und Fortschritt zu führen.<sup>7</sup> Aus dieser Perspektive betrachtet fügt sich das Vorhaben, mit Hilfe der Eisenbahn moderne Ordnungsvorstellungen bis in den letzten Winkel des Vielvölkerreiches zu tragen, in die lange Reihe all jener staatlichen Modernisierungsversuche ein, die vom Umbau von Staat und Gesellschaft unter Peter dem Großen bis zu den großen Reformen Alexanders II. reicht.

Wie kaum ein anderes Reformvorhaben des 19. Jahrhunderts lässt sich der Aufbau des Eisenbahnwesens in Russland als sozialräumliches Ordnungsprojekt lesen. In den Augen ihrer russischen Befürworter verkörperte die Eisenbahn den wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Fortschritt. Dabei ging es nicht nur darum, dass die Schienenstränge der Eisenbahn Verbindungen zwischen den einzelnen Regionen des Landes schufen, das Zarenreich mit den Verkehrsnetzen Europas und Asiens verband und so den Transport von Waren und Personen erleichterte. Gleichzeitig wurde die Eisenbahn als ein Kosmos beschworen, dessen Ordnungsprinzipien auf das von den Schienen erschlossene Territorium und die von ihm erfassten Menschen abstrahlen sollten. Bahnhöfe und Züge fungierten in dieser Perspektive nicht nur als funktionale Orte des Personen- und Güterverkehrs, sondern zugleich als Kristallisationspunkte des Fortschritts und der Zivilisation. Hier kamen die Menschen in Kontakt mit einer Welt, in der Raum, Zeit und Gesellschaft anders strukturiert waren, als in der ihnen bekannten Umgebung. Die Eisenbahn organisierte das Territorium mit Hilfe des Denkbildes der »kürzesten Verbindung«, machte aus Menschen unterschiedlicher Herkunft Passagiere einer Betriebsordnung, unterteilte die Gemeinschaft der Reisenden gemäß ökonomischer Kriterien in »Klassen« und passte die Verkehrsrhythmen an eine einheitliche, landesweit gültige Eisenbahnzeit an.

Die Begegnung des vormodernen Menschen mit der geordneten Welt der Eisenbahn führte jedoch nicht zwangsläufig zur Verfeinerung der Sitten und der Hebung des allgemeinen zivilisatorischen Niveaus. Das Problem bestand bereits darin, dass sich die hochtrabenden Visionen von der »wohlgeordneten Eisenbahngesellschaft« nur sehr schwer in die gelebte Praxis umsetzen ließen. Dieses Spannungsverhältnis von Erwartung und Realität, von Vision und Wirklichkeit der Eisenbahn als Ordnungsraum im Zarenreich steht im Zentrum dieses Aufsatzes. Ausgangspunkt ist die Frage, inwiefern das System der Eisenbahn in Russland in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als ein Ort von »Recht und Ordnung« vorgestellt wurde. Im Anschluss wird erörtert, in welcher Form die soziale Praxis diese Vision unterlief und welche Maßnahmen die Administration des Zarenreiches ergriff, um der Idee von der »wohlgeord-

3 Witte, *Vorlesungen*, S. 67.

4 Anonym (1837), »Buduščnost«, S. 483.

5 Schenk (2007), »Bahnhöfe«, S. 141–157.

6 Zur Beschreibung des Eisenbahnabteils als geordneter Raum, beziehungsweise »Verwirklichung einer rationalen Utopie«. Vgl. De Certeau, *Kunst*, S. 209. Zur Kritik an De Certeau vgl. Beaumont, *Railway Mania*, S. 151. Vgl. auch Freeman, *Railways*, u. Schivelbusch, *Geschichte*.

7 Baberowski, »Suche«, S. 482–504, u. Erkind, »Bremja« S. 265–299.

neten Eisenbahngesellschaft« doch noch zum Durchbruch zu verhelfen. Fluchtpunkt der Argumentation ist die These, dass die Neuorganisation sozialer Räume in Russland im Eisenbahnzeitalter als ein ambivalenter Prozess zu beschreiben ist, der nicht nur ordnende Kräfte freisetzte, sondern zugleich neue Formen sozialer Desorganisation und Instabilität entstehen ließ.

## Das System der Eisenbahn und die Idee von der idealen Ordnung

Dass die Welt der Eisenbahn in Russland im 19. Jahrhundert von der zaristischen Bürokratie als eine Sphäre nahezu perfekter sozialer Ordnung imaginiert wurde, daran kann kaum ein Zweifel bestehen. Offensichtlich träumten die Beamten im Petersburger Verkehrsministerium davon, das Verhalten von Passagieren und Eisenbahnpersonal in Bahnhöfen und Zügen bis ins kleinste Detail zu reglementieren. Bei der Lektüre entsprechender Verordnungen, die das Leben an diesen modernen Orten des öffentlichen Raums regeln sollten, springt einem das Wort »Ordnung« (*porjadok* beziehungsweise *blagočinié*) fast in jedem zweiten Satz ins Auge. Die »Allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Passagieren, Gepäck und Hunden« (*Obščija pravila dlja perevožki passažirov, bagoža i sobak*), die die rechtlichen Grundlagen für den Personenverkehr auf den russischen Eisenbahnen Anfang der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts bildete, wiesen zum Beispiel darauf hin, dass Passagieren, die sich in den Zügen oder auf den Bahnhöfen nicht an die »allgemeingültige Ordnung« hielten, das Recht auf Beförderung entzogen werden könne. Diese Regelung zielte insbesondere darauf ab, Fahrgäste, die betrunken waren oder »andere Passagiere belästigten«, aus der »wohlgeordneten Eisenbahngesellschaft« auszuschließen. Genauso unerwünscht wie alkoholisierte Fahrgäste waren in der Traumwelt der Eisenbahnjuristen bestechliche oder unfreundliche Bahnbedienstete. »Die Angestellten der Eisenbahnen sind angewiesen«, so die Verordnung, »sich gegenüber den Fahrgästen höflich und zuvorkommend« zu benehmen. »Für ihre Ordnungsdienste« sollten die Angestellten von den Fahrgästen keine Bezahlung erhalten.<sup>8</sup> In der Wunschwelt der Eisenbahn war kein Platz mehr für die in Russland weit verbreiteten Laster Trunkenheit und Korruption.

Eine im Mai 1873 erlassene Verordnung zielte darauf ab, die soziale Ordnung auf Bahnhöfen des Zarenreiches zu regeln. Das Verkehrsministerium

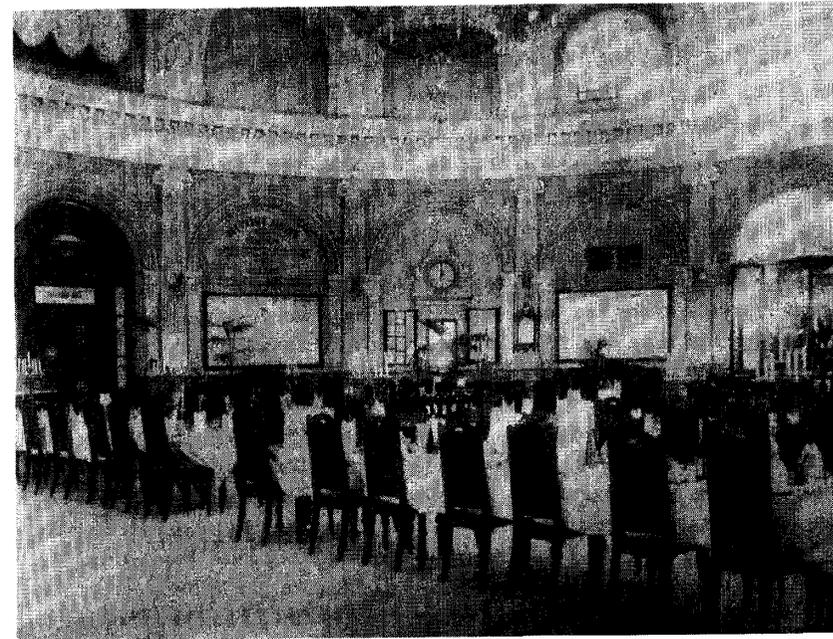


Abb. 10.1: Saal 1./2. Klasse des Bahnhofs von Kazatin in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts

Quelle: *Al'bom. Novaja stancija Kazatin'. Jugo-Zapadnaja Železnaja Doroga 1887–1891*, o.O. o.J.

unterstrich in diesem Gesetzestext, dass die Organisation von »Bällen, Picknicks und anderer Festivitäten« an Bahnhöfen verboten sei und dass der Aufenthalt von Menschen, die nicht auf einen Zug warten, andere Passagiere störe und somit als eine Verletzung der »Bahnhofsordnung« geahndet werde.<sup>9</sup> Aus diesen Formulierungen spricht die nicht unberechtigte Angst, dass sich Bahnhöfe zu schwer kontrollierbaren Orten des öffentlichen Lebens entwickeln könnten, an denen Menschen nicht nur deshalb zusammenkommen, um gemeinsam auf einen Zug zu warten, sondern um zum Beispiel den Ort als einen Schauplatz für Feste oder politische Agitation zu nutzen. Eine andere Instruktion, die 1874 vom Verkehrsministerium erlassen wurde und den Betrieb von Cafés und Restaurants in russischen Bahnhöfen regelte, wird das Bild einer perfekten Gaststätte entworfen, in der korrekt gekleidete Ober die Gäste »freundlich und zuvorkommend« behandeln und das verzinnte Kupfergeschirr in »makellosem Glanz« erstrahlt.<sup>10</sup> Ausländische Besucher, die das Zarenreich

<sup>8</sup> Anonym (1872), »Obščija«, S. 6–7.

<sup>9</sup> Anonym (1873), »Ministerskoe postanovlenie«, S. 172–173.

<sup>10</sup> Anonym (1874), »Pravila soderžanija«, S. 2–4.

in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit der Eisenbahn bereisten, waren von Ordnung und Sauberkeit russischer Bahnhöfe, sowohl in den Hauptstädten, als auch in der Provinz, tatsächlich zum Teil tief beeindruckt. Als beispielsweise der amerikanische Journalist George Kennan auf seiner berühmten Reise nach Sibirien im Jahr 1885 den Ural überquerte, machte er am Bahnhof der Stadt Nižnij Tagil Station. Der an der Grenze von Europa und Asien gelegene Bahnhof begeisterte den amerikanischen Reisenden geradezu:

»Der Bahnhof von Nishni Tagil am asiatischen Hang des Gebirges [gelegen] [...] hätte der besten Eisenbahn in den Vereinigten Staaten zur größten Ehre gereicht. Das solide, mindestens hundert Fuß lange Bahnhofsgebäude [...] stand inmitten eines großen, kunstvoll angelegten Parks und Gartens, dessen glatte, samtene Grasnarbe von blühenden Blumenbeeten unterbrochen [...] wurde; [...] die Luft war erfüllt vom Duft wilder Rosen und dem murmelnden Geplätscher eines aus einem dünnen Strahl sprudelnden, glitzernden Springbrunnens. Der Speisesaal des Bahnhofs hatte ein gebohnertes Eichenparkett in symmetrischen Mustern, eine breite Täfelung aus dunkler Holzschnitzerei, eine Tapete mit Eichenmaserung und einen Sims aus Stuckrelief. Die Mitte des Saals nahm der ganzen Länge nach die gedeckte Tafel ein: auf ihr geschmackvolles Porzellan, schlohweiße Servietten, hohe gläserne Tafelaufsätze und Kristalleuchter, dazu als Schmuck Topfblumen, [...] Flakons mit gefärbtem Wasser und ein Aquarium voller Fische. [...] an einem Ende des Zimmers befand sich eine kostbare Uhr [...] und an dem anderen Ende ein riesiger bronzierter Ofen, der dem Saal im Winter Wärme spendete. Die Kellner waren alle im Frack, mit tief ausgeschnittener Weste, fleckenloser Hemdbrust und weißer Binde [...] gekleidet [...] Ich kann ohne Übertreibung sagen, dass dies einer der saubersten, geschmackvollsten und anspruchsvollsten öffentlichen Speisesäle war, die ich je in irgendeinem Teil der Welt betreten habe; und während ich mir das gut zubereitete und gut servierte Mittagessen von vier Gängen schmecken ließ, wollte es mir einfach nicht in den Kopf, dass ich mich hier in dem gottvergessenen Bergarbeiternest Nishni Tagil auf der asiatischen Seite des Uralgebirges befand.«<sup>11</sup>

## Die Gefährdung der perfekten Ordnung

Es liegt auf der Hand, dass die tatsächlichen Verhältnisse auf den meisten Bahnhöfen im Russischen Reich etwas anders aussahen, als in den erwähnten Verordnungen des Verkehrsministeriums skizziert oder im Reisebericht Kennans beschrieben. Wie in anderen Ländern, wurden auch in Russland die Eisenbahnen von Menschen aller Klassen und sozialer Schichten genutzt. Dementsprechend war das Leben auf Bahnhöfen und in Eisenbahnwaggons facettenreich und von einer Vielfalt von Konflikten und abweichendem sozialen

<sup>11</sup> Kennan, »... und der Zar ist weit«, S. 53–54.

Verhalten geprägt, die typisch für öffentliche Orte dieser Art waren und sind. Wie die Idee von Recht und Ordnung auf den russischen Eisenbahnen bedroht wurde und wie die Behörden versuchten, auf diese Herausforderungen zu reagieren, soll an zwei Themenfeldern exemplarisch erörtert werden: dem Problem politischer Propaganda auf Bahnhöfen und Zügen und der Gefahr von Kriminalität und Gewalt auf der russischen Eisenbahn um die Jahrhundertwende.

## Die Eisenbahn als Bühne politischer Propaganda

Wie in anderen Ländern, diente das wachsende Schienennetz der russischen Eisenbahnen in erster Linie dem Transport von Waren, Passagieren und Soldaten. Die wachsende Vernetzung des Landes trug zu einer Intensivierung von Mobilität und Kommunikation innerhalb des Reiches bei und erleichterte die Verwaltung und staatliche Kontrolle im größten Kontinentalreich der Erde.<sup>12</sup> Gleichzeitig entdeckten die Gegner des Zarenregimes jedoch relativ schnell, dass sich das neue Verkehrs- und Kommunikationsmittel auch gut für die eigenen politischen Zwecke nutzen ließ. Im Juli 1875 unterrichtete ein Mitarbeiter der »Dritten Abteilung«, das heißt der politischen Geheimpolizei des Zaren, die Kollegen der Eisenbahngendarmerie in einem geheimen Zirkular, dass man in der Nähe des Bahndammes der Bahn von St. Petersburg nach Moskau ein Bündel Flugblätter »alarmierenden Inhalts« gefunden habe. Ein vergleichbarer Zwischenfall, so der Autor des Schreibens, habe sich kürzlich an der Eisenbahnlinie zwischen den Städten Moršansk und Sysran' an der Wolga ereignet. »Diese Vorkommnisse«, so der Polizeioffizier, »deuten darauf hin, dass politische Agitatoren versuchten, neue Methoden anzuwenden, um ihre regierungsfeindliche Propaganda in der Bevölkerung zu verbreiten.« Die Kollegen der Eisenbahngendarmerie wies er an, besonders aufmerksam auf Zwischenfälle dieser Art zu achten. Eine Instruktion sollte an alle Bahnbediensteten versandt werden, in der auf die unbedingte Notwendigkeit hinzuweisen sei, verdächtiges Schriftgut jeder Art, das in Zügen oder entlang der Bahnanlagen gefunden wird, sofort der Polizei zu übergeben.<sup>13</sup> Sechs Jahre später, im Dezember 1881, informierte der Direktor des Polizeidepartements im Russischen Innenministerium, Vjačeslav Pleve, die Kollegen der Eisenbahngendarmerie in einem geheimen Memorandum darüber, dass Mitglieder »sozial-revolutionärer Organisationen« in naher Zukunft planten, einige Bahn-

<sup>12</sup> Schenk (2005), »Raumerschließung«, 33–45.

<sup>13</sup> Gosudarstvennyj Archiv Rossijskoj Federacii (GARF) f. 126, op. 1, ed. chr. 23, ll. 6–6ob.

hofsrestaurants unter ihre Kontrolle zu bekommen und diese für ihre revolutionären Ziele zu nutzen. Wie in Rumänien, wo emigrierte Revolutionäre bereits mit gewissem Erfolg eine ähnliche Strategie angewandt hätten, würden politisch suspekta Personen nun auch in Russland versuchen, Gastronomiebetriebe in Bahnhöfen für die Finanzierung der eigenen Aktivitäten und für die Agitation unter den Bahnangestellten und -arbeitern zu nutzen. Die Polizei des Zarenreiches habe von Informanten vertrauliche Nachrichten über geplante Machenschaften dieser Art erhalten und warnte nun ihrerseits die Kollegen vor Ort.<sup>14</sup>

Die Pläne revolutionärer Organisationen, die Belegschaft der Eisenbahnen zu unterwandern und eigene Kämpfer in das Personal der strategisch wichtigen Bahngesellschaften einzuschleusen, stellten in der Tat eine ernst zu nehmende Gefahr für die Sicherheit im Zarenreich im Allgemeinen und das Leben des russischen Kaisers im Speziellen dar. Dies wurde spätestens bei der Untersuchung des Bombenanschlags auf den Hofzug Alexanders II. bei Moskau im November 1879 deutlich. Im Vorfeld der Reise des Zaren von der Krim nach Moskau hatte die terroristische Gruppe »Volkswille« (*Narodnaja volja*) an zwei verschiedenen Orten Bomben unter dem Gleisbett der Strecken deponiert, die der Hofzug seiner Majestät passieren sollte. Zudem war es der Terrorgruppe gelungen, eines ihrer Mitglieder als Streckenwärter in einem kleinen Dorf in der Nähe Odessas in die Mannschaft der entsprechenden Bahngesellschaft einzuschleusen. Als eine der Bomben in der Nähe von Moskau am 19. November detonierte, kam es einem Wunder gleich, dass der Zar den Anschlag unverletzt überlebte. Die Explosion hatte »nur« zur Entgleisung jenes Zuges geführt, in dem das Gefolge des Kaisers reiste und in diesem einige Diener verwundet.<sup>15</sup> Der Anschlag auf den Hofzug des Zaren machte der Regierung zweierlei deutlich: Erstens konnte kein Zweifel mehr daran bestehen, dass sich die Gegner der Autokratie, die mit Dynamit Eisenbahnschienen sprengten, neuester Formen des terroristischen Kampfes bedienten. Zweitens legte dieser Vorfall offen, dass sich die Eisenbahn längst von einem erhofften Ort idealer Ordnung zu einem zwischen dem Regime und seinen Gegnern heftig umkämpften Teil des öffentlichen Raums entwickelt hatte.

Die Kritiker und Feinde des Zarenregimes versuchten nicht nur die Belegschaften der Eisenbahnkompanien zu unterwandern und mit revolutionärem Gedankengut zu infiltrieren. Gleichzeitig entdeckten oppositionelle Gruppen die Bahnhöfe der russischen Eisenbahnen als geeignete Bühnen für politische

14 GARF f. 126, op. 1, ed. chr. 23, l. 12.

15 Vgl. Figner, *Memoirs*, S. 77–81, Ulam, *Name*, S. 336ff., Rutkowski, *Bewegung*, S. 394–397, u. Obolenskij, »Nabroskij vospominanij«, S. 270–279.

Demonstrationen. Anlässe boten unter anderem die Ankunft oder Abfahrt politischer Gefangener. Im April 1878 wurde beispielsweise ein Zug mit inhaftierten Studenten aus Kiew am Kursker Bahnhof in Moskau von 150 Sympathisanten enthusiastisch begrüßt. Die Mitglieder des revolutionären »Empfangskomitees« riefen »Hurrah!« sowie »Für Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit!« und versorgten die politischen Häftlinge mit Geld, Tee und warmer Kleidung.<sup>16</sup> In den kommenden Jahren setzte die Reichsregierung alles daran, Zwischenfälle dieser Art zu unterbinden. Im März 1901 unterrichtete zum Beispiel der Oberpolizeimeister von Moskau seine Kollegen der Eisenbahngendarmerie über die geplante Verlegung einer Gruppe gefangener Studentinnen aus einem Moskauer Gefängnis an einen anderen Ort. Um einen reibungslosen Ablauf der Verladung der Gefangenen in den Zug zu gewährleisten, wurde die Polizei auf dem Nikolaj-Bahnhof angewiesen, die Häftlinge zunächst in einen separaten Gebäudeteil der Station zu bringen und sie erst unmittelbar vor der Abfahrt des Zuges auf den Bahnsteig zu führen. Auf diese Art und Weise wollte man jede Form politischer Demonstration durch Sympathisanten auf dem Bahnhof unterbinden.<sup>17</sup>

Ungeachtet dieser vielfältigen Anstrengungen der Polizeikräfte des Zarenreiches blieb die Eisenbahn jedoch eine wichtige Bühne regierungskritischer Propaganda. Dies wurde insbesondere während der Revolution von 1905/06 deutlich.<sup>18</sup> In den Archiven der russischen Eisenbahngendarmerie lassen sich zahlreiche Berichte über politische Aktivisten finden, die während der ersten russischen Revolution in Eisenbahnwaggons regierungskritische Flugblätter verteilten und versuchten, mitreisende Passagiere durch hitzige Reden für die revolutionäre Sache zu begeistern.<sup>19</sup> Exemplarisch kann man auf den Fall von Vladimir Meisner hinweisen, ein Student adliger Herkunft aus Novgorod, der auf seiner Heimreise von St. Petersburg am 21. Dezember 1906 vor Mitreisenden in einem Waggon Dritter Klasse anarchistisch-revolutionäre Proklamationen verlas. Meisner wurde von einem regierungstreuen Passagier angezeigt und noch während der Fahrt von einem Unteroffizier der Eisenbahngendarmerie festgenommen. In einem St. Petersburger Gefängnis verbüßte der junge Agitator eine Haftstrafe von drei Monaten.<sup>20</sup>

16 GARF f. 109, op. 1a, ed. chr. 1606, l. 1–2ob.

17 GARF f. 126, op. 1, ed. chr. 31, l. 17–17ob.

18 Zur Bedeutung der Eisenbahn in der Revolution von 1905/06 vgl. Schenk (2007), »Kommunikation«, S. 47–67, u. Reichman, *Railwaymen*.

19 GARF f. 126, op. 1, ed. chr. 37, l. 118–120 and f. 77, op. 1, ed. chr. 35, l. 7, 19, 20–21, 68, 69; ed. chr. 7–7ob, 20–20ob, 31–31ob.

20 GARF f. 126, op. 1, ed. chr. 129, ll. 22–36.

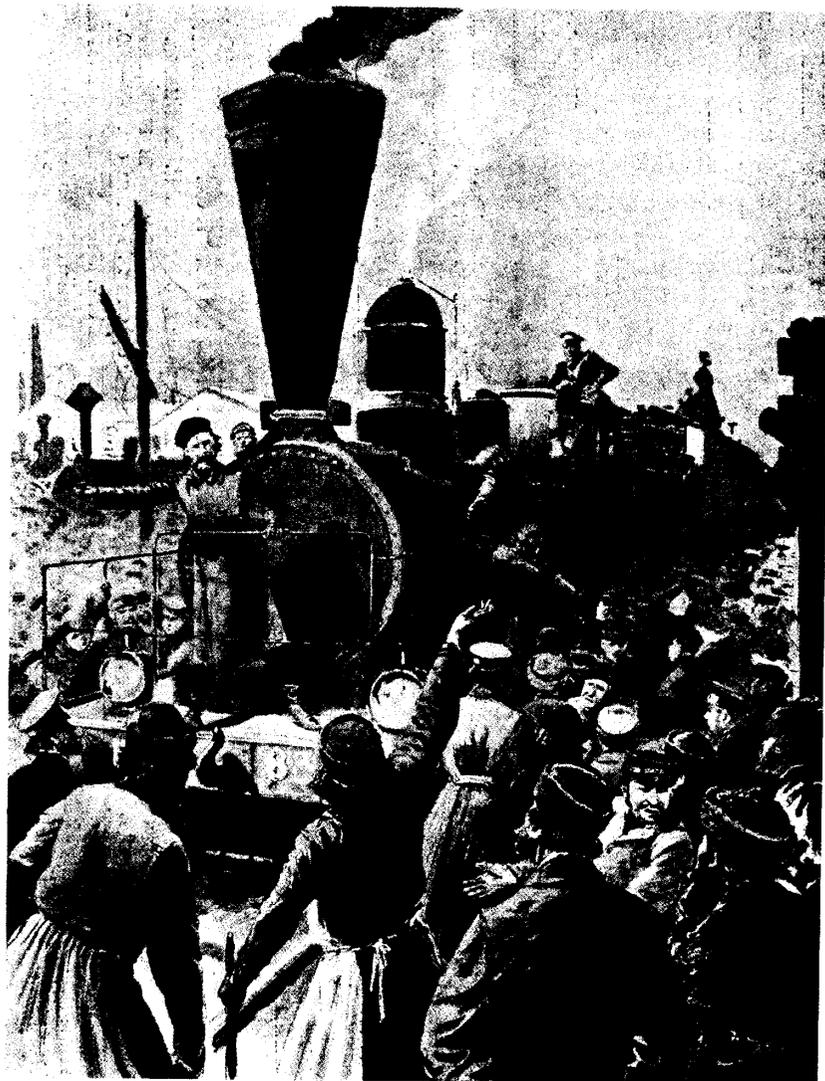


Abb. 10.2: Eisenbahnarbeiter, die während des Generalstreiks vom Oktober 1905 eine Lokomotive vor Moskau stoppen

Quelle: Zeichnung von P. Tiria, aus: *Niva*, Nr. 45 v. 12.11.1905, S. 887.

### Eisenbahn und Kriminalität

Recht und Ordnung wurden auf den russischen Eisenbahnen aber auch in ganz »konventioneller« Art und Weise in Frage gestellt. An Bahnhöfen und in Eisenbahnwaggons kreuzten sich die Wege zahlreicher Menschen unterschiedlicher sozialer Herkunft. Auch in Russland boten die hoch frequentierten und schwer zu kontrollierenden öffentlichen Orte Dieben, Betrügnern und anderen Kleinkriminellen ein ideales Betätigungsfeld. Obwohl nur wenige Kriminalberichte der Eisenbahngendarmerie in russischen Archiven erhalten sind, kann angenommen werden, dass sich Bahnhöfe in Russland, wie in anderen europäischen Ländern, schnell zu Orten mit einer erhöhten Kriminalitätsrate entwickelten.<sup>21</sup> Allerdings mag es überraschen, dass sich Vorfälle schwerer Kriminalität, wie zum Beispiel Raubüberfälle oder Morde, offensichtlich erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu einem ernststen Problem auf den russischen Eisenbahnen entwickelten. Als im Jahr 1895 ein Unbekannter in einem Waggon Zweiter Klasse einen Fahrgast betäubte und ausraubte, wurde gleich das Verkehrsministerium in St. Petersburg aktiv und sandte Rundschreiben an alle Eisenbahngesellschaften. In diesem wurde darauf hingewiesen, dass die Schaffner der Züge der Sicherheit der Passagiere größere Aufmerksamkeit schenken sollten.<sup>22</sup> Abgesehen von diesem Schreiben wurden jedoch offenbar keine weiteren Schritte unternommen, die Sicherheit der Passagiere auf ihren zum Teil sehr langen Reisen im Russischen Reich zu verbessern. So blieb das Reisen auf den Bahnen im Zarenreich, insbesondere bei Nacht und in Waggons der Ersten Klasse ein relativ gefährliches Unterfangen.

Im Sommer 1900 versetzte schließlich der Serienmörder P. Malyšev, der sich auf Raub und Mord alleinreisender Frauen in Abteilen der Ersten Klasse spezialisiert hatte, die russische Öffentlichkeit in Angst und Schrecken. Der Übeltäter stammte aus einer Eisenbahnerfamilie und hatte sich des Nachts mit Hilfe eines speziellen Schlüssels Zugang zu verriegelten Abteilen in Zügen der Süd-West-Bahn beziehungsweise der Moskau-Nižnij-Novgorod-Bahn verschafft. Er drang in die Abteile alleinreisender Damen ein, betäubte diese mit einer chemischen Substanz und raubte sie anschließend aus. In zwei Fällen fand man die weiblichen Passagiere am kommenden Tag tot in ihren Coupés auf. Malyšev wurde schließlich im Juni 1901 gefasst, in Odessa vor Gericht gestellt und dort zum Entzug sämtlicher Personenrechte sowie zu lebenslänglicher Strafarbeit verurteilt. Die erste Reaktion des Verkehrsministeriums auf die

21 Zum Thema der Kriminalität in Zügen in anderen Ländern vgl. Schivelbusch, *Geschichte*, S. 76, Beaumont, »Railway Mania«, S. 132ff., u. Carter, *Railways*, S. 202–239.

22 Brjul' (1900), *Sistematičeskij sbornik*, S. 690.

Nachricht vom Furcht einflößenden Eisenbahnmörder illustriert die Ratlosigkeit der Petersburger Beamten, wie dieser neuartigen Gefährdung von Recht und Ordnung auf den russischen Eisenbahnen zu begegnen sei. In einem Memorandum vom 11. Dezember 1900 rief die Zentrale Eisenbahnverwaltung im Verkehrsministerium die verschiedenen Bahngesellschaften des Landes auf, Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit ihrer Passagiere zu erhöhen. Die Behörde empfahl erstens, vor der Abfahrt eines Zuges zu kontrollieren, ob sich eine verdächtige Person im Waggon oder auf dem Dach des Zuges verstecke. Zweitens wurde vorgeschlagen, bei nächtlichen Zwischenhalten des Zuges Schaffner mit der Bewachung der Türen an beiden Seiten der Waggons zu beauftragen. Drittens sollten die Bahngesellschaften, die Anzahl der Kondukteure in den Zügen erhöhen und dadurch gewährleisten, dass ein Zugbegleiter nicht mehr als zwei Waggons unter seiner Aufsicht hat. Schließlich wurde der Rat erteilt, alle Abteile mit Alarmknöpfen auszustatten, um in Gefahrensituationen Hilfe zu rufen. All diese Maßnahmen waren jedoch nur als Vorschläge formuliert. Jede Bahngesellschaft sollte individuell prüfen, welches Instrument ihnen für die Verbesserung der Sicherheit ihrer Fahrgäste sinnvoll und umsetzbar erschien.<sup>23</sup> Dies führte aller Wahrscheinlichkeit nach dazu, dass sich an den Reisebedingungen in russischen Zügen zu Beginn des 20. Jahrhunderts wenig zum Besseren änderte.

Die Sicherheit der Fahrgäste auf den russischen Eisenbahnen war aber ohnehin ein viel zu wichtiges Thema, als sich hier allein auf den Gesetzgeber in St. Petersburg zu verlassen. So entzündete sich an der Frage, wie man auf den Fall Malyšev zu reagieren habe, in den Jahren 1900 und 1901 eine intensive gesellschaftliche Debatte in russischen Zeitungen und Zeitschriften.<sup>24</sup> Eine der ersten längeren Abhandlungen zu diesem Thema stammt aus der Feder von Otto Fomič Glinka, der seine Gedanken in der Zeitschrift *Inženier*, die von der Kiewer Abteilung der Russischen Technischen Gesellschaft herausgegeben wurde, veröffentlichte.<sup>25</sup> Glinka, offenbar selbst ein Eisenbahningenieur, wies in seinem Artikel darauf hin, dass man die Bediensteten der Eisenbahnen nicht für die Verbrechen der vergangenen Monate verantwortlich machen könne. Unter Hinweis auf die »Allgemeinen Verordnungen der Russischen Eisenbahnen« aus dem Jahre 1886 führte er aus, dass der Schutz der Sicherheit der Fahrgäste nicht in den Zuständigkeitsbereich der Bediensteten der entsprechenden Bahngesellschaften falle, sondern allein die Aufgabe der staatlichen Eisenbahngendarmerie sei.<sup>26</sup> Er erinnerte seine Leser an die Diskussion in

23 Anonym (1900), »O merach k obezpečeniju«, S. 870–871.

24 Unter anderen *Novoe vremja*, Nr. 8728 v. 16.6.1900, u. *Novosti*, Nr. 174 v. 25.6.1900.

25 Glinka, *K voprosu*.

26 Glinka, *K voprosu*, S. 6.

Regierungskreisen in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts über die Frage, ob man das Begleitpersonal der Züge nicht mit Polizeivollmachten in begrenztem Umfang ausstatten sollte. Diesen Vorschlag hatte der damalige Innenminister, Graf Tolstoj vehement zurückgewiesen. Für Glinka war es daher keine Frage, wer die Verantwortung für die jüngsten Gewaltverbrechen auf den russischen Eisenbahnen trage: »Ist es nicht merkwürdig«, so der Autor, »dass jede Form der Versammlung am Tage in Städten, Kirchen oder auf Messen die Anwesenheit von Polizeikräften erfordere, um über die öffentliche Ordnung und die Sicherheit der Menschen zu wachen. Ähnliche Ansammlungen von Menschen auf der Eisenbahn, die manchmal die Zahl von 1.000 Passagieren in einem Zug übersteigt, bleibt dagegen ohne jede Form von [staatlichem] Schutz.«<sup>27</sup> Genauso wie Besitzer von Hotels oder Mietshäusern keine Verantwortung für Leben und Gesundheit ihrer Gäste und Mieter trügen, wären auch die Eisenbahngesellschaften nicht für den Schutz ihrer Fahrgäste zuständig. Dies sei einzig und allein die Aufgabe des Staates, das heißt der Eisenbahngendarmerie.<sup>28</sup>

### Die Aufrechterhaltung von Recht und Ordnung: Wessen Aufgabe?

Der Vergleich der Eisenbahn mit anderen halböffentlichen beziehungsweise halbprivaten Räumen in Hotels und Mietshäusern legt eine zentrale Frage der Debatte über die Aufrechterhaltung von Recht und Ordnung auf den russischen Eisenbahnen offen: die Frage, wessen Aufgabe es letztlich sei, die Bahnanlagen und Züge zu überwachen und zu schützen. Auf den ersten Blick war die Antwort einfach: Wie in einem Handbuch für niedere Dienstgrade der russischen Eisenbahngendarmerie aus den späten siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts dargelegt, handelte es sich bei den Eisenbahnen zweifelsfrei um einen Teil des öffentlichen Raumes (*publičnye mesta*). Folglich standen die Bahnanlagen und Züge unter der Aufsicht staatlicher Stellen.<sup>29</sup> Andererseits waren zahlreiche Eisenbahnen, insbesondere in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnbaus in Russland in der Hand privater Aktiengesellschaften, die mitunter den Anspruch erhoben, selbst über die eigenen Anlagen zu wachen. Die Frage des Machtmonopols in öffentlichen Räumen, deren Territorium sich in privatem

27 Glinka, *K voprosu*, S. 16.

28 Glinka, *K voprosu*, S. 10.

29 Petrov, *Praktičeskoe rukovodstvo*, S. 49.

Besitz befindet, kennen wir aus heutigen Debatten um sogenannte *private cities* und die Arbeit privater Wachschutzunternehmen in Einkaufszentren oder U-Bahn-Stationen. Auch in Russland war nicht von Anfang an geklärt, wer die Kontrolle über Recht und Ordnung auf dem Gebiet der Eisenbahnen ausüben dürfe, die sich Teils in privater, teils in staatlicher Hand befanden. Die allmähliche Durchsetzung des staatlichen Gewaltmonopols auch in diesem Teilbereich des öffentlichen Raumes kann gut mit Blick auf die Geschichte der Eisenbahngendarmerie im Zarenreich nachvollzogen werden.

### Die Geschichte der russischen Eisenbahngendarmerie

Die Gründung der russischen Eisenbahngendarmerie lässt sich in die Frühphase des Eisenbahnbaus im Russischen Reich, das heißt in die vierziger und fünfziger Jahre datieren. Im Zuge der Konzessionierung einer neuen Eisenbahnlinie beziehungsweise -gesellschaft erfolgte in der Regel auch die Gründung einer entsprechenden Bahngendarmerie. Die einzelnen Polizeiverbände unterstanden dabei zunächst der staatlichen Verkehrsbehörde, aus der später das russische Verkehrsministerium entstand. Gleichzeitig konnten jedoch auch die, zum Teil privaten Eisenbahngesellschaften auf ihre Dienste zurückgreifen.<sup>30</sup> 1861 wurden die Verwaltungen der Gendarmerien der Petersburg-Warschau-Bahn und der Moskau-Nižnii-Novgorod-Bahn unter einem Dach vereinigt. In diesem Zusammenhang definierte der Gesetzgeber auch die Rechte und Pflichten der Bahngendarmerie neu: Die Polizeieinheiten waren nun mit drei unterschiedlichen Aufgabenfeldern betraut, die sich in der Praxis nicht immer problemlos miteinander vereinbaren ließen. Erstens sollten die Gendarmen überwachen, ob die Arbeiter und Auftragsnehmer der Eisenbahngesellschaften ihren Aufgaben ordnungsgemäß nachkamen. Zweitens hatten sie für Recht und Ordnung auf Bahnhöfen zu sorgen und bei Konflikten zwischen Passagieren, Bediensteten und Anwohnern der Bahnanlagen einzugreifen. Schließlich war es ihre Aufgabe, Beschwerden von Passagieren und Eisenbahnarbeitern zu sammeln und an die entsprechenden Stellen weiterzuleiten.<sup>31</sup> Der Umstand, dass die Gendarmen einerseits Weisungen von den jeweiligen Eisenbahngesellschaften erhalten konnten und gleichzeitig für Recht und Ordnung auf den Bahnhöfen und in Zügen sorgen sollten, wurde von der Regierung bald als Problem identifiziert. Hintergrund war die Erfahrung, dass sich die Eisenbahngesellschaften beziehungsweise deren Bedienstete selbst zu

<sup>30</sup> Timofeevič, *Spravočnaja kniga*, S. 1–3, u. Peregudova, *Političeskij syšk*, S. 115–116.

<sup>31</sup> Anonym (1861), »Položenie o policejskich upravlenijach«, S. 406–413.

einem Problem staatlicher Sicherheit entwickeln konnten. Dies hatte sich vor allem während des polnischen Januaraufstandes im Jahre 1863 gezeigt.

In den Beratungen über die die *Allgemeinen Verordnungen der Russischen Eisenbahnen* erinnerte Anfang der achtziger Jahre Innenminister Graf Tolstoj seine Kollegen daran, dass es der Gendarmerie der Petersburg-Warschau-Bahn während des Januaraufstandes nicht gelungen war, »gravierende Ordnungsverstöße« auf der Bahn zu unterbinden. Die Eisenbahnpolizei habe, und das war der zentrale Punkt, die Augen vor der Beteiligung von Bahnbediensteten an der polnischen Erhebung verschlossen und entsprechende Informationen nicht an die Sicherheitsbehörden in St. Petersburg weitergeleitet.<sup>32</sup> Die Nähe der Gendarmerie zur Bahngesellschaft bzw. zu deren Belegschaft hatte sich in diesem Fall als sicherheitspolitisches Problem von staatlicher Bedeutung entpuppt. Als die Regierung im Jahre 1866 dem Verkehrsministerium die Verantwortung für die Eisenbahngendarmerie entzog und diese der Aufsicht des Chefs der Gendarmerie (*šef žandarmov*) unterstellte, zog sie offenbar die Konsequenzen aus den Ereignissen in Polen im Jahre 1863. Ab 1866 unterstand sie der gleichen Behörde, die auch die »Dritte Abteilung der Kaiserlichen Kanzlei« verwaltete.<sup>33</sup> Ziel der Reform war es offenbar, in Zukunft die Gendarmerie am kürzeren Zügel zu führen und besser kontrollieren zu können. Die Behörden des Zarenreiches hatten die strategische Bedeutung der Eisenbahnen erkannt und betrachteten die Kontrolle über das neue Verkehrsmittel immer stärker als eine exklusive Aufgabe des Staates. Aus diesem Grund lehnte Graf Tolstoj in den achtziger Jahren auch den Vorschlag ab, das Personal der zum Teil privaten Eisenbahngesellschaften mit begrenzten Polizeivollmachten auszustatten und ihnen das Recht einzuräumen, im Dienst Waffen zu tragen. Die Idee, Schaffner und anderes Begleitpersonal der Züge zu bewaffnen und dadurch die Sicherheit auf den russischen Bahnen zu erhöhen, hatten Vertreter von Eisenbahngesellschaften in die Diskussionen der so genannten Baranov-Kommission eingebracht, die Anfang der achtziger Jahre an der Formulierung *Allgemeiner Verordnungen der Russischen Eisenbahnen* arbeitete.<sup>34</sup> Als Vorbild dienten hier offensichtlich die Eisenbahnen im Deutschen Reich, die im Gegensatz zu den russischen Bahnen jedoch bereits mehrheitlich in staatlichem Besitz waren.

<sup>32</sup> »Obščij ustav Rossijskich železnych dorog«, Sankt Peterburg [o.J.], in: *Rossija. Gosudarstvennyj Sovet. Materialy*, Bd. 158, (Russische Nationalbibliothek, St. Petersburg, Sign.: 135/286.158), S. 525. Zur Bedeutung der Eisenbahn St. Petersburg-Warschau für den Januaraufstand siehe Miljutin, *Vospominanija*, S. 46, 54–58. Zur Bestrafung der beteiligten Eisenbahner vgl. GARF f. 109, op. 2a, ed. chr. 775, ll. 1–2ob.

<sup>33</sup> Reent, *Policija*, S. 176.

<sup>34</sup> *Moskovskie vedomosti*, Nr. 179 v. 2.7.1901, S. 4.

Nach 1866 wurde die Eisenbahngendarmerie nicht nur unter strengere staatliche Aufsicht gestellt, sondern zugleich ihr Zuständigkeitsbereich ausgedehnt. 1867 erfolgte die Angleichung ihrer Aufgaben an jene der gewöhnlichen Polizei. In Bahnhöfen, Zügen und entlang der Gleisanlagen sollte die Eisenbahngendarmerie nun für Recht und Ordnung sorgen. Die Beteiligung zahlreicher Eisenbahner an den revolutionären Unruhen der Jahre 1905 und 1906, die zum temporären Erfolg des Generalstreiks im Oktober 1905 maßgeblich beitrug, führte zu einer weiteren Ausdehnung des Tätigkeitsprofils der Bahngendarmen. Ab 1906 wurde den Ordnungskräften der Eisenbahn die Aufgabe übertragen, die Geheimpolizei mit Berichten über regierungsfeindliche Aktivitäten der Bahnbedienteten zu versorgen und dafür Strukturen geheimer Überwachung aufzubauen.<sup>35</sup> Spätestens zu diesem Zeitpunkt hatte sich die Eisenbahngendarmerie, die anfangs auch den Bahngesellschaften zu Diensten stand, in ein Instrument staatlicher Kontrolle der Bediensteten dieser Gesellschaften entwickelt.

#### Sicherheitsmaßnahmen der Bahngesellschaften und Passagiere

Die oben beschriebenen Vorfälle regierungsfeindlicher Propaganda auf Bahnhöfen oder gewaltsamer Kriminalität in Zügen verdeutlichen, dass die russische Eisenbahngendarmerie offenbar erhebliche Probleme hatte, mit den immer größer werdenden Gefährdungen von Recht und Ordnung in ihrem Tätigkeitsbereich fertig zu werden. Die Eisenbahngesellschaften und die Passagiere sahen sich daher mit der Aufgabe konfrontiert, auch selbst aktiv zu werden, um die Sicherheit der reisenden Bevölkerung zu erhöhen. Ein Mittel, um beispielsweise die Sicherheit allein reisender Frauen auf russischen Bahnhöfen und in Zügen zu erhöhen, war die Einrichtung spezieller Wartebereiche und Abteile für alleinreisende Frauen, in denen sie vor unerwünschten männlichen Kontakten oder Angriffen geschützt waren.<sup>36</sup> Die Abtrennung geschützter Sphären im öffentlichen Raum, die alleine Frauen vorbehalten waren und die in Russland nach europäischem Vorbild erfolgte, muss offenbar als Innovation des Eisenbahnzeitalters angesehen werden.<sup>37</sup> Allerdings ist für den russischen Fall einschränkend zu betonen, dass zunächst nur Frauen der wohl-

35 Peregudova, *Političeskij vsyk*, S. 116, u. Reent, *Policija*, S. 179.

36 Anonym (1874), »Ob ustrojstve«, S. 127. Vgl. auch Anonym (1875), »O raspredelenii«, S. 176–178, u. Anonym (1891), »Pravila pol'zovanija«, S. 174.

37 Zur Einrichtung von Frauenabteilen auf Eisenbahnen anderer Länder vgl. Röhl., *Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens*, Bd. 4, S. 204–205, Beaumont, Freeman, *Railway and Modernity*, S. 38 u. Drummond, »Impact«, S. 237–256.

habenden Gesellschaftsschichten, das heißt weibliche Passagiere der Ersten und Zweiten Klasse in den Genuss dieser geschützten Räume kamen. Erst relativ spät erfolgte die Einrichtung von Damenabteilen in Waggons Dritter Klasse. Die Vierte Klasse, in der um die Jahrhundertwende immer mehr bäuerliche Wanderarbeiter und Kolonisten reisten, blieb von dieser Innovation dagegen bis zum Untergang des Zarenreiches unberührt.

Aber auch die Fahrgäste selbst unternahmen immer wieder Versuche, um sich auf den zum Teil langen Eisenbahnreisen auf den russischen Bahnen vor Überfällen zu schützen. Dies zeigt zum Beispiel die Berichterstattung über den Fall des Serienmörders Malyšev in den Jahren 1900 und 1901 und dessen Folgen. Im Juli 1901 berichtete die Zeitung *Moskovskie vedomosti* zum Beispiel:

»Die Raubmorde [der vergangenen Monate] [...] und zahlreiche Fälle von schwerem Diebstahl in Eisenwaggons haben die Passagiere in große Panik versetzt. Mittlerweile errichten Fahrgäste, die alleine in Coupés Erster Klasse reisen, in den Zügen nicht nur Barrikaden aus Regenschirmen, Stöcken und Gepäckriemen, sondern binden sich immer häufiger mit Seilen an die Türen des Abteils, um aufzuwachen, wenn ein ungebetener Gast versucht, einzutreten.«<sup>38</sup>

#### Die Eisenbahnen als moderner Raum von Unordnung und Chaos

Die Aufgabe, Bahnreisende vor kriminellen Übergriffen wirksam zu schützen, war nicht nur deshalb schwer zu bewerkstelligen, weil sich der Aktionsradius der Einheiten der Eisenbahngendarmerie zum Teil bis zu 2.000 Werst umfasste. Gleichzeitig wirkten bestimmte technische Instruktionen und Regeln des Personenverkehrs auf der Eisenbahn hier kontraproduktiv. Da das Innere von Eisenbahnwaggons nicht nur Charakterzüge privater, sondern auch öffentlicher Räume trug, wäre es dysfunktional gewesen, Abteile der Ersten Klasse, wie Schiffskabinen, mit von innen zu verriegelnden Türen zu versehen. Dies hätte den rechtmäßigen Zugang des Eisenbahnpersonals und anderer Fahrgäste zu diesen Räumen unterbunden.<sup>39</sup> Auch die 1906/07 im Verkehrsministerium diskutierte Idee, die Türen zwischen den Waggons in so genannten »gemischten Zügen« (bestehend aus Waggons unterschiedlicher Klassen) während der Fahrt zu verriegeln, und so den Übertritt von Kriminellen aus einem Wagen

38 *Moskovskie vedomosti*, Nr. 179 v. 2.7.1901, S. 4.

39 Anonym (1881), *Doklad*, S. 155, u. *Železnodorožnoe delo* 20 (1901), S. 424. Ein Werst waren 1,067 Meter.

einer niederen in den einer besseren Klasse zu verhindern, wurde vom Verkehrsministerium ebenfalls verworfen. In diesem Fall wollte man die Vorgaben der Feuerpolizei respektieren. Diese legten fest, dass die Waggontüren während der Fahrt als Fluchtwege unversperrt bleiben müssen.<sup>40</sup> Diese beiden Beispiele machen deutlich, dass sich das Ziel, auf den Eisenbahnen für Recht und Ordnung zu sorgen, in der Praxis nicht immer leicht realisieren ließ. Das moderne Verkehrsmittel der Eisenbahn hatte nicht nur neue Sicherheitsprobleme geschaffen, sondern zugleich durch seine technisch bedingten Betriebsverordnungen die Grenzen für die Bekämpfung dieser neuen Gefahren eng gesteckt.

Der ambivalente Charakter der Eisenbahn als Hort gesellschaftlicher Ordnung einerseits und Quelle von Unordnung andererseits lässt sich abschließend am changierenden Bild des russischen Eisenbahners verdeutlichen. Wie oben bereits erwähnt, dauerte es nicht lange, bis die Bediensteten der Eisenbahnen selbst von der Regierung und von Reisenden als eine potentielle Gefahrenquelle identifiziert wurden. Eisenbahner wurden nicht nur verdächtigt, regierungsfeindliche Aktivitäten zu unterstützen, wie im Januar 1863 in Polen oder während des Generalstreiks von 1905 geschehen. Die russische Öffentlichkeit wurde zudem von Berichten über kriminelle Schaffner und andere Bahnbedienstete verängstigt, die auf den Eisenbahnen ihr Unwesen trieben. In der Debatte um den Serienmörder Malyšev, der selbst der Sohn eines Eisenbahners und daher mit dem Bau und den technischen Details von Eisenbahnwaggons bestens vertraut war, wies ein Journalist darauf hin, dass die Beteiligung von Eisenbahnern an Verbrechen jeder Art legendär sei. Besonders häufig seien Diebstahlsdelikte von Gepäck durch Bahnbedienstete, aber auch ernstere Verbrechen seien keine Seltenheit.<sup>41</sup> Als russische Zeitungen in den Jahren von 1907 bis 1910 immer wieder von gewalttätigen Schaffnern berichteten, die allein reisende Mädchen und Frauen in Zügen vergewaltigt hatten, war der gute Ruf der adrett gekleideten Beamten, die vormals als Agenten des Zivilisationsprojektes der Eisenbahnmoderne gesehen worden waren, definitiv dahin.<sup>42</sup> Berichte über gewaltsame Eisenbahner widersprachen deutlich den hoffnungsvollen Visionen, die ihnen von den Fürsprechern des neuen Verkehrsmittels im utopischen Eisenbahndiskurs einst zugeschrieben worden waren.

Das Bild, das russische Zeitungen um die Jahrhundertwende vom Leben auf russischen Bahnhöfen zeichneten, hatte nur noch wenig mit den leuchten-

40 Rossijskij Gosudarstvennyj Istoričeskij Archiv (RGIA), f. 273, op. 12, ed. chr. 145.

41 *Novoe vremja*, Nr. 9083 v. 19.6.1901.

42 *Russkoe slovo* v. 15.7.1907, *Peterburgskaja gazeta kopejka* v. 8.8.1908 u. v. 1.11.1908, u. *Russkoe slovo* v. 2.10.1910. Ich danke Alexandra Oberländer für den Hinweis auf diese Quellen.

den Wunschbildern des frühen Eisenbahndiskurses zu tun. Die goldenen Zeiten des frühen Eisenbahnbaus seien eindeutig vorbei, konstatierte zum Beispiel im Oktober 1909 ein Autor in der Tageszeitung *Novoe vremja*. Mit ihrem Schmuck und ihrem Prunk hätten die Wartesäle und Bahnhofsbüffets früher zur Läuterung und Besserung jener Menschen beigetragen, die hierher kamen. Stück für Stück habe dann jedoch der Verfall eingesetzt, die gläsernen Spiegel seien mittlerweile stumpf, die Bronzeleuchter matt geworden. Heute präsentiere sich beispielsweise der Rjazaner Bahnhof in Moskau als dreckiger und überfüllter Ort:

»Auf den nackten und dreckigen Böden der Bahnsteige schläft dicht an dicht gedrängt das graue Volk. Die Wartesäle bieten einen unansehnlichen und traurigen Anblick. Sie sind bar jeder Schönheit und jedes Komforts, ein Ort der Trostlosigkeit. Von hier möchte man nur noch flüchten, fortlaufen, ohne sich umzusehen.« Von den Menschen, die sich hier am Bahnhof drängten, wandte sich der Beobachter angewidert ab: »hier stoßen die Passagiere auf schlaftrunkene, ungewaschene Gestalten mit zerzaustem Haar und staubigem Gewand, die rote Stiefel tragen und einen Haufen Bündel, Körbe und Gläser mit Eingemachtem mit sich tragen.«<sup>43</sup>

Das Bild, das sich dem Reisenden an anderen großstädtischen Bahnhöfen zu Beginn des 20. Jahrhunderts bot, unterschied sich kaum von dieser Schilderung. Auch die einstige Vorzeigestation der Nikolaj-Bahn in St. Petersburg, an der die Züge aus Moskau eintrafen, glich um die Jahrhundertwende eher einem bäuerlichen Marktplatz:

»angesichts fehlender Gebäude kauert das Publikum mit Kind und Kegel auf seinen Bündeln auf dem ganzen Bahnhofsgelände. Hier werden – mit Genehmigung des Ministeriums – auf unbeschreiblich dreckigen Bahnsteigen das aus der Provinz herbeigeschaffte Schlachtfleisch und Nutzvieh umgeladen. Tierblut fließt in Bächen über die Fliesen und wird von den Passagieren im ganzen Bahnhofsgelände verteilt.«<sup>44</sup>

Bilder dieser Art erinnern mehr an ein modernes »Sodom und Gomorra« als an einen perfekt organisierten sozialen Raum. Mit der wohlgeordneten Welt der hauptstädtischen Stationen, die in Russland voller Optimismus entworfen worden waren, hatte das alltägliche Chaos auf den Bahnhöfen um die Jahrhundertwende nur noch wenig gemein. Die Eisenbahn, die von der westlichen Elite des Zarenreiches als Instrument beschworen worden war, um die »rückständige« russische Gesellschaft zu zivilisieren, brachte nicht Ordnung in die Provinz, sondern das Chaos ins Zentrum. Das moderne Verkehrsmittel, das eingeführt worden war, um die Wirtschaft zu beleben, die militärische Schlagkraft zu festigen und das Land territorial zu einen, hatte

43 *Novoe vremja*, Nr. 12054 v. 2.10.1909. (RGIA, f. 273, op. 10, ed. chr. 312, l. 382).

44 *Novoe vremja*, Nr. 12012 v. 21.8.1909. (RGIA f. 273, op. 10, ed. chr. 312, l. 220 u. 240).

schwer zu kontrollierende Räume geschaffen, die sich immer häufiger als Orte latenter Unordnung und Quellen der Gefahr präsentierten. Spricht man von den prachtvollen Speisesälen in den Warteräumen Erster Klasse in Nižnij Tagil und den herrschaftlichen Salonwagen der Transsibirischen Eisenbahn auf der Weltausstellung von Paris, sollte diese andere Seite der Modernisierung des Zarenreiches im Eisenbahnzeitalter nicht vergessen werden.

## Geschichte Russlands als Eisenbahngeschichte

Nicht nur in Russland führte die Einführung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert zu einer tief greifenden Transformation sozialer Räume. Auch in anderen Ländern wurde das neue Verkehrsmittel als ordnende Kraft wahrgenommen, die eine Integration politischer und ökonomischer Räume bewirkte, Menschen unterschiedlicher sozialer Herkunft in Passagiere eines rational organisierten Verkehrssystems verwandelte und zu einer Standardisierung der Vorstellungen von Raum und Zeit beitrug. Fast überall wurde die Eisenbahn schnell von ihrem eigenen Erfolg eingeholt. In kurzer Zeit entwickelte sich das neue Verkehrsmittel von einem Transportmedium für Luxusgüter und gut betuchte Fahrgäste zu einem des modernen Massenverkehrs. Mit den damit verbundenen Herausforderungen für die Aufrechterhaltung von Recht und Ordnung auf der Eisenbahn waren nicht nur die Sicherheitskräfte des Zarenreiches konfrontiert.

Dessen ungeachtet lässt sich der angedeutete Wandel sozialer Räume im »Jahrhundert der Eisenbahn« (Ralf Roth) am russischen Beispiel besonders gut untersuchen. In kaum einem anderen Land Europas hat das Dampfross in vergleichbarer Weise zu einem Wandel räumlicher Ordnungsvorstellungen beigetragen und neue Praktiken der Raumanneignung und der Raumüberwindung geprägt. Dies hat mehrere Gründe. Zum einen eröffnete die Eisenbahn gerade in einem so großen Land wie dem Zarenreich bislang unbekannte Möglichkeiten, große Distanzen schnell und unabhängig von Jahreszeit und Witterung zu überbrücken und entfernte Regionen in einem Verkehrsraum zusammen zu schließen. Zum anderen verfügte das Zarenreich zum Zeitpunkt des Aufbaus eines systematischen Eisenbahnnetzes nicht über eine vergleichbare Dichte von Kanälen und befestigten Straßen und Chausseen, wie sie zum Beispiel in Frankreich oder den deutschen Teilstaaten existierte. Überspitzt gesprochen ermöglichte die Eisenbahn im Zarenreich somit den Sprung vom Zustand der sprichwörtlichen »Wegelosigkeit« in das Zeitalter des modernen, maschinenbetriebenen Verkehrs. Da Russland schließlich erst relativ spät

soziale und ökonomische Strukturen der feudalen Ordnung, wie zum Beispiel die Leibeigenschaft überwand, fiel hier die Konfrontation einer mehrheitlich vormodern geprägten Gesellschaft mit den Chancen und Herausforderungen der technischen Moderne besonders drastisch aus. Natürlich brachte nicht die Eisenbahn allein das Maschinenzeitalter ins bäuerliche Russland. Da das Schienennetz jedoch ab den späten sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts mit wachsendem Tempo in alle besiedelten Regionen des Zarenreiches vordrang und so die Lebenswelten der Stadt und des Dorfes sowie der unterschiedlichen ethnischen und religiösen Gruppen zunehmend miteinander verband, eignet sich der von der Eisenbahn geschaffene soziale Raum besonders gut als Untersuchungsgegenstand für die umfassenden sozialen und kulturellen Wandlungsprozesse, die das Zarenreich seit den fünfziger Jahren durchlief. Die Eisenbahn war gleichsam eine Bühne, auf der sich vor den Kulissen des modernen Maschinenzeitalters die Dramen neuer sozialer Wirklichkeit und Konflikte des 19. Jahrhunderts abspielten. Diese Wandlungsprozesse hatten, wie oben angedeutet, sowohl eine alltagshistorische, als auch eine eminent politische Dimension.

Vermutlich lässt sich in kaum einem Land die Eisenbahn in vergleichbarer Weise als Schauplatz politischer Auseinandersetzungen und Kämpfe untersuchen wie in Russland. Im Zarenreich wurde 1879 der erste terroristische Anschlag auf einen Herrscherzug unternommen. Russische Züge und Bahnhöfe dienten seit den siebziger Jahren als Orte politischer Demonstrationen und Propaganda. Die Eisenbahner verhalfen dem Generalstreik im Oktober 1905 und damit der ersten russischen Revolution zu einem temporären Erfolg.<sup>45</sup> Über das Schienen- und Telegrafennetz der Eisenbahn verbreitete sich die Kunde von der Erhebung wie ein Lauffeuer im ganzen Land. Bahnhöfe in der Provinz waren während der Unruhen von 1905/06 Anziehungspunkte für die ländliche Bevölkerung, die sich von Durchreisenden neueste Informationen über das Geschehen in anderen Landesteilen erhofften.<sup>46</sup> Gleichzeitig diente die Eisenbahn jedoch auch der Zarenregierung als wirksames und schlagkräftiges Instrument, um politische und revolutionäre Unruhen im Vielvölkerreich zu unterdrücken. 1863 entsandte das Regime über die Bahnlinie von Sankt Petersburg nach Warschau loyale Truppen zur Niederschlagung des Januaraufstandes im Königreich Polen und den westlichen Gouvernements des Zarenreiches. Über die Gleise der Transsibirischen Bahn rollten Anfang 1906 die Züge der berühmt-berüchtigten Strafbataillone der Generale Paul von Rennenkampf und Alexander Meller-Zakomel'skij, die in der aufrührerischen

<sup>45</sup> Schenk (2005), »Raumerschließung«, S. 33–45.

<sup>46</sup> Schenk (2007), »Kommunikation«, S. 47–67.

»Republik von Čita« und in anderen Regionen Sibiriens die autokratische Ordnung wieder herstellten.<sup>47</sup>

Auch in Russland musste man bald erkennen, dass die Eisenbahn in zunehmendem Maße auch über den Ausgang von Kriegen im Industriezeitalter entschied. Der Zarenregierung wurde dies bereits während des Krimkriegs, später im russisch-japanischen Krieg und schließlich während des Ersten Weltkrieges deutlich vor Augen geführt. In gewissem Maße entschied sich auf den Gleisen der russischen Eisenbahnen auch das Schicksal der russischen Monarchie. Das Chaos im Schienenverkehr trug maßgeblich zum Ausbruch der Februarrevolution im Jahr 1917 bei. Wie bereits 1905 verbreitete sich 1917 die Kunde vom politischen Umschwung in Petrograd und Moskau über die Telegraf- und Schienenverbindungen der Eisenbahn wie ein Lauffeuer über das ganze Land.<sup>48</sup> Die Tatsache, dass Nikolaus II. am 2. März 1917 seine Abdankungsurkunde in einem Eisenbahnwaggon unterzeichnete, erscheint vor diesem Hintergrund besonders symbolträchtig.

Eine Geschichte der Eisenbahn im Zarenreich kann sich daher nicht auf die Beschreibung der Planung, des Baus und der Finanzierung des Streckennetzes im größten Kontinentalreich der Erde und dessen Bedeutung für die ökonomische Entwicklung des Landes beschränken, wie dies die Forschung im Bereich der Verkehrsgeschichte lange Zeit getan hat. Vielmehr gilt es, die Welt der Eisenbahn im Zarenreich als einen wichtigen Bestandteil sozialer Wirklichkeit und als Schauplatz der tief greifenden politischen, sozialen und kulturellen Umbrüche zu beleuchten, die das Land auf seinem Weg in die Moderne erlebte und zu denen die Einführung des neuen Verkehrsmittels in erheblichem Maße beigetragen hat.

## Literatur und gedruckte Quellen

- Anonym (1837), »Buduščnost' železnych dorog«, in: *Moskovskij nabljudatel'* 11, S. 475–483.
- (1861), »Položenie o policejskich upravljenijach S. Peterburgo-Varšavskoj i Moskovsko-Nižgorodskoj železnych dorog, 27.7.1861«, in: Ministerstvo Putej Soobščeniija (Hrsg.) (1867), *Sbornik svedenij o železnych dorogach v Rossii*, Sankt Peterburg, S. 406–413.
- (1872), »Obščija pravila dlja perevozki passažirov, багажа i sobak«, in: Anonym (1872), *Putevoditel' po russijskim železnym dorogam*, Moskva, S. 5–11.
- (1872), *Putevoditel' po rossijskim železnym dorogam*, Moskva.

- (1873), »Ministerskoe postanovlenie Nr. 45, 31.5.1873«, in: Nikolaj L'vovič Brjul' (Hrsg.) (1889), *Sistematičeskij sbornik dejstvujuščich na russkich železnych dorogach uzakonenij i rasporjaženij pravitel'stva, a takže položenij, pravil, instrukcij i soglašenij, izdannyh ili odobrennych pravitel'stvom*, Bd. 1: [...] s 1860 g. po 1 ijunja 1889 g., Sankt Peterburg, S. 172–173.
- (1874), »Pravila soderžanija bufetov i vsjakogo naimenovaniija s'estnych zavedenij na stancijach železnych dorog, Ministerskoe povelenie Nr. 50, 23.3.1874«, in: Anonym (1877), *Sbornik ministerskich postanovlenij i obščich pravitel'stvennych rasporjaženij Ministerstva Putej Soobščeniija po železnym dorogam*, Bd. 2, Sankt Peterburg, S. 2–4.
- (1874), »Ob ustrojstve, v vagonach pervych dvuch klassov, otdelenij dlja dam. Cirkuljar Tehničeskogo-Inspektorskogo Komiteta železnych dorog Nr. 5563 23.9.1874«, in: Anonym (1877), *Sbornik ministerskich postanovlenij i obščich pravitel'stvennych rasporjaženij Ministerstva Putej Soobščeniija po železnym dorogam*, Bd. 2, Sankt Peterburg, S. 127.
- (1875), »O raspredelenii železnych dorog na razrjady v otnošenii ustrojstva v vagonach osobych otdelenij dlja dam i dlja nekurjaščich. Cirkuljar Tehničeskogo-Inspektorskogo Komiteta železnych dorog Nr. 5401, 24.9.1875«, in: Anonym (1877), *Sbornik ministerskich postanovlenij i obščich pravitel'stvennych rasporjaženij Ministerstva Putej Soobščeniija po železnym dorogam*, Bd. 2, Sankt Peterburg, S. 176–178.
- (1877), *Sbornik ministerskich postanovlenij i obščich pravitel'stvennych rasporjaženij Ministerstva Putej Soobščeniija po železnym dorogam*, Bd. 2, Sankt Peterburg.
- (1881), *Doklad o passažirskom dviženii*, Sankt Peterburg.
- (1891), »Pravila pol'zovanija passažirskimi pomeščenijami železnodorožnych stancij (1891), § 9«, in: Sergej Ivanovič Fedorov (1903), *Spravočnaja knižka dlja nižnich činov žandarmskich policejskich upravljenij železnych dorog*, 2. Aufl., Sankt Peterburg, S. 174.
- (1900), »O merach k obezpečeniju bezopasnosti passažirov i ich imuščestva v poezdach. Cirkuljar Upravlenij železnych dorog (po ekspl. otd.), 11.12.1900, Nr. 56825«, in: Anonym (1904), *Sistematičeskij sbornik uzakonenij i obščich rasporjaženij, odnosjaščichsja do postrojki i ekspluatacij železnych dorog kaznoj i častnymi obščestvami i posledovavščich v period vremeni s 1 ijulja 1899 g. po 31 dekabnja 1902 g. vključitel'no*, Bd. 1 (1904), Sankt Peterburg, S. 870–871.
- (1900), *Sistematičeskij sbornik uzakonenij i obščich rasporjaženij, odnosjaščichsja do postrojki i ekspluatacij železnych dorog kaznoju i posledovavščich v period vremeni s načala 1881 g. po 31 maja 1898 g. vključitel'no*, Bd. 1 (1900), Sankt Peterburg.
- (1904), *Sistematičeskij sbornik uzakonenij i obščich rasporjaženij, odnosjaščichsja do postrojki i ekspluatacij železnych dorog kaznoj i častnymi obščestvami i posledovavščich v period vremeni s 1 ijulja 1899 g. po 31 dekabnja 1902 g. vključitel'no*, Bd. 1 (1904), Sankt Peterburg.
- Baberowski, Jörg (1999), »Auf der Suche nach Eindeutigkeit: Kolonialismus und zivilisatorische Mission im Zarenreich und in der Sowjetunion«, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 47, S. 482–504.
- Beaumont, Matthew (2007), »Railway Mania. The Train Compartment as the Scene of a Crime«, in: ders./Michael Freeman (Hrsg.), *The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble*, Oxford, S. 125–153.
- Beaumont, Matthew/Freeman, Michael (Hrsg.) (2007), *The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble*, Oxford.
- Brjul', Nikolaj L'vovič (Hrsg.) (1889), *Sistematičeskij sbornik dejstvujuščich na russkich železnych dorogach uzakonenij i rasporjaženij pravitel'stva, a takže položenij, pravil, instrukcij i soglašenij, iz-*

47 Korelin, *Pervaja revoljucija*, S. 381–382, u. Trotzki, *Ergebnisse*, S. 43.

48 Pethybridge, *Spread*, S. 15.

- dannyh ili odobrennyh pravitel'stvom, Bd. 1: [...] s 1860 g. po 1 ijunja 1889 g, Sankt Peterburg.
- Carter, Ian (2001), *Railways and Culture in Britain. The Epitome of Modernity*, Manchester.
- De Certeau, Michel (1988), *Kunst des Handelns*, Berlin.
- Drummond, Diane (2003), »The Impact of the Railway on the Lives of Women in the Nineteenth-Century City«, in: Ralf Roth/Marie-Noëlle Polino (Hrsg.), *The City and the Railway in Europe*, Aldershot, S. 237–256.
- Ėtkind, Aleksandr (2002), »Bremja britogo čeloveka«, in: *Ab Imperio*, H. 1, 2002, S. 265–299.
- Fedorov, Sergej Ivanovič (1903), *Spravočnaja knižka dlja nižnich činov žandarmskich policejskich upravlenij železnych dorog*, 2. Aufl., Sankt Peterburg.
- Figner, Vera (1991), *Memoirs of a Revolutionist*, DeKalb.
- Freeman, Michael (1999), *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven, London.
- Glinka, Otton Fomič (1900), *K voprosu ob obrace bezopasnosti passadžirov v poezdach*, Kiev.
- Haywood, Richard M. (1969), *The Beginnings of Railway Development in Russia in the Reign of Nicholas I, 1835–1842*, Durham, N.C.
- (1998), *Russia Enters the Railway Age, 1845–1855*, New York.
- Kennan, George (1981), »... und der Zar ist weit«. *Sibirien 1885*, 3. Aufl., Berlin.
- Korelin, Avenir P. (Hrsg.) (2005), *Pervaja revolucija v Rossii. Vzgljad čerez stoletie*, Moskva.
- Miljutin, Dmitrij A. (2003), *Vospominanija general-fel'dmaršala grafa Dmitrija Aleksejeviča Miljutina. 1863–1864*, Moskva.
- Ministerstvo Putej Soobščeniija (Hrsg.) (1867), *Sbornik svedenij o železnych dorogach v Rossii*, Sankt Peterburg.
- Obolenskij, D. D. (1894), »Nabroskij vospominanij knjazja D. D. Obolenskogo«, in: *Russkij Archiv* 10, S. 251–286.
- Peregudova, Zinaida I. (2000), *Političeskij sysk Rossii (1880–1917 gg.)*, Moskva.
- Pethybridge, Roger (1972), *The Spread of the Russian Revolution. Essays on 1917*, London.
- Petrov (1878), *Praktičeskoe rukovodstvo dlja unter-oficerov žandarmskich policejskich upravlenij železnych dorog pri ispolnenii služebnych objazannostej po zakonu 19 maja 1871 goda*, Sankt Peterburg.
- Reent, Jurij Arsenovič (2001), *Obščaja i političeskaja policija Rossii (1900–1917)*, Rjazan'.
- Reichman, Henry (1987), *Railwaymen and Revolution. Russia 1905*, Berkeley.
- Röll, Victor (Hrsg.) (1914), *Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens*, 10 Bde., Berlin, Wien.
- Roth, Ralf (2005), *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit. 1800–1914*, Ostfildern.
- Rutkowski Ernst R. (1956), »Die revolutionäre Bewegung und die inneren Verhältnisse des Zarenreiches von 1877 bis 1884 im Urteil österreichisch-ungarischer Diplomaten«, in: *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs* 9, S. 348–483.
- Schenk, Frithjof Benjamin (2005), »Imperiale Raumschließung. Beherrschung der russischen Weite«, in: *Osteuropa*, H. 3, S. 33–45.
- (2007), »Bahnhöfe. Stadttore der Moderne«, in: Karl Schlögel/Frithjof Benjamin Schenk/Markus Ackeret (Hrsg.), *Sankt Petersburg. Schauplätze einer Stadtgeschichte*, Frankfurt am Main, S. 141–157.

- (2007), »Kommunikation und Raum im Jahr 1905. Die Eisenbahn in Krieg und Revolution«, in: Martin Aust/Ludwig Steindorff (Hrsg.), *Russland 1905 – Perspektiven auf die erste Revolution im Zarenreich*, Frankfurt am Main, S. 47–67.
- Shivelbusch, Wolfgang (2002), *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit*, 2. Aufl., Frankfurt am Main.
- Timofeevič, Lev (1908), *Spravočnaja kniga dlja činov Žandarmskich Policejskich Upravlenij železnych dorog po žandarmsko-policejskoj časti Obščaja objazannosti žandarmskoj železnodorožnoj policii*, Sankt Peterburg.
- Trotzki, Lew (1971), *Ergebnisse und Perspektiven. Die permanente Revolution*, Frankfurt am Main.
- Tvardovskaja, Valentina A. (1978), *Ideologija poreformennogo samoderžavija. M. N. Katkov i ego izdanija*, Moskva.
- Ulam, Adam Bruno (1998), *In the Name of the People. Prophets and Conspirators in Prerevolutionary Russia*, New Brunswick, N.J.
- Witte, Sergej (1913), *Vorlesungen über Volks- und Staatswirtschaft*, Bd. 2, Stuttgart.