

Reihe »Globalgeschichte«  
Band 13

Herausgegeben von Sebastian Conrad, Andreas Eckert und Ulrike Freitag

Martin Aust (Hg.)

# Globalisierung imperial und sozialistisch

Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte  
1851–1991

*Martin Aust* ist Professor für Geschichte Ostmitteleuropas und Osteuropas an der LMU München und der Universität Regensburg.

Campus Verlag  
Frankfurt/New York

Gedruckt mit Unterstützung der DFG und des  
Deutschen Historischen Instituts Moskau



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie.  
Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.  
ISBN 978-3-593-39850-1

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne  
Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen,  
Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.  
Copyright © 2013 Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main  
Umschlaggestaltung: Guido Klütsch, Köln  
Umschlagmotiv: N. S. Chruščev in Indonesien. Das sowjetische Kunstfoto, Moskau 1963, Nr. 22.  
© A. Stuzin  
Satz: Marion Jordan, Heusenstamm  
Druck und Bindung: Beltz Druckpartner, Hemsbach  
Printed in Germany

Dieses Buch ist auch als E-Book erschienen.  
[www.campus.de](http://www.campus.de)

# Inhalt

Vorwort .....	9
Einführung	
Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte .....	13
<i>Martin Aust</i>	
Das späte Zarenreich in der Welt um 1900	
Das Zarenreich als Transitraum zwischen Europa und Asien: Russische Visionen und westliche Wahrnehmungen um die Jahrhundertwende .....	41
<i>Frithjof Benjamin Schenk</i>	
Russland und die Welt: Das Zarenreich in der Migrationsgeschichte des langen 19. Jahrhunderts .....	64
<i>Lutz Häfner</i>	
Terrorismus als »russische Methode« oder die Peripherie als Ort der Gewalt? .....	84
<i>Anke Hilbrenner</i>	
Die imperiale Mannschaft: Russland und seine Nationen auf den ersten Olympiaden .....	108
<i>Denis Sdvižkov</i>	
Russische Orientalisten und der transnationale Imperien-Diskurs an der Wende zum zwanzigsten Jahrhundert .....	126
<i>Vera Tolz</i>	

Das Zarenreich in der Völkerrechtsgeschichte 1870–1914 . . . . .	166
<i>Martin Aust</i>	
Die Schande Russlands: Globale Perspektiven auf den Aufstand in Zentralasien 1916 . . . . .	182
<i>Jörn Happel</i>	
Das Zarenreich und die Sowjetunion in epochenübergreifenden Globalgeschichten	
Russland und die Sowjetunion auf den Weltausstellungen . . . . .	207
<i>Mirjam Voerkelius</i>	
Moskau – von der imperialen zur globalen Stadt? . . . . .	225
<i>Monica Rütters</i>	
Muslimen im Russischen Reich und in der Sowjetunion in globaler Perspektive . . . . .	258
<i>Franziska Davies</i>	
Eisen und Stahl im Zarenreich und in der Sowjetunion . . . . .	274
<i>Hans-Heinrich Nolte</i>	
Der betrunkene Kosake: Schmuggel im sino-russischen Grenzland (circa 1860–1930) . . . . .	301
<i>Sören Urbansky</i>	
Die Sowjetunion in der Globalgeschichte des 20. Jahrhunderts	
»Im russischen Spiegelreich«: Wie amerikanische Vorstellungen des Kapitalismus vom sowjetischen Kommunismus geprägt wurden . . . . .	333
<i>Steven G. Marks</i>	
Von Menschen und Mikroben: Malaria im Zarenreich und in der Sowjetunion in globaler Perspektive . . . . .	353
<i>Matthias Braun</i>	
Sport als Bühne sowjetischer Weltgeltung? Globale und lokale Strukturen der Sportkultur in der späten Sowjetunion . . . . .	373
<i>Nikolaus Katzer, Alexandra Köhring, Manfred Zeller</i>	

Welt-Raum: Die Sowjetunion im Orbit . . . . .	400
<i>Julia Richers</i>	
Globalisierung sowjetisch: Der Kulturtransfer in die Dritte Welt . . . . .	425
<i>Ragna Boden</i>	
Als Moskau den Mambo lernte: Lateinamerikanische Folklore, Revolutionsromantik und sowjetischer Internationalismus im Tauwetter . . . . .	443
<i>Tobias Rupprecht</i>	
Autorinnen und Autoren . . . . .	462

# Das Zarenreich als Transitraum zwischen Europa und Asien: Russische Visionen und westliche Wahrnehmungen um die Jahrhundertwende

*Frithjof Benjamin Schenk*

## Infrastrukturgeschichte Global

Will man sich den Grad international vernetzten Handelns und Denkens der politischen, ökonomischen und wissenschaftlichen Eliten im ersten »globalen Zeitalter«, das heißt im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert vergegenwärtigen, bietet sich das Feld der Verkehrs- und Infrastrukturgeschichte in einem besonderen Maße an. Am Aufbau von Eisenbahn- und Telegraphie-Netzen in nationalen, imperialen und transnationalen Kontexten lassen sich die Bedeutung nationaler und imperialer Konkurrenz für die Formulierung staatlicher Modernisierungsstrategien, der grenzüberschreitende Transfer von technischem Know-how, die internationale Vereinheitlichung von Maßen und technischer Standards sowie die Entstehung eines international operierenden Finanzkapitals und transnationaler Geldgeschäfte anschaulich beobachten. Die Entstehungsgeschichte des russländischen Eisenbahn- und Telegraphie-Netzes in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fügt sich nahtlos in dieses Bild einer Welt, in der Prozesse der grenzüberschreitenden Wahrnehmung, Kommunikation, Konkurrenz und Dependenz zunehmend an Bedeutung gewannen.<sup>1</sup> Ohne den Import von technischem Wissen, Personal, Maschinen und Rohstoffen aus dem westlichen Europa und den USA wäre der Aufbau des ersten Eisenbahn- und Telegraphie-Netzes im Zarenreich Mitte des 19. Jahrhunderts schlicht undenkbar gewesen. Die zunehmende internationale Konkurrenz auf den europäischen Getreidemarkten sowie die Momente realer und imaginiertes Bedrohung des territorialen Status quo in den Peripherien und an den Außengrenzen des Zarenreiches

---

<sup>1</sup> Teile dieses Aufsatzes basieren auf meiner (unveröffentlichten) Habilitationsschrift »Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter«, eingereicht an der LMU München im August 2010.

spielten in den innenpolitischen Debatten um die Notwendigkeit bzw. die Richtung des Ausbaus des russländischen Schienennetzes vor dem Ersten Weltkrieg eine herausragende Rolle.<sup>2</sup> Dass die russländische Regierung bei der Modernisierung der Kommunikations- und Verkehrswege des Landes dringend auf den Zufluss ausländischen Kapitals angewiesen war – sei es in Form von ausländischen Direktinvestitionen, durch die Platzierung staatlicher Anleihen auf den westlichen Kapitalmärkten oder durch den Verkauf von Aktien russischer Unternehmen im Westen –, ist hinlänglich bekannt und vielfach beschrieben worden.<sup>3</sup> Gleiches gilt für die Geschichte des russländischen Eisenbahn-Imperialismus am Ende des 19. Jahrhunderts in Zentralasien und Fernost, die sich nur vor dem Hintergrund der voranschreitenden Aufteilung des Globus in ökonomische und politische Macht- und Einflusszonen der Großen Mächte in der Zeit des Hochimperialismus verstehen lässt.<sup>4</sup>

Im Folgenden möchte ich mich mit der Frage auseinandersetzen, in welcher Form die verkehrstechnische und verkehrsräumliche Vernetzung Russ-

2 Vgl. dazu ausführlich: Schenk, Frithjof Benjamin, »Imperial Inter-Rail, Vlijanie mežnacional'nogo i mežimperskogo vosprijatija i soperničestva na politiku železnodorožnogo stroitel'stva v carskoj Rossii«, in: Aleksej Miller, Martin Aust, Ricarda Vulpius (Hg.), *Imperium inter pares. Rol' transferov v obraze i funkcionirovanii Rossijskoj imperii*, Moskau 2010, S. 354–380.

3 Vgl. exemplarisch: Pogrebinskij, A.P., *Očerki istorii finansov dorevoljucionnoj Rossii* (XIX–XX vv.), Moskau 1954, insbes. S. 130–163; Solov'ev, Ju.B., »Franko-russkij sojuz v ego finansovom aspekte (1895–1900 gg.)«, in: *Francuzskij ežegodnik* (1961), S. 162–206; Anan'ič, Boris Vasil'evič, *Rossija i meždunarodnyj kapital, 1897–1914. Očerki finansovyh otnošenij*, Leningrad 1970, insbes. S. 9–49; Mai, Joachim, *Das deutsche Kapital in Rußland, 1850–1894*, Berlin (Ost) 1970, insbes. S. 44–63 und 139–156; Girault, René, *Emprunts Russes et investissements Français en Russie. 1887–1914*, Paris 1973 (Neuaufgabe 1999); Bonwetsch, Bernd, »Das ausländische Kapital in Rußland. Bemerkungen zum Forschungsstand«, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 22 (1974), S. 412–425; Geyer, Dietrich, *Der russische Imperialismus. Studien über den Zusammenhang von innerer und auswärtiger Politik 1860–1914*, Göttingen 1977, insbes. S. 131–143. – Zur Rolle internationaler Finanzströme für den Aufbau nationaler und imperialer Infrastrukturnetze im späten 19. Jahrhundert allgemein: Osterhammel, Jürgen, *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, München 2009, S. 1047–1055 und: Roth, Ralf; Dinobol, Günter (Hg.), *Across the Borders – Financing the World's Railways in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, Aldershot 2008.

4 Geyer, *Der russische Imperialismus* [wie Anm. 3], S. 22f., 34–41, 76, 107f., 141–148, 239–250; Glatfelter, Edward R., »Russia, the Soviet Union, and the Chinese Eastern Railway«, in: Clarence B. Davis, Kenneth E. Wilburn (Hg.), *Railway Imperialism*, New York 1991, S.137–154; Urbansky, Sören, *Kolonialer Wettstreit. Russland, China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn*, Frankfurt 2008.

lands mit benachbarten Ländern und Weltregionen in den Debatten des späten Zarenreiches antizipiert bzw. als konkretes politisches Ziel formuliert wurde, mit welchen Argumenten Verkehrsplaner eine internationale Anbindung des Landes rechtfertigten und an welche Adressaten im In- und Ausland sich die Vision von Russland als global vernetzter Verkehrsraum richtete. Am Beispiel der Debatten um den Bau der großen transkontinentalen Schienenverbindungen durch den Kaukasus, Sibirien und Zentralasien sowie an Formen der Außendarstellung dieser großen Infrastrukturprojekte soll gezeigt werden, dass das Sprechen über Russland als Transitraum zwischen Europa und Asien der politischen Elite des Zarenreiches die Möglichkeit bot, ihr Land auf ihren eigenen *mental maps* der Erde neu zu verorten und dabei Russland eine Scharnierfunktion im Geflecht globaler Waren- und Verkehrsströme zuzuschreiben. In der Vision, Russland mit Hilfe transkontinentaler Verkehrsachsen zu einem Umschlagplatz des Handels zwischen Asien, Amerika und Europa sowie zu einem wichtigen Akteur bei der Kolonisierung und »kulturellen Hebung« Asiens zu machen, kam die Hoffnung zum Ausdruck, die periphere geopolitische Lage des Zarenreiches in Europa könne durch eine Modernisierung der Verkehrswege überwunden und so Russland als ökonomische, politische und kulturelle Großmacht im Zeitalter der Moderne neu gefestigt werden. Das Zukunftsprojekt von Russland als Transitraum des Weltverkehrs, die in den 1890er Jahren vor allem von Finanzminister Sergej Witte propagiert wurde, richtete sich dabei sowohl an ein in- wie an ein ausländisches »Publikum«. Innerhalb des Zarenreiches adressierte Wittes geo-politisches bzw. geo-ökonomisches Projekt vor allem jenes politische Lager, das Russlands Status als Weltmacht primär mit Hilfe des Militärs aufrechterhalten und ausbauen wollte. Daneben richtete sich die Botschaft an ausländische, vor allem europäische und US-amerikanische Financiers, die zu Investitionen im Zarenreich und dabei nicht zuletzt in dessen asiatischen Landesteilen bewegt werden sollten. Während sich französische, deutsche und US-amerikanische Journalisten von der Idee begeistern ließen, der Bau transkontinentaler Verkehrsachsen durch Russland würde zu einer Belebung des internationalen Waren- und Personenverkehrs und vielleicht sogar zur Völkerverständigung und dem Weltfrieden beitragen, blieb die Reaktion auf Wittes geo-ökonomische Pläne innerhalb Russlands verhalten. Spätestens mit dem Zerwürfnis zwischen dem ehrgeizigen Finanzminister und Nikolaus II. im Jahr 1903 war der Vision von Russland als Drehscheibe des Weltverkehrs und Handels zwischen Europa und Asien in Russland politisch weitgehend die Grundlage entzogen worden.

## Frühe Visionen – Kaukasus

Die Idee, Russland bzw. dessen südliche und östlichen Randgebiete mit Hilfe moderner Schienenverbindungen zu Transiträumen des Weltverkehrs auszubauen, ist fast so alt wie die Debatte um den Bau von Eisenbahnen im Zarenreich insgesamt. Allerdings konzentrierten sich in den Anfangsjahren die Debatten um die Modernisierung der russländischen Verkehrswege eindeutig auf den europäischen Teil des Reiches. Weder die verkehrstechnische Vernetzung des *gesamten* Reichsterritoriums noch die Verknüpfung eines landesweiten Schienennetzes mit jenen der Nachbarstaaten schien in dieser Zeit konkret vorstellbar oder realisierbar.<sup>5</sup> Dies änderte sich, als Alexander II. nach dem verlorenen Krimkrieg eine Kehrtwende in der Verkehrspolitik des Zarenreiches einleitete und Pläne für die systematische Erschließung des europäischen Teils seines Reiches mit Eisenbahnen in Auftrag gab. Die neue Linie in der zarischen Verkehrspolitik weckte allenthalben Begehrlichkeiten nach finanziellen Zuwendungen und Konzessionen für den Ausbau lokaler Infrastrukturnetze.<sup>6</sup> In diesem Zusammenhang brachten sich auch verstärkt die Statthalter der Zarenmacht in den Randgebieten des Reiches in die Debatten um die Modernisierung der Verkehrswege Russlands ein. Die regionalen Potentaten hoben in ihren Eingaben an die Reichsregierung oftmals hervor, dass eine verkehrstechnische Anbindung bzw. Erschließung ihrer Provinz zur territorialen und damit zu politischen ökonomischen und kulturellen Integration des gesamten Reiches beitragen werde. Zudem unterstrichen gerade die Statthalter in der außereuropäischen Peripherie des Reiches, dass die imperialen Randgebiete eine wichtige Mittlerfunktion bei der Interaktion Russlands mit seinen Nachbarn in Europa und Asien übernehmen könnten.

Exemplarisch lässt sich diese Argumentationsweise an einem Schreiben des zarischen Statthalter im Kaukasus, Fürst Aleksandr Ivanovič Barjatinskij, an Alexander II. aus dem Jahr 1857 darlegen, in dem dieser für den Bau einer Eisenbahnstrecke in ost-westlicher Richtung quer durch den Kaukasus plädierte.<sup>7</sup> Nachdem Barjatinskij die Eisenbahn als ein geeignetes Mittel beschworen hatte, die Region des südlichen Kaukasus (im russ. »Transkaukasus«) näher an das Zentrum des Reiches anzubinden und den »Höhenkamm des Kaukasus auf der Handelskarte [des Reiches] einzuebnen (*sgladit Kavkazskij chrebet na torgovoj karte*)«, legte er dar, dass ein Schienenstrang zwischen der Ostküsten des Schwarzen und der Westküste des Kaspischen Meeres dabei helfen werde, die Provinz auf der Karte des Welthandels als Transitregion zwischen Europa und Asien zu etablieren:

»Die transkaukasische Region liegt an der Scheidelinie zweier Kontinente und bietet dadurch einen [Transit] Ort für den freien Welthandel (*usemirnogo svobodnogo torga*). In den vergangenen fünfzig Jahren der russischen Herrschaft hatten die Regionen jenseits der Berge für den Staat nur eine politische Bedeutung und verursachten ausschließlich Kosten. Tatsächlich hat die Region das Potential, sich zum reichsten Teil des Imperiums zu entwickeln. [...] Die Wiedergeburt dieses Landes ist ohne Handel nicht möglich, in diesem liegt sein ganzer geographischer Sinn (*geografičeskij smysl*). [...] Aus eigenem Interesse und aus Interesse für die Region muss Russland die Landenge des Kaukasus zu einer großen Straße des Welthandels machen. [...] Der Bau einer Eisenbahn wird im Transkaukasus die gleiche Wirkung entfalten wie Wasser in fruchtbarer, aber von der Sonne ausgedörrter Erde.«<sup>8</sup>

Wie sich erst Jahre später zeigen sollte, lag Barjatinskij mit seiner Prognose, der südliche Kaukasus werde als Handelsroute eine wichtige Rolle im Verkehr zwischen Asien und Europa spielen, goldrichtig. Die im Jahr 1872 begonnene und als durchgehende Schienenverbindung zwischen dem Schwarzen und dem Kaspischen Meer im Jahr 1883 vollendete Transkaukasus-Bahn gehörte bereits in den 1890er Jahren – dank der steigenden Transportmengen von Erdölprodukten aus Baku zum Schwarzmeerhafen Batum – zu den ertragreichsten Eisenbahnen des Zarenreiches.<sup>9</sup>

<sup>5</sup> Zu Visionen der verkehrsräumlichen Umgestaltung Russlands in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnzeitalters vgl. Schenk, Frithjof Benjamin, »Die Neuvermessung des russländischen Reiches im Eisenbahnzeitalter«, in: Jörn Happel, Christophe von Werdt (Hg.), *Osteuropa kartiert – Mapping Eastern Europe*, Berlin 2010, S. 13–35.

<sup>6</sup> Zur Vision der Anbindung der »eigenen Region« an das russländische Eisenbahnnetz und deren Bedeutung für die Herausbildung von regionalem Bewusstsein und regionaler Kommunikationskontexte im europäischen Russland: Sperling, Walter, »Die ›Schicksalsfrage‹ der Kleinstadt: Eisenbahn, Raum und Industrialisierung in der russischen Provinz, 1850–1914«, in: ders. (Hg.), *Jenseits der Zarenmacht. Dimensionen des Politischen im Russischen Reich, 1800–1917*, Frankfurt 2008, S. 127–161.

<sup>7</sup> Zur Geschichte der Transkaukasus-Bahn: Sagratjan, Aristakes T., *Istorija železnych dorog Zakavkazja, 1856–1921*, Erevan 1970; Searight, Sarah, »Russian Railway Penetration of Central Asia«, *Asian Affairs* 23 (1992), S. 171–180, insbes. S. 173–176; Kraskovskij, Evgenija Ja. (Hg.), *Istorija železnodorožnogo transporta Rossii*, Bd. 1: 1836–1917, St. Petersburg 1994, S. 95, 101.

<sup>8</sup> zit. nach Sagratjan, *Istorija* [wie Anm. 7], S. 13.

<sup>9</sup> »Zakavkazskaja železnaja doroga«, in: *Ėnciklopedičeskij slovar' Brokgauz-Efron*, Bd. 12, St. Petersburg 1894, S. 149–150.

## Zentralasien

Die Idee, Russland mit Hilfe von Eisenbahnen zu einem Transitland des Welthandels zu machen und auf diese Art das Reich neu auf der Karte globaler Warenströme zu positionieren, fand bald auch Eingang in die Debatten über den Bau der großen Transkontinental-Bahnen durch Zentralasien und Sibirien. – Die Diskussion über den Bau einer Eisenbahn aus dem europäischen Russland (bzw. Sibirien) nach Zentralasien wurde insbesondere seit den frühen 1870er Jahren in Regierungskreisen, der Presse sowie in gesellschaftlichen Vereinigungen wie der Kaiserlichen Russländischen Geographischen Gesellschaft (IRGO) geführt.<sup>10</sup> Zwischen 1865 und 1880 gingen bei der Regierung über vierzig Bahnprojekte zur Prüfung ein. In den meisten Eingaben wurde der Bau einer Schienenverbindung aus dem europäischen Russland bzw. der Steppenregion um Orenburg nach Taschkent angeregt. Viele Vorschläge stammten dabei von ausländischen Ingenieuren, Unternehmern und Banken. Dies verdeutlicht, dass die verkehrstechnische Erschließung des Zarenreiches längst zu einem Thema internationaler Debatten über den »Weltverkehr« und zu einem begehrten Betätigungsfeld transnational operierender Wirtschaftsakteure geworden war.<sup>11</sup> Besondere Aufmerksamkeit

10 Zur Geschichte der verkehrstechnischen Erschließung Russisch-Turkestan: Heyfelder, Oscar, *Transkaspien und seine Eisenbahn. Nach Akten des Erbauers General Lieutenant M. Annenkow*, Hannover 21888 (Erstauflage 1887); Wheeler, W.E., »The Control of Land Routes: Russian Railways in Central Asia«, *Journal of the Royal Central Asian Society* 21 (1934), S. 585–608; Achmedžanova, Zajnab K., *K istorii stroitel'stva železnych dorog v Srednej Azii (1880–1917)*, Taškent 1965; dies., *Železnodorožnoe stroitel'stvo v Srednej Azii i Kazachstane. Konec XIX–načalo XX v.*, Taškent 1984; Searight, *Russian Railway Penetration* [wie Anm. 7]; Spring, Derek W., »Railways and Economic Development in Turkestan before 1917«, in: Leslie Symons, Colin White (Hg.), *Russian Transport. A Historical and Geographical Survey*, London 1975, S. 46–74; Stadelbauer, Jörg, *Bahnbau und kulturgeographischer Wandel in Turkmenien. Einflüsse der Eisenbahn auf Raumstruktur, Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsintegration in einem Grenzgebiet des russischen Machtbereichs*, Berlin 1973; ders.: »Russische Eisenbahnen in Turkestan. Pionierleistung oder Hemmnis für eine autochthone Raumentwicklung?«, in: Wolf-Dieter Hutteroth u.a. (Hg.), *Frühe Eisenbahnbauten als Pionierleistungen*, Neustadt an der Aisch 1993, S. 69–91; Becker, Seymour, *Russia's Protectorates in Central Asia: Bukhara and Khiva, 1865–1924*, London, New York 2004, S. 125ff.; Smirnova, S. (Hg.), *Central'naja Azija v sostave Rossijskoj Imperii*, Moskau 2008, (Reihe: Okrajny Rossijskoj Imperii), S. 143f.

11 Helmensen, Gr. v., »Beitrag zur Kenntniss der geologischen und physiko-geographischen Verhältnisse der Aralo-Kaspischen Niederung«, *Mitteilungen der Kaiserlich-Königlich Geographischen Gesellschaft Wien*, 22 (1879), S. 531–535, hier S. 532. – Zum Topos des »Weltverkehrs« vgl. exemplarisch: Geistbeck, Michael, *Weltverkehr. Die Entwicklung von Schifffahrt,*

zog das Projekt des französischen Ingenieurs Ferdinand de Lesseps auf sich, der im Jahr 1873 der Zarenregierung den Vorschlag unterbreitete, Turkestan mittels einer transkontinentalen Eisenbahn quer durch Russland zu einem Transitland für den Handel zwischen Europa und Indien aufzuwerten.<sup>12</sup> De Lesseps, der als Erbauer des Suez-Kanals zu den großen Visionären der infrastrukturellen Vernetzung des Globus zählte, wurde bei seinem neuen Vorhaben vor allem von französische Banken unterstützt. Trotz der Fürsprache durch Konstantin von Kaufmann, Generalgouverneur von Turkestan, scheiterte der Plan de Lesseps Mitte der 1870er Jahre am Widerstand der zarischen Regierung, die vor den unübersehbaren Schwierigkeiten und den gewaltigen Kosten eines solchen Vorhabens warnte. Als 1880 dennoch mit dem Bau der Transkaspischen Eisenbahn von der Ostküste des Kaspischen Meeres ins Innere Zentralasiens begonnen wurde, geschah dies nicht mit dem Ziel, Europa und Asien durch eine Handels- und Kommunikationsader über russländisches Gebiet zu verbinden. Der Bau der ersten Militärbahn des Zarenreiches erfolgte vielmehr primär aus strategischen und machtpolitischen Erwägungen und war bereits Teil des sog. »Great Game« des British Empire und des Zarenreiches um die Vorherrschaft in Zentralasien. Als erste Bahnlinie, die eine Sandwüste durchquerte wurde sie jedoch bald international als ein Wunderwerk »westlicher Zivilisation« und als Zeichen des Sieges des Menschen über die Natur gefeiert. So inspirierte das Bauwerk Jules Ver-

*Eisenbahn, Post und Telegraphie bis zum Ende des 19. Jahrhunderts*, Freiburg 1895 (Reprint: Hildesheim 1986); Schröder, Iris/Höhler, Sabine, »Welt-Räume: Annäherungen an eine Geschichte der Globalität im 20. Jahrhundert«, in: dies. (Hg.), *Welt-Räume. Geschichte, Geographie und Globalisierung seit 1900*, Frankfurt/Main 2005, S. 9–47, insbes. 12–17; Osterhammel, Jürgen/Petersson, Niels P., *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*, München 2003, S. 63ff.

12 Mitina, M.Ė., »Imperatorskoe Russkoe Geografičeskoe Obščestvo i voprosy železnodorožnogo stroitel'stva v 60-e načale 80-ch godov XIX v.«, *Izvestija vsesojuznogo geografičeskogo obščestva* 123 (1991), Nr. 4, S. 360–364, hier S. 361; Pierce, Richard A. (Hg.), *Russian Central Asia 1867–1917. A Study in Colonial Rule*, Berkeley/CA 1960, S. 184f. – De Lesseps schlug vor, eine Schienenverbindung von Ekaterinburg (auf der diskutierten »Südroute« der Transsibirischen Eisenbahn) über Troick, Samarkand nach Indien zu bauen und so das europäische Schienennetz an das des indischen Subkontinents anzubinden. Laut George Curzon schlug de Lesseps als Alternative den Bau einer Bahn von Orenburg nach Samarkand vor. Diese war als Teil einer 7.500 Meilen (12.070 km) langen »Welt-Bahn«, eines Schienenweges von Calais nach Calcutta gedacht. Die Bahn nach Samarkand sollte von russischer, der Abschnitt Samarkand-Peševan von britischer Seite gebaut werden. Vgl. *Harpers New Monthly Magazine* 47 (1873), Nr. 279, S. 473; Curzon, George, *Russia in Central Asia in 1889 and the Anglo-Russian Question*, London 1889 (Reprint 2008), S. 35.

ne, der Russland persönlich nie bereiste, zu seinem 1893 erschienen Roman *Jules Bombarnac*.

Die Idee, Russland mit Hilfe einer transkontinentalen Eisenbahn nach Zentralasien zu einer Durchgangsstation der Handelsströme von Indien nach Europa zu machen und das Zarenreich auf den Karten des »Weltverkehrs« neu zu positionieren, wurde Anfang des 20. Jahrhunderts in der Reichsbürokratie im Kontext der Debatte um den Bau einer Eisenbahn von Orenburg nach Taschkent erneut diskutiert.<sup>13</sup> Es war Finanzminister Sergej Vitte, der sich im April 1900 auf der entscheidenden Sitzung eines interministeriellen Komitees mit Nachdruck für den Bau einer Eisenbahn von Saratov nach Čardžou am Amu-Darja (an der Grenze der Transkaspischen Region und des Emirats von Buchara) aussprach.<sup>14</sup> Vitte war ein Verfechter der ehrgeizigen Idee, Russland solle nicht nur als militärische, sondern auch als ökonomische Großmacht seinen Einfluss in der Welt verteidigen und ausbauen. Diesem Ziel sollte die mit massiver staatlicher Unterstützung vorangetriebene Industrialisierung des Zarenreiches dienen, die wiederum zu wesentlichen Teilen auf dem massiven Ausbau des imperialen Schienennetzes fußte. Das von Vitte favorisierte Bahnprojekt von Saratov nach Čardžou stand in Konkurrenz zum dem einer Verbindung von Orenburg nach Taschkent, die insbesondere von Kriegsminister Aleksej Kuropatkin favorisiert wurde. In

13 Für den Bau einer Eisenbahn aus der Steppenregion nach Taschkent hatten sich insbesondere die Generalgouverneure von Turkestan, M.G. Černjaev (1882–1884) und A.B. Vrevskij (1889–1898), ausgesprochen. Wie von Kaufmann hatte Vrevskij vor allem den ökonomischen Nutzen dieser Verkehrsverbindung im Blick. Trotz der generellen Zustimmung Nikolaus' II. wurde das Projekt jedoch zunächst hinter den Bau der Sibirischen Bahn zurückgestellt. Erst die Verschlechterung der russisch-britischen Beziehungen Ende der 1890er Jahre, der Aufstand im Gebiet von Andižan im Mai 1898 und schließlich die Forderung von Kriegsminister Kuropatkin vom April 1899, die verkehrstechnische Anbindung Zentralasiens zu verbessern, gaben die entscheidenden Impulse für den Bau dieser Bahn. Vgl. Lukojanov, I.V., »Sooruzenie železnych dorog v Srednej Azii i Persii«, in: Sergej Jul'evič Vitte, *Sobranie sočinenij i dokumental'nych materialov, Bd. 1, Puti soobščeniija i ekonomičeskoe razvitie Rossii, Buch 2, Teil 1*, Moskau 2004, S. 413–417, hier S. 415f. Vgl. auch Brower, Daniel R., *Turkestan and the Fate of the Russian Empire*, London 2003, S. 82; Achmedžanova, *Železnodorožnoe stroitel'stvo* [wie Anm. 10], S. 29–31.

14 »Žurnal osobogo soveščanija, obrazovannogo po Vysočajšemu povelenuju dlja rassmotrenija voprosa o soedinenii Evropejskoj Rossii s Sredneju Azieju splošnom reš'ovym putem (4.4.1900)«, in: S. Ju. Vitte, *Sobranie sočinenij i dokumental'nych materialov v pjati tomach, Bd. 1, Puti soobščeniija i ekonomičeskoe razvitie Rossii, Buch 2, Teil 1*, Moskau 2004, S. 427–449. Vgl. auch: »Žurnal osobogo, obrazovannogo po Vysočajšemu povelenuju soveščanija, 26. ijunja 1899 goda, po voprosu s soedinenii železnoju dorogoju Srednej Azii s obščejju ser'ju«, in: ebd., S. 418–426.

seinem Plädoyer für eine zwischen Kaspischem Meer und Aralsee trassierte Eisenbahn wies Vitte darauf hin, dass es sich dabei um eine »internationale Strecke von Weltbedeutung (*meždunarodnyj put' ogromnogo, možno skazat' mirovogo značeniija*)« handle.<sup>15</sup> Vitte prophezeite die baldige Verknüpfung des russländischen und des britischen Eisenbahnnetzes in Zentralasien und Afghanistan und sagte Russland eine große Zukunft als Transitland für die Handelsströme von Indien nach Europa voraus.<sup>16</sup> Der Finanzminister konnte sich mit seinem verkehrsräumlichen Entwicklungsmodell, in dem Eisenbahnen der Stärkung Russlands als ökonomische Großmacht dienen sollten, jedoch nicht gegen die Position Kuropatkins durchsetzen. Der Kriegsminister räumte zwar ein, dass die westliche Strecke etwas kürzer sei als die von ihm bevorzugte Trasse von Orenburg nach Taschkent. Letztere sei jedoch billiger zu bauen und diene den militärischen Interessen des Reiches besser als die von Vitte vorgeschlagene Bahn. Zudem meldete Kuropatkin Zweifel an der Vision von Russland als Transitraum des Handels von Indien nach Europa an. England habe kein Interesse an der Verknüpfung der Eisenbahnnetze von russisch-Turkestan und britisch-Indien und somit seien die politischen Bedingungen für die von Vitte skizzierten Entwicklungen (noch) nicht gegeben.<sup>17</sup> Kuropatkins Argumentation, eine Bahn von Orenburg nach Taschkent werde das Zentrum von russisch-Turkestan an Moskau »annähern« und die Verlegung von Truppen aus dem Mutterland nach Zentralasien erleichtern, schlossen sich Außenminister, Graf Michail Murav'ev, der staatliche Kontrolleur, P.L. Lobko, Verkehrsminister Michail Chilkov und schließlich auch Nikolaus II. an.<sup>18</sup> 1906 wurde die Bahnlinie von Orenburg nach Taschkent feierlich eingeweiht.

15 »Žurnal osobogo soveščanija« [wie Anm. 14], S. 443, 448. Vgl. dazu auch Brower, *Turkestan* [wie Anm. 13], S. 83 und ders.: »Islam and Ethnicity: Russian Colonial Policy in Turkestan«, in: ders., Edward J. Lazzerini (Hg.), *Russians Orient. Imperial Borderlands and Peoples, 1700–1917*, Bloomington 1997, S. 115–137, hier S. 132.

16 Vgl. auch: Žurnal osobogo, obrazovannogo po Vysočajšemu povelenuju soveščanija [wie Anm. 14], S. 422.

17 Žurnal osobogo soveščanija [wie Anm. 14], S. 437–440.

18 Žurnal osobogo soveščanija [wie Anm. 14], S. 441f.

## Sibirien

Auch in den Debatten um den Bau des »Großen Sibirischen Weges«, das heißt jener berühmten Transkontinentalbahn durch Russlands östliche Reichshälfte, deren Errichtung die Zarenregierung 1891 nach langem Zögern in Angriff nahm, spielte die Vorstellung eine zentrale Rolle, die Bahn könne Russland eine neue Position auf der Karte der sich zunehmend vernetzenden globalen Ökonomie zuweisen.<sup>19</sup> Wie bereits der Blick auf die Debatte um die Streckenführung der Zentralasiatischen Eisenbahn im April 1900 gezeigt hat, träumte Witte von der Umlenkung der Warenströme von Asien nach Europa über russländisches Territorium. In der Errichtung einer Transkontinentalbahn durch Sibirien erblickte er die Chance, das Zarenreich zu einer Drehscheibe des Warenverkehrs zwischen China, Japan und Europa zu machen. Kurz vor seinem Amtsantritt als Finanzminister stellte Witte am 6. November 1892 Alexander III. in einem Vortrag seine Vision von der transkontinentalen Schienenverbindung vor.<sup>20</sup> Voller Optimismus bezeichnete er den Bau der Sibirischen Bahn als »Weltereignis (*mirovoe sobytie*)«, das eine »neue Epoche der Menschheitsgeschichte (*istorija narodov*)« einleite. Die Eisenbahn werde 400 Millionen Chinesen und 35 Millionen Japaner via Russland mit dem europäischen Kontinent verbinden und so Russlands Position auf dem »Weltmarkt (*vsemirnyj rynok*)« festigen.<sup>21</sup> Witte wies wiederholt darauf hin, dass aus seiner Sicht eine engere ökonomische Verflechtung der

19 Die Entstehungsgeschichte des Großen Sibirischen Weges ist relativ gut erforscht. Vgl. exemplarisch: Sabler, S.V./Sosnovskij, I.V./Kulomzin, A.N. (Hg.), *Sibirskaja železnaja doroga v ee prošlom i nastojaščem: Istoričeskij očerk*, St. Petersburg 1903; Tupper, Harmon, *To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway*, Boston 1965; Borzunov, Valentin F., *Istorija sozdanija trans-sibirskoj železnodorožnoj magistrali XIX-načala XX vu.*, 3 Bde., Tomsk 1972; ders.: *Transsibirskaja magistral' v mirovoj politike velikich deržav*, 2 Bde., Moskau 2001; Poulsen, John, Kuranow, W., *Die Transsibirische Eisenbahn. Die längste Eisenbahn der Welt*, Malmö 1986; de Cars, Jean/Caracalla, Jean-Paul, *Die Transsibirische Bahn. Geschichte der längsten Bahn der Welt*, Zürich 1987 (urspr. Paris 1986); Marks, Steven G., *Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917*, Ithaca 1991; Il'in, Ju.L., (Hg.), *Sozdanie velikogo sibirskogo puti*, 2 Bde., St. Petersburg 2005.

20 Witte, Sergej Ju., »Vsepoddannejšij doklad upravljajuščego ministerstvom finansov o sposobach sooruženija Velikogo Sibirskogo Železnodorožnogo puti i o naznačenii soveščanija dlja obsuždenija sego dela. 6 nojabrja 1892 g.«, in: ders.: *Sobranie sočinenij i dokumental'nych materialov v pjati tomach*, Bd. 1: Puti soobščeniija i ekonomičeskoe razvitie Rossii, Buch 2, Teil 1, Moskau 2004, S. 159–183.

21 Witte, Vsepoddannejšij doklad [wie Anm. 20], S. 168f.

Länder zur Festigung der friedlichen Beziehungen zwischen den Staaten beitragen werde. Dessen ungeachtet trugen seine handelspolitischen Pläne eindeutig aggressive Züge. Deziertiert stellte er das Projekt der Sibirischen Eisenbahn in den Kontext eines weltweiten »Wirtschaftskampfes (*ekonomičeskaja bor'ba*)«, in dem die Großmächte um den Profit des globalen Warenverkehrs ringen. So sei es beispielsweise Kanada mit dem Bau der *Canadian Pacific Railroad* gelungen, einen Teil des Tee- und Seidenhandels vom Suez-Kanal abzuziehen.<sup>22</sup> In ähnlicher Form müsse sich Russland bemühen, den lukrativen Teehandel aus China, der gegenwärtig vor allem von der englischen Handelsflotte dominiert werde, auf das eigene Territorium umzulenken.<sup>23</sup> Vor diesem Hintergrund sind die Äußerungen Wittes in seinen Erinnerungen, dass der Bau der Großen Sibirischen Bahn »durchaus keine militärisch-politische, sondern eine rein wirtschaftliche Angelegenheit« gewesen sei und dass das Projekt nur eine ökonomische Bedeutung, »im Sinne einer rein defensiven, aber durchaus keiner offensiven Maßnahme« gehabt habe, unter großem Vorbehalt zu sehen.<sup>24</sup>

Die Vision von der Transformation Sibiriens in eine Transitzone des Welthandels, die Finanzminister Witte im November 1892 Alexander III. unterbreitet hatte, wurde in den Folgejahren von der Reichsregierung nicht nur innerhalb des eigenen Landes sondern auch international systematisch propagiert. Die offizielle Außendarstellung des Projektes der Großen Sibirischen Bahn zielte nicht zuletzt auf den Wandel des Bildes von Sibirien in der westlichen Öffentlichkeit ab.<sup>25</sup> Mit der Präsentation des technischen Vorhabens auf Weltausstellungen und in westeuropäischen und US-amerikanischen Publikationen sollte das Zarenreich der Welt insgesamt als ein Land des Fortschritts vorgestellt werden. Ein wichtiges Ziel der Reichsregierung war es dabei, westliche Investoren für ein finanzielles Engagement in der östlichen Reichshälfte zu gewinnen und dadurch den ökonomischen Wachstumsimpuls zu steigern, den man sich vom Bau der Transkontinentalbahn erwartete.<sup>26</sup> Auf lange Sicht würde der wirtschaftliche Aufschwung Sibiriens,

22 Witte, Vsepoddannejšij doklad [wie Anm. 20], S. 173.

23 Witte, Vsepoddannejšij doklad [wie Anm. 20], S. 169.

24 Graf Witte, *Erinnerungen. Mit einer Einleitung von Prof. Otto Hoetzsch*, Berlin 1923, S. 36.

25 Das Bild Sibiriens und Russlands in der westlichen Öffentlichkeit hatte insbesondere nach der Veröffentlichung des kritischen Reiseberichtes von George Kennan, *Siberia and the Exile System*, 2 Bde., New York 1891 stark gelitten.

26 Remnev, Anatolij V. »Učastie komiteta sibirskoj železnoj dorogi vo vsemirnoj vystavke 1900 goda v Parize«, in: *Chozjajstvennoe osvoenie Sibiri. Istorija, istoriografija, istočniki*, Bd. 1, Tomsk 1991, S. 167–176, hier S. 168. Zu Bemühungen der Zarenregierung die öffentli-

so das Kalkül der Reichsregierung, zur Amortisierung der gewaltigen Kosten des Großprojektes beitragen.

Eine wichtige Bühne für die Selbstdarstellung Russlands als »Land der Zukunft« und als lukratives Investitionsgebiet waren die Weltausstellungen des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts, auf denen sich die »europäische Moderne als eine technische Moderne präsentierte.«<sup>27</sup> Für die Weltausstellung in Chicago 1893 erstellte das Departement für Handel und Manufakturen (*Departement torgovli i manufakur*) des russischen Finanzministeriums eine umfangreiche Dokumentation mit dem Titel *Sibirien und die Große Sibirische Eisenbahn (Sibir' i Velikaja Sibirskaia železnaja doroga)*, die parallel in russischer und englischer Sprache erschien.<sup>28</sup> In den ersten Kapiteln des Bandes stellten die Autoren Sibirien als eine Region mit einem großen Entwicklungspotential vor. Negative Aspekte des etablierten Sibirien-Bildes, wie zum Beispiel das Verbannungssystem wurden in der Publikation systematisch heruntergespielt, der Reichtum des Landes an Bodenschätzen sowie der staatlich geförderte Prozess der bäuerlichen Kolonisation wurde dagegen hervorgehoben. Die letzten drei Kapitel des Buches sind dem Projekt der Großen Sibirischen Bahn gewidmet, das als Mittel zur Transformation Sibiriens zu einer Drehscheibe des internationalen Warenverkehrs zwischen Europa und Asien sowie zwischen Russland und Amerika vorgestellt wird. Wie Vitte in seinem Bericht vom 6. November 1892, äußerten auch die Autoren dieses Bandes die Hoffnung, mit der Sibirischen Bahn ließe sich ein Teil des Handels zwischen Europa und Asien mit kostbaren Waren wie Tee, Seide und Pelzen vom Suez-Kanal bzw. von der Canadian Pacific Railroad auf russländisches Territorium umleiten und die Bedeutung Russlands auf

che Meinung in Frankreich Ende des 19. Jahrhunderts bzw. Anfang des 20. Jahrhunderts durch gezielte Bestechung von Journalisten zu manipulieren: Long, James W., »Russian Manipulation of the French Press«, *Slavic Review* 32 (1972), S. 343–354; Tomaszewski, Fiona K., *A Great Russia. Russia and the Triple Entente 1905–1914*, Westport/CT 2002, S. 144.

27 Vogel, Jakob, »Mythos Moderne. Die Technik in der nationalen Selbstdarstellung in Europa«, in: Altenburg, Detlef (u.a.) (Hg.), *Im Herzen Europas. Nationale Identitäten und Erinnerungskulturen*, Köln 2008, S. 105–120, hier S. 107. Zur Selbstdarstellung Russlands auf den Weltausstellungen im 19. Jahrhundert vgl. den Beitrag von Mirjam Voerkelius in diesem Band.

28 Crawford, John M. (Hg.), *Siberia and the Great Siberian railway*, St. Petersburg 1893 (= *The Industries of Russia. For the World's Columbian Exposition at Chicago*, Bd. 5). [= Übersetzung von: Kovalevskij, V.I./Semenov, P.P. (Hg.), *Sibir' i velikaja sibirskaia železnaja doroga*, St. Petersburg 1893].

dem Weltmarkt deutlich steigern.<sup>29</sup> Schließlich eröffne die Eisenbahn zum Pazifik die Möglichkeit, »to carry on more direct intercourse with the United States of America, which in spite of being the great competitor of Russia in the grain trade of Europe, in consequence of the solidarity of its political and other interests, cherishes sincere sympathy for Russia.«<sup>30</sup>

Die Publikation von 1893 griff zentrale Punkte von Vittes Vision der Neupositionierung Sibiriens auf der Weltkarte durch die Schaffung der Sibirischen Bahn auf und steckte gleichzeitig den Rahmen für die Darstellung des Verkehrsprojektes auf der Weltausstellung von Paris im Jahr 1900 ab.<sup>31</sup> Die Präsentation der Großen Sibirischen Eisenbahn nahm einen zentralen Platz in der Selbstdarstellung des Zarenreiches auf der internationalen Leistungsschau der Jahrhundertwende ein. Russland war in Paris mit einem eigenen Pavillon vertreten, in dessen Ausstellung die Erschließung und Entwicklung der »Randgebiete des Imperiums« (*Okrainy Rossii*) im Mittelpunkt standen. Die Darstellung Sibiriens, des Kaukasus', Zentralasiens sowie des russischen Nordens zielte darauf ab, den Unterschied zwischen der Entwicklungspolitik des Zarenreiches in seinen Randprovinzen und der Kolonialpolitik westlicher Imperien herauszustrichen.<sup>32</sup> So stand auch bei der Präsentat-

29 Crawford, *Siberia and the Great Siberian railway* [wie Anm. 28], S. 263.

30 Crawford, *Siberia and the Great Siberian railway* [wie Anm. 28], S. 265. – Die Hoffnung, der Bau der Transsibirischen Bahn werde auch zur Intensivierung der Beziehungen zwischen Russland und den USA beitragen, hatte bereits Vitte in seinem Bericht vom 6. November 1892 zum Ausdruck gebracht. Vgl. ders. »Vsepoddannejšij doklad« [wie Anm. 20], S. 171.

31 Zur Präsentation der Großen Sibirischen Bahn auf der Pariser Weltausstellung: Sosnovskij, I.V., *Otčet ob ustrojstve Ordela Komiteta Sibirskoj železnoj dorogi na Vsemirnoj vystavke 1900 g. v Pariže*, St. Petersburg 1901; Verchovskij, V., »VI gruppa Russkogo otdela na Vsemirnoj 1900 goda vystavke v Pariže«, *Železnodorožnoe delo* 21 (1902), Nr. 1, S. 2–13; Remnev, *Učastie* [wie Anm. 26]; Koptelov, Vladislav T., *Velikij Sibirskij puť ot Aleksandra III. do Nikolaja II. Istoričeskij očerk*, Tjumen' 2003, S. 104f.; Cars, Caracalla, *Die Transsibirische Bahn* [wie Anm. 19], S. 71–78; Weiss, Claudia, »Representing the Empire. The Meaning of Siberia for Russian Imperial Identity«, *Nationalities Papers* Jg. 35, Nr. 3 (July 2007), S. 439–458, hier S. 446–450; dies., *Wie Sibirien »unser« wurde. Die Russische Geographische Gesellschaft und ihr Einfluss auf die Bilder und Vorstellungen von Sibirien im 19. Jahrhundert*, Göttingen 2007, S. 224–226; Neutatz, Dietmar, »Der Traum von der Transsib: Visionen, Wünsche, Präsentationen und Wahrnehmungen 1857–1914«, in: *Obrazy Sibiri. Konceptualizacija russkogo severo-vostoka v kul'turologii. Sibiriensbilder. Konzeptualisierungen des russischen Nord-Ostens in den Kulturwissenschaften*, Irkutsk 2005, S. 179–203, hier S. 187f.

32 Remnev, *Učastie* [wie Anm. 26], S. 175, FN 5; Weiss, »Representing the Empire« [wie Anm. 31], S. 449. Zur Bedeutung der Weltausstellung als Mittel zur kompetitiven Repräsentation imperialer Macht: Greenhalgh, Paul, *Ephemeral Vistas. The Expositions Univer-*

tion der Großen Sibirischen Bahn, deren Präsentation drei Säle des Pavillons einnahm, der Aspekt der Erschließung Sibiriens und die Einbeziehung der Region in das System des Weltverkehrs im Vordergrund. Für die Zusammenstellung der Exponate war neben dem russischen Verkehrsministerium das Komitee der Sibirischen Eisenbahn (KSŽD) zuständig. Zudem beteiligte sich an der Ausstellung die Internationale Schlafwagengesellschaft (Compagnie International des Wagons Lits, CIWL), die seit 1898 einen Luxuszug von Moskau nach Krasnojarsk betrieb und die in Paris im großen Stil Werbung für ihren »Transsibirien-Express« machte. Die von der CIWL aufgestellten Waggons eines Luxuszuges, in denen sich die Besucher der Weltausstellung auf eine virtuelle Reise von Moskau nach Peking begeben konnten, waren ein gewaltiger Publikumserfolg.<sup>33</sup> Die Phantasiereise von Russland nach China in 45 Minuten, die ihre Suggestivkraft vor allem einem gewaltigen Panoramengemälde verdankte, das an den Fenstern des Zuges vorbeigezogen wurde, zog viele Besucher in ihren Bann. Die Inszenierung kündigte vom Sieg über Raum und Zeit. In der Attraktion schienen sich die hoffnungsvollen Erwartungen der Menschen an das noch junge 20. Jahrhundert wie in einem Brennspeigel zu bündeln. Dabei war es von nachrangiger Bedeutung, dass eine Fahrt von Moskau nach Peking »damals noch gar nicht möglich [war] und durch die chinesischen Wirren [des Boxeraufstandes] in weite Ferne gerückt schien.« Viele Besucher verdrängten offenbar, »dass es sich in Paris wesentlich nur um ein Zukunftsbild handelte, dessen vollständige Ausführung man erst in den nächsten Jahren versprechen konnte.«<sup>34</sup>

Das Komitee der Sibirischen Eisenbahn präsentierte die Ergebnisse und Ziele seiner Arbeit auf dem Gebiet der Kolonisation und Erschließung der östlichen Reichshälfte vor allem auf thematischen Wandkarten und in speziell für die Weltausstellung konzipierten Publikationen. Insbesondere der

selles, *Great Exhibitions, World's Fairs 1851–1939*, Manchester 1988, Kap. 3 (S. 52–81), zur Pariser Schau von 1900: S. 67f.

33 Vgl. dazu ausführlicher: Schenk, Frithjof Benjamin, »Russlands ›stählernes Band‹: Die Transsibirische Eisenbahn«, in: *Ost-West. Europäische Perspektiven* Jg. 7, H. 3 (2006), S. 219–226, insbes. S. 219ff. – Zu zeitgenössischen Berichten vgl. u.a. Duchovskaja, Varvara, *Turkestanische Vospominanija*, St. Petersburg 1913, S. 90 u. Morand, Paul, *1900 [Dix-neuf cent]*, Paris 1931, S. 121–127. Zahlreiche Besucher ließen sich durch die imaginäre Reise auf der Weltausstellung zu einer Fahrt nach Sibirien anregen. So z.B. Zabel, Eugen, *Transsibirien. Mit der Bahn durch Rußland und China, 1903*, hg. von Thöns, Bodo, Darmstadt 2003, S. 49–51 u. Meakin, Annette M.B., *A Ribbon of Iron*, Westminster 1901 (Repr. New York 1970), S. 12.

34 Zabel, *Transsibirien* [wie Anm. 33], S. 50f.

Prachtband *Wegweiser auf der Großen Sibirischen Eisenbahn (Putevoditel' po Velikoj Sibirskoj železnoj doroge)* und die Broschüre *Die Große Sibirische Eisenbahn (Velikaja Sibirskaja železnaja doroga)*, die beide in russischer, französischer, englischer und deutscher Ausgabe erschienen, waren als Mittel zur Verbreitung der offiziellen russischen Sicht des großen Infrastrukturprojektes in der westlichen Welt gedacht.<sup>35</sup> Die Darstellung in der handlichen Broschüre, die in einer Auflage von 80.000 Stück gedruckt wurde, folgte im Wesentlichen (und in verknappter Form) jener des offiziellen Bandes *Sibirien und die Große Sibirische Eisenbahn* von 1893. Die Autoren präsentieren Sibirien als eine an Bodenschätzen reiche Provinz, deren »Aneignung (*prisoedinenie*)« durch das Russländische Reich im 16. Jahrhundert begonnen hatte und die dank einer Jahrhunderte währenden Kolonisation den Charakter »eines gänzlich russischen Landes (*charakter vpolne russkoj strany*)« angenommen habe. Das zweite Kapitel des Bändchens ist der Entstehungsgeschichte der Großen Sibirischen Eisenbahn gewidmet, die als zentrales Verbindungsglied eines »durchgehenden Schienenstrangs vom Atlantischen zum Pazifischen Ozean (*splošnoe železnodorožnoe soobščenie meždu Atlantičeskim i Tichim okeanami*)« und als eine bedeutsame Arterie des Weltverkehrs vorgestellt wird.<sup>36</sup> Berauscht vom zeitgenössischen Kult um Geschwindigkeit und Beschleunigung betonen die Autoren, dass sich nach Fertigstellung der Bahn die Reisezeit von Paris oder London nach Shanghai von 34–36 auf 16, später vielleicht sogar auf nur zehn Tage verkürzen lasse.<sup>37</sup> Im Einklang mit der von Vitte propagierten Vision von Russland als Drehscheibe des Handels zwischen Europa und Asien wird in der Broschüre hervorgehoben, dass bald 9.600 Werst, das heißt sechs Siebtel einer »idealen Schienenroute (*udobnejšij maršrut*)« zwischen dem Atlantik und dem Pazifik über russisches Territorium verlaufen werden.<sup>38</sup> Eine der Broschüre beigefügte Landkarte, die Europa und Asien als einen von großen Magistral-Bahnen strukturierten Raum zeigt, war offenbar als Illustration dieses Zukunftsbildes gedacht. Im Zentrum der Kartendarstellung steht das asiatische Russland, bzw. der asiatische Kontinent. Sibirien erscheint nicht wie auf üblichen Russland-Karten

35 *Velikaja Sibirskaja železnaja doroga, 1900. Die Große Sibirische Eisenbahn. Pariser Weltausstellung des Jahres 1900*, hg. von der Kanzlei des Ministerkomitees, St. Petersburg 1900. Vgl. dazu: Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 5–14; Remnev, *Učastie* [wie Anm. 26], S. 169f.; Neutatz, *Der Traum von der Transsib* [wie Anm. 31], S. 187f.

36 *Velikaja Sibirskaja železnaja doroga* [wie Anm. 35], S. 9.

37 *Velikaja Sibirskaja železnaja doroga* [wie Anm. 35], S. 10.

38 *Velikaja Sibirskaja železnaja doroga* [wie Anm. 35], S. 9.

als »Anhängsel des europäischen Russland, sondern umgekehrt: Westeuropa wirkt wie ein kleines Anhängsel Sibiriens.«<sup>39</sup> Die im Text als »ideale Verbindung« zwischen dem Atlantik und dem Pazifik dargestellte Route von Le Havre über Paris, Köln, Berlin, Warschau, Moskau, Samara, Čeljabinsk und Irkutsk nach Vladivostok ist auf der Landkarte wie eine Arterie als durchgehende rote Linie eingezeichnet.

Auffallend an der offiziellen Darstellung des Sibirischen Bahnprojektes in der Broschüre zur Weltausstellung von Paris ist die völlige Ausblendung des erhofften politischen, strategischen und ökonomischen Nutzens der Eisenbahn. Zwar ist am Rande vom erhofften Wachstum des Güterverkehrs von, nach und durch Sibirien die Rede.<sup>40</sup> Anspielungen auf den von Vitte 1892 erwähnten »Wirtschaftskampf« mit England um Anteile des lukrativen Handels zwischen Asien und Europa finden sich in der Broschüre aus verständlichen Gründen jedoch nicht. Bescheiden wird die Sibirische Bahn als Konkurrent der Personenschiffahrt von Europa nach Asien dargestellt. Dabei wird hervorgehoben, dass Reisende erster Klasse auf der Schiene nicht nur schneller, sondern auch billiger an ihr Ziel kommen werden als mit dem Ozeandampfer.<sup>41</sup>

Dass die Broschüre dazu dienen sollte, die politischen und strategischen Ziele, die die Reichsregierung mit dem Bauvorhaben verfolgte, zu verschleiern, lässt sich auch an der Hervorhebung von Vladivostok als Endpunkt der Sibirischen Bahn ablesen. Anders als die CIWL, die Besucher der Weltausstellung zu einer Zeitreise von Moskau nach Peking einlud, war den russischen Behörden an einer Darstellung der Sibirischen Bahn als *rusländische* Schienenverbindung gelegen. Ungeachtet dessen, dass bald nach der gewaltsamen Inbesitznahme der Halbinsel Liaodong durch die russische Marine im Dezember 1897 die Hafenstädte Port Arthur bzw. Dalien/Dal'ny von der Reichsregierung als neue Endpunkte der durchgehenden Bahnstrecke nach Fernost definiert worden waren, präsentierte die Reichsregierung der Weltöffentlichkeit in Paris weiterhin den Hafen von Vladivostok als Terminus des Großen Sibirischen Weges. Dem Bau der Ostchinesischen Eisenbahn durch die Mandschurei, die in russischen Netzplänen seit 1896 das östlichste Verbindungsstück der Transkontinentalbahn darstellte, widmet die Broschüre

39 Neutatz, *Der Traum von der Transsib* [wie Anm. 31], S. 187.

40 *Velikaja Sibirskaja železnaja doroga* [wie Anm. 35], S. 10.

41 Eine Fahrt Erster Klasse von Paris nach Shanghai werde mit der Bahn ca. 320 Rubel (gegenüber 900 Rubel mit dem Schiff) kosten. *Velikaja Sibirskaja železnaja doroga* [wie Anm. 35], S. 10.

lediglich sechs Zeilen.<sup>42</sup> Weder juristisch noch politisch korrekt, stellen die Autoren die Gesellschaft der Ostchinesischen Eisenbahn als eine »private russische Gesellschaft (*častnoe russkoe obščestvo*)« dar. Die außen- und wirtschaftspolitischen Ziele, die Russland mit dem Verkehrsprojekt verfolgte, finden in der Darstellung gar keine Erwähnung. Das Vorhaben, mit dem sich Russland international als Akteur des *railway imperialism* »profilerte«, passte offensichtlich nicht ins gewünschte Bild des Zarenreiches, das an der aggressiven Kolonialpolitik westlicher Imperien in Asien (scheinbar) nicht beteiligte. In dem voluminösen *Führer auf der Großen Sibirischen Eisenbahn*, den das russische Verkehrsministerium der Öffentlichkeit präsentierte, wurde dementsprechend der Bau der Schienenverbindung vor allem als »Sieg der zivilisatorischen Mission des russischen Staates im fernen Osten« dargestellt.<sup>43</sup>

Mit Genugtuung stellten die Verantwortlichen für die Präsentation der Sibirischen Bahn in Paris nach dem Ende der Weltausstellung fest, dass die westliche Presse nicht nur ausführlich, sondern mehrheitlich auch in der gewünschten Weise über das Bauvorhaben berichtet hatte. Die Mitarbeiter des Komitees der Sibirischen Eisenbahn hatten am Rande der sieben Monate währenden Ausstellung an die 1.000 Artikel aus 395 ausländischen Zeitungen zusammengetragen, die dem Bau der Sibirischen Bahn bzw. der Darstellung des Projektes auf der Pariser Leistungsschau gewidmet waren.<sup>44</sup> Zufrieden übermittelten die Beamten nach St. Petersburg, dass westliche Zeitungen dankbar das in der Broschüre *Die Große Sibirische Eisenbahn* präsentierte Material für ihre eigenen Kompilationen verwandt hätten. Zudem habe man in großer Zahl Korrespondenten nach Russland geschickt, die sich vor Ort ein Bild von dem Infrastrukturprojekt machen sollten. Auch die zahlreichen Buchpublikationen westlicher Autoren über das Bahnprojekt und die russische Aufbauarbeit in Asien, so zum Beispiel das Werk des renommierten französischen Kolonisations-Experten, Pierre Leroy-Beaulieu, *La Rénovation de l'Asie*, nahmen die russischen Regierungsvertreter mit Wohlwollen zur Kenntnis.<sup>45</sup> Insbesondere die Presse des befreundeten

42 *Velikaja Sibirskaja železnaja doroga* [wie Anm. 35], S. 9.

43 Dmitriev-Mamonov, Aleksandr I. (Hg.), *Wegweiser auf der Großen Sibirischen Eisenbahn*, St. Petersburg 1901, S. 55; Ders., *Guide to the Great Siberian Railway*, St. Petersburg 1900, S. 47.

44 Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 17–34.

45 Im Bericht Sosnovskijs werden insbesondere genannt: Leroy-Beaulieu, Pierre, *La Rénovation de l'Asie. Sibérie – Chine – Japon*, Paris 1900; Legras, Jules, *En Sibérie*, Paris 1899;

Frankreich habe ein durchweg positives Bild der russischen Infrastrukturpolitik in Sibirien gezeichnet. So habe ein französischer Journalist den Bau der Transsibirischen Eisenbahn mit der Entdeckung Amerikas und der Errichtung des Suez-Kanals verglichen und zu einem der bedeutendsten Ereignisse der Weltgeschichte erklärt.<sup>46</sup> In der Zeitung *La France* sei hervorgehoben worden, dass die Politik der Zarenregierung in Sibirien, die reiche Provinz aus einem »tiefen Schlaf« geweckt habe und dass die »freie Kolonisation« das ehemalige »Land der Verbannung und der Lager« beleben werde.<sup>47</sup> Die Würdigung des »Zivilisierungsvorhabens (*kul'turnoe predprijatie*)«, das Russland auf dem asiatischen Festland mit Erfolg vorantreibe, durchziehe die französische Berichterstattung »wie ein roter Faden«. Leroy-Beaulieu habe pointiert »die Sibirische Eisenbahn [als] eines der größten Bauwerke unseres Jahrhunderts [bezeichnet], das dem Fortschritt in der Welt unersetzliche Dienste erweist«.<sup>48</sup>

Den Repräsentanten der Reichsregierung entging jedoch nicht, dass sich englische Zeitungen – im Unterschied zur französischen, amerikanischen und deutschen Presse – sehr kritisch mit Russlands Infrastrukturpolitik in Asien auseinandersetzten.<sup>49</sup> Die negative Berichterstattung über die Sibirische Bahn in den britischen Medien wurde von den russischen Regierungsvertretern als Versuch gewertet, »die Bedeutung dieser russischen Unternehmung in der öffentlichen Meinung Europas [gezielt] zu diskreditieren«.<sup>50</sup>

Wiedefeld, Kurt, *Die wirtschaftliche Bedeutung der sibirischen Bahn*, Berlin 1900. Vgl. Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 18.

46 Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 19.

47 Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 19.

48 Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 23. Im französischen Original heißt es: »[...] le Transsibérien sera aussi l'une des œuvres de ce siècle qui serviront le mieux la cause de la civilisation générale.« Leroy-Beaulieu, *La Rénovation de l'Asie* [wie Anm. 45], S. 152.

49 Zur amerikanischen und deutschen Presse: Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 23–34.

50 Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 24. – Die russische Regierung versuchte, das negative Image der Sibirischen Bahn in der britischen Öffentlichkeit durch eine eigene Werbekampagne gezielt zu verändern. Der Repräsentant des russischen Finanzministeriums in London, S.S. Tatiščev, sorgte für den Verkauf von 450 Exemplaren der Broschüre *The Great Siberian Railroad* im englischen Buchhandel und lancierte die Publikation an Redaktionen der wichtigsten Zeitungen der Insel. 1901 wurden weitere 5.000 Exemplare des Heftes in englischer Übersetzung für den Vertrieb auf der *International Exhibition* in Glasgow gedruckt. Sergej Vitte gestattete Tatiščev, einen Vortrag über die Sibirische Bahn vor einer wissenschaftlichen Vereinigung in London zu halten, wies ihn jedoch an, politische Fragen in seinen Ausführungen auszuklammern und den Schwerpunkt auf die ökonomische Entwicklung Sibiriens und die Aktivitäten der Zarenregierung im Schul- und Kirchenbau zu legen. Vgl. Remnev, *Učastie* [wie Anm. 26], S. 171. – Tomaszewski zufolge war bereits das

Der Presseauswertung zufolge kreiste die englische Berichterstattung vor allem um die Frage der strategischen Bedeutung der sibirischen Bahn sowie der zu erwartenden Auswirkungen auf den europäischen, resp. englischen Seehandel mit Asien. Während gemäßigte Stimmen Zweifel geäußert hätten, ob sich die neue Verkehrsverbindung wirklich zu einer Transitroute des Welthandels entwickeln werde, hätte man in anderen Zeitungen das Bahnprojekt gar als »enormous bluff« diffamiert. Als Beispiele werden Artikel aus der Zeitung *Daily Mail* angeführt, die argumentierten, dass sich durch den Bau der Bahnlinie nichts an der Abhängigkeit Russlands von England und dem britisch kontrollierten Suez-Kanal ändern werde.<sup>51</sup> Mehrheitlich kämen die britischen Medien zum Schluss, dass von der Bahn keinerlei Gefahr für den eigenen Seehandel mit Asien ausginge. Lediglich auf dem Gebiet des Personenverkehrs und des Transports von Tee und Seide aus China nach Europa würden dem neuen Schienenweg in der englischen Presse Vorteile gegenüber den bestehenden Dampfschiff-Verbindungen zugestanden.<sup>52</sup>

Aufmerksam registrierten die Mitarbeiter des KSŽD, wie sich westliche Zeitungen zu den Auswirkungen der russischen Infrastrukturpolitik in Asien auf die Beziehungen zwischen dem Zarenreich und China äußerten. Dabei wurden wiederum besonders die Differenzen zwischen der französischen und der britischen Berichterstattung zur Kenntnis genommen. In der französischen Presse, so die Analyse der russischen Beamten, werde »fast einhellig (*počti edinoglasnoe mnenie*)« Russlands »wachsender Einfluss in China (*preobladajuščee vlijanie v Kitae*)« gewürdigt, der sich aus dem Bau der Sibirischen Bahn ergebe. Im *Journal de Rouen* habe man voller Anerkennung geschrieben, dass das Zarenreich »ohne einen Schuss abzugeben und nur mit Hilfe von Eisenbahnkonzessionen eine Reihe exklusiver Rechte erworben habe, die einer vollständigen Angliederung der Mandschurei gleich kämen.« Mit der Fertigstellung der Großen Sibirischen Bahn werde sich die Mandschurei – so die Einschätzung der französischen Zeitung – in naher Zukunft »zu einer russischen Provinz entwickeln.«<sup>53</sup> Ausführlich habe man in der französischen Presse über die »chinesischen Ereignisse« – wie die gewaltsamen

Buch *Siberia as it is* von Harry de Windt von 1892 ein Auftragswerk der Zarenregierung. Es sollte im Westen ein Gegengewicht zum negativen Sibirienbild in Kennan, George, *Siberia and the Exile System* (New York 1891) schaffen. Vgl. dies., *A Great Russia*. [wie Anm. 26], S. 158, FN 5.

51 Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 24.

52 Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 26.

53 Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 20. Hervorhebung F.B.S.

Unruhen des »Boxer-Aufstands« des Jahres 1900 im offiziellen russischen Sprachgebrauch euphemistisch genannt wurden – berichtet. Dabei seien wiederholt die »wichtigen Dienste (*važnaja usluga*)« der Sibirischen Bahn beim Transport russischer Truppen nach Asien hervorgehoben worden.<sup>54</sup>

Dass die englische Presse die Aktivitäten Russlands im Fernen Osten um einiges kritischer sah, dürfte die Beamten der Zarenregierung nicht verwundert haben. Mit »zynischer Freude«, so die Autoren der Presseschau, hätten zahlreiche Zeitungen in England über die Zerstörung russischer Bahnanlagen in der Mandschurei durch rebellische »Faustkämpfer« berichtet.<sup>55</sup> Zur Erklärung der schlechten Reputation der Sibirischen Bahn in der britischen Öffentlichkeit verwiesen die Verfasser des Presseberichts auf die Ausführungen des englischen Ökonomen Archibald R. Colquhoun, der sich in seiner Heimat mehrfach (wohlwollend) zu dem russischen Verkehrsprojekt geäußert hatte.<sup>56</sup> Colquhoun zufolge habe sich die öffentliche Meinung in England zur Sibirischen Eisenbahn nach der Bestimmung Port Arthurs zum neuen Terminus<sup>7</sup> der Schienenverbindung deutlich verändert:

»Als man vor neun Jahren mit dem Bau der Sibirischen Eisenbahn begann, so Colquhoun, handelte es sich bei dem Unternehmen, ungeachtet seiner gewaltigen Maßstäbe, um eine innere, russische Angelegenheit, die das westliche Europa nicht sonderlich interessieren musste. Solange Vladivostok, ein abgelegener, zufriedener russischer Hafen, der Endpunkt der Strecke war, gab es nichts gegen den Bau der Sibirischen Eisenbahn einzuwenden. Ab dem Zeitpunkt [jedoch], an dem Vladivostok [als Terminus] durch Port Arthur und faktisch durch Peking ersetzt wurde, hat sich das Bild drastisch verändert: [Diese Entscheidung] verlieh der Bahn internationale Bedeutung, ihre Realisierung stellte sich nun als ein schwerer Schlag für die Interessen, die Größe und den Fortschritt Englands dar.«<sup>57</sup>

<sup>54</sup> Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 20.

<sup>55</sup> Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 21.

<sup>56</sup> Archibald R. Colquhoun hatte 1900 sein Buch *The »Overland« to China* (London 1900) und zahlreiche Artikel u.a. in der *Morning Post* und der *Westminster Gazette* veröffentlicht.

<sup>57</sup> Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 25. Auch aus russischer Sicht handelte es sich bei der Einnahme der Halbinsel Liaodong durch das Zarenreich, die im März 1898 in einem Abkommen mit China ihren formalrechtlichen Abschluss fand, um eine »Begebenheit von nicht abzuschätzender historischer Tragweite« (Wegweiser auf der Großen Sibirischen Eisenbahn, S. 57), eine Einschätzung die in der offiziellen Lesart der russischen Behörden natürlich einen anderen Beiklang hatte, als im britischen Diskurs.

Colquhouns Fazit lautete, dass sich die »Bahn zu einer politischen Waffe in den Händen Russlands entwickeln [werde], deren Schlagkraft und Bedeutung heute noch schwer zu ermessen ist.«<sup>58</sup>

### (Vorläufiges) Fazit

Die Vision, Russland lasse sich mit Hilfe moderner Infrastrukturnetze auf den Karten des »Weltverkehrs« neu positionieren und zu einem Transitraum des Welthandels ausbauen, findet sich bereits in frühen verkehrspolitischen Debatten des Zarenreiches wieder. Das Bild Russlands als wirtschaftliche (und kulturelle) Mittlerregion zwischen Europa und Asien im Zeitalter der technischen Moderne war dabei in unterschiedliche Argumentationsverläufe eingebettet und je nach Adressat verschieden kodiert.

Mit Blick auf die *innenpolitischen* Debatten lassen sich zwei verschiedene Kontextualisierungen dieser Vision beschreiben. Zum einen waren Vertreter der politischen Eliten an der Peripherie des Reiches darum bemüht, mit Hilfe dieses geo-ökonomischen Zukunftsbildes ihren Anspruch auf die verkehrstechnische Anbindung »ihrer« Provinz an das imperiale Zentrum zu unterstreichen. Ziel der regionalen Statthalter der Zarenmacht im südlichen Kaukasus, in Sibirien oder Zentralasien war es, die politische Führung in Petersburg von der Notwendigkeit zu überzeugen, die begrenzten finanziellen Mittel der Staatskasse just in die Entwicklung der eigenen Region zu investieren. Dabei ließ sich argumentieren, eine verkehrstechnische Anbindung des jeweiligen Randgebiets an das Zentrum diene der politischen, ökonomischen und kulturellen Integration des Reichsterritoriums und helfe, das Imperium auch als militärisch-strategischen Raum zu konsolidieren. Zudem, und das ist in unserem Kontext noch wichtiger, konnten lokale Statthalter mit Blick auf Russlands geographische Lage und seine Abhängigkeit vom Außenhandel darauf verweisen, dass insbesondere die verkehrstechnische Entwicklung der Randregionen des Reiches Russlands Warenaustausch mit den Nachbarn in Europa und Asien beleben und sich Investitionen in die Infrastruktur der Peripherie so mittel- und langfristig ökonomisch mehr als auszahlen werden.

<sup>58</sup> Sosnovskij, *Otčet* [wie Anm. 31], S. 25.

Seit den 1890er Jahren fanden Argumente dieser Art auch in der Hauptstadt des Reiches zunehmend Widerhall. Vor allem Finanzminister Witte war davon überzeugt, dass Russland in Zukunft nur dann als militärische und politische Großmacht Bestand haben werde, wenn es auch *ökonomisch* mit der Entwicklung der westlichen Mächte gleichziehe. Dieses Ziel sollte zum einen durch eine forcierte Industrialisierung und zum anderen durch die Belebung des Außenhandels des Reiches erreicht werden. Durch den systematischen Ausbau des Eisenbahnnetzes im gesamten Reichsterritorium wollte Witte sowohl den Aufbau einer heimischen Schwerindustrie befördern als auch den Außen- und Transithandel von und nach Russland beleben. Sowohl in den Argumentationsmustern der Statthalter des Zarenreiches in der Peripherie als auch in jenen des St. Petersburger Finanzministeriums der 1890er Jahre findet sich das Zukunftsbild von Russland als Transitraum bzw. Relaisstation des Handels zwischen Europa und Asien wieder. Bei genauerer Betrachtung der Entstehungsgeschichte der großen Transkontinentalbahnen des Zarenreiches im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert, fällt jedoch auf, dass keine der Strecken – vielleicht abgesehen von der privat finanzierten Transkaukasus Bahn – primär aufgrund solcher ökonomischer und wirtschaftsräumlicher Überlegungen gebaut wurden. Vielmehr gaben bei der Transkaspischen, der Sibirischen und der Zentralasiatischen Bahn letztendlich strategisch-militärische Überlegungen (des imperialen Zentrums) den Ausschlag für deren kostspielige Realisierung. Bei der Planung dieser Verkehrsachsen, die alle aus der Staatskasse finanziert wurden, spielten spezifische Vorstellungen von der geographischen Lage des Zarenreiches natürlich eine zentrale Rolle. Allerdings gingen die Militärs, die sich letztlich bei der Planung der angesprochenen Bahnstrecken durchsetzten, nicht von der räumlichen *Vernetzung* des russländischen Reichsterritoriums mit den benachbarten Ländern, sondern von einer räumlichen Abgrenzung des Imperiums von konkurrierenden Machtsphären feindlicher Mächte aus. Letztendlich ließ sich die Verkehrspolitik des späten Zarenreiches in den östlichen und südöstlichen Peripherien des Imperiums von Raumvorstellungen dieser Art, und nicht vom Bild Russlands als Transitraum einer vernetzten Weltökonomie leiten.

In der *Außendarstellung* – so zum Beispiel auf den Weltausstellungen von Chicago und Paris – versuchte die zarische Regierung indes die verkehrspolitische Erschließung der eigenen imperialen Randgebiete als Teil einer friedlichen und auf globale Vernetzung orientierten Infrastrukturpolitik darzustellen. Dabei wurden sowohl die machtpolitischen Ziele des russländischen

Eisenbahnimperialismus in Fernost verschwiegen als auch der offensive Charakter der eigenen Außenhandelspolitik in Asien heruntergespielt. Auf internationaler Bühne stellte sich die zarische Regierung einerseits als Vorkämpferin einer von allen europäischen Mächten getragenen Zivilisierungsmission in Asien dar. Andererseits unterstrich Sie, dass Russland – im Unterschied zum Westen – in Asien keine auf Ausbeutung und Unterwerfung ausgerichtete Politik verfolge, sondern allein an der kulturellen und ökonomischen Entwicklung dieser Weltregion interessiert sei. Ziel dieser PR-Strategie war es nicht zuletzt, potentielle Investoren aus Europa und den USA für ein finanzielles Engagement im Zarenreich zu gewinnen und dabei insbesondere Kapital für den Ausbau der eigenen Infrastruktur in den imperialen Randgebieten zu akquirieren. Adressat der Vision von Russland als Transitraum des Weltverkehrs im Zeitalter der technischen Moderne war dabei weniger die Gemeinschaft der Großen Mächte als vielmehr eine Gruppe international agierender Konzerne und Banken, die damals wie heute auf der Suche nach profitablen Anlagemöglichkeiten in unterschiedlichen Weltregionen waren. In welchem Maße die Vision von Russland als Relaisstation des Welthandels um die Jahrhundertwende ihre Adressaten in den Wirtschaftszentren der westlichen Welt erreichte, ist aus meiner Sicht noch nicht ausreichend untersucht. Zwar wissen wir, dass die ausländische Presse auf die Selbstdarstellung Russlands auf den Weltausstellungen um die Jahrhundertwende höchst unterschiedlich reagierte und britische Zeitungen verhaltener über die imperiale Verkehrspolitik des Zarenreiches berichteten als französische, deutsche oder amerikanische Blätter. In welchem Maße dies jedoch die Entscheidung international operierender Bankhäuser und Unternehmen beeinflusste, ist kaum bekannt. Zukünftige Forschung zum Problem der Einbettung Russlands in globale Kontexte im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert müssten sich daher, aus meiner Sicht wieder verstärkt wirtschaftshistorischen Fragen zuwenden, die nach einem »Boom« in den 1970er Jahren in der Osteuropaforschung heute eindeutig aus der Mode gekommen sind.