

Frithjof Benjamin Schenk

## Imperiale Raumerschließung

### Die Beherrschung der russischen Weite

Der Aufbau moderner Kommunikationsnetze im 19. Jahrhundert hatte für das Rußländische Reich große politische Bedeutung. Eisenbahn und Telegraphie erleichterten die Ausübung imperialer Macht über das größte Kontinentalreich der Erde und schweißten das Land zu einem Kommunikationsraum zusammen. Diese Entwicklung trug jedoch auch zur Destabilisierung imperialer Herrschaft bei. Arbeiter und Angestellte von Eisenbahn und staatlichem Telegraph repräsentierten nicht nur eine quantitative mächtige soziale Gruppe. Sie übten auch die Kontrolle über die Kommunikationsadern des Imperiums aus. Nicht zuletzt ihre Beteiligung am Generalstreik von 1905 führte zum partiellen Erfolg der ersten landesweiten russischen Revolution.

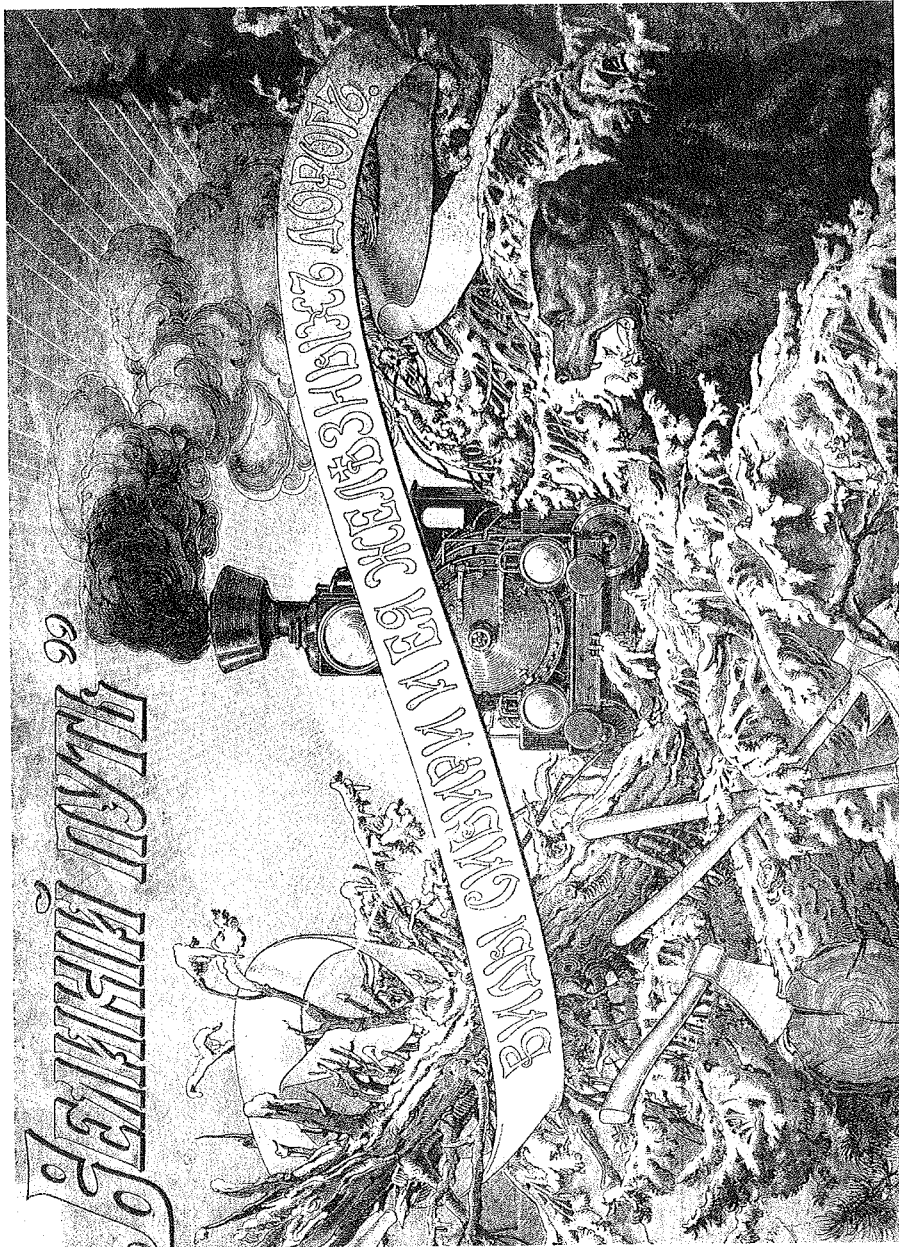
Die politische Landkarte Mittel- und Osteuropas war im langen 19. Jahrhundert von imperialen Staaten dominiert, die sich in vergleichbarem Maße mit zwei Herausforderungen konfrontiert sahen. Preußen bzw. das Deutsche Reich, Habsburg, Rußland und das Osmanische Reich standen zum einen vor der Aufgabe, tragfähige Formen für das Zusammenleben verschiedener ethnischer und religiöser Gruppen in einem Staat zu entwickeln und zum anderen Kommunikationsstrukturen zu schaffen, die es ermöglichten, politische Macht über geographisch zum Teil sehr weitläufige Territorien auszuüben. Während sich die vergleichende Geschichtswissenschaft in den vergangenen Jahren intensiv mit inter-ethnischen Beziehungen sowie mit Nationalbewegungen in den Vielvölkerreichen beschäftigt hat,<sup>1</sup> steht die Auseinandersetzung mit dem Fragenkomplex „Raum und Imperium“ erst noch am Anfang.<sup>2</sup>

---

**Frithjof Benjamin Schenk** (1970), Dr. phil., Wissenschaftlicher Assistent am Historischen Seminar, Abteilung für Geschichte Ost- und Südosteuropas, der Ludwig-Maximilians-Universität München

<sup>1</sup> Zum Stand der vergleichenden Imperienforschung mit Fokus auf Rußland vgl.: Andreas Kappeler: Rußland als Vielvölkerreich. Entstehung, Geschichte, Zerfall. München <sup>2</sup>1993. – Dominik Lieven: Empire. The Russian Empire and its Rivals. New Haven, London 2000. – Alexej Miller (Hg.): Rossijskaja imperija v sravnitel'noj perspektive. Sbornik statej. Moskva 2004. – Ders., Alfred J. Rieber (Hg.): Imperial Rule. Budapest, New York 2004. – Ilya Gerasimov, Sergej Glebov, Aleksandr Kaplunovski u.a. (Hg.): Novaja Imperskaja Istorija Post-Sovetskogo Prostranstva. Kazan' 2004, sowie die Zeitschrift *Ab Imperio. Studies of New Imperial History and Nationalism in the Post-Soviet Space* (1990ff.).

<sup>2</sup> In diesem Artikel wird der Terminus „Raum“ als „politischer Raum“ bzw. „Territorium“



„Der große Weg“. Ansichten Sibiriens und seiner Eisenbahnlinien

Der Aufbau moderner Verkehrs- und Kommunikationsnetze hatte im 19. Jahrhundert für die Vielvölkerreiche Europas eine große ökonomische, militärische, politische und kulturelle Bedeutung.<sup>3</sup> Während die wirtschaftliche Seite des Auf- und Ausbaus der Eisenbahnnetze in den einzelnen Staaten als relativ gut erforscht gelten kann, verdienen die politische und kulturelle Dimension für einige der Imperien Europas noch eine nähere Untersuchung. Diese Diagnose trifft insbesondere für das Rußländische Reich zu. Während die Geschichte der Telegraphie in Rußland ein noch weitgehend unbearbeitetes Forschungsfeld darstellt,<sup>4</sup> ist die Literatur zur Entwicklung des rußländischen Eisenbahnnetzes relativ umfangreich.<sup>5</sup> Allerdings bleiben die zahlreichen Arbeiten zur russischen Eisenbahngeschichte meist auf die technikhistorische Seite dieses Prozesses, d.h. auf Planung und Bau der Strecken, Brücken und Tunneln oder auf die ökonomische Bedeutung der Eisenbahn fixiert. Die politische Dimension dieser Entwicklung wird allenfalls tangiert,<sup>6</sup> eine Kulturgeschichte der russischen Eisenbahnen wartet noch darauf, geschrieben zu werden.<sup>7</sup>

Ziel dieses Artikels ist es, am Beispiel des Rußländischen Reiches Leitfragen und Hypothesen einer imperialen Verkehrs- und Kommunikationsgeschichte im 19. Jahrhundert zu skizzieren, die sich für die politische Dimension der Entwicklung moderner Medien der Raumüberwindung, insbesondere der Eisenbahn und der elektrischen Telegraphie, interessiert. Zwei Fragenkomplexe stehen im Mittelpunkt:

<sup>3</sup> Die Frage imperialer Raumerschließung überschneidet sich teilweise mit dem Themenfeld imperialistischer territorialer Expansion. Im folgenden wird der neutrale Begriff „imperial“ verwendet. So können Strategien der Raumerschließung im Zentrum und der Peripherie des Vielvölkerreiches sowie der Eisenbahnbau als Mittel imperialistischer Politik behandelt werden. Zum Konzept der „Imperialgeschichte“ (*Imperial history*): Jürgen Osterhammel: *Imperialgeschichte*, in: Christoph Cornelißen (Hg.): *Geschichtswissenschaften. Eine Einführung*. Frankfurt/Main 2000, S. 221–232.

<sup>4</sup> Zur Geschichte der Telegraphie in Rußland im 19. Jahrhundert: F.A. Brokgauz', I.A. Efron (Hg.): *Enciklopedičeskij slovar'*. St. Peterburg 1899, Bd. XXVII, S. 369f.; s.v. „Rossija. Telegraf“. – *Ministerstvo vnutrennich del. Istoričeskij očerok. Priloženie vtoroe. Počta i telegraf v XIX stoletii*. St. Peterburg 1901, S. 127–248. – C. Krüger: *Telegraphen und Fernsprechwesen sowie Personalverhältnisse in Rußland*, in: *Archiv für Post und Telegraphie*, 29/1901, S. 103–112, 147–153. – A. Karbelašvili: *Pervye telegrafnye linii na kavkaze*. Tbilisi 1988. – S.I. Marcenichen, V.V. Novikov: *150 let otečestvennomu telegrafu*. Moskva 1982, S. 13–35. – Jorma Ahvenainen: *The Far Eastern Telegraphs*. Helsinki 1981, S. 31ff.

<sup>5</sup> Vgl. John M. Westwood: *Geschichte der russischen Eisenbahnen*. Zürich 1966. – A.M. Solov'eva: *Železnodorožnyj transport Rossii vo vtoroj polovine XIX v.* Moskva 1975. – G.M. Fadeev u.a. (Hg.): *Istorija železnodorožnogo transporta Rossii*, Bd. 1. St. Peterburg, Moskva 1994. – Richard M. Haywood: *The Beginnings of Railway Development in Russia in the Reign of Nicholas I., 1835–1842*. Durham, N.C. 1969. – Ders.: *Russia Enters the Railway Age, 1845–1855*. New York 1998.

<sup>6</sup> Auf die politökonomische und militärstrategische Dimension des Eisenbahnbaus in Rußland machte bereits Dietrich Geyer aufmerksam: *Der Russische Imperialismus. Studien über den Zusammenhang von innerer und auswärtiger Politik 1860–1914*. Göttingen 1977, S. 22, 35ff., 141ff., 242ff.

<sup>7</sup> Die Relevanz der Eisenbahn für die Beschleunigung im Personen- und Warenverkehr berücksichtigt Roland Cvetkovski in seinem Dissertationsprojekt „Wege der Beschleunigung.“

*Erstens* soll diskutiert werden, inwiefern die modernen Verkehrs- und Kommunikationsmittel von der Regierung des Zarenreiches als Mittel imperialer Herrschaft genutzt wurden, und welche politischen Motive hinter der Entwicklung ausgewählter Strecken und Verbindungen ausgemacht werden können. Um den Blick auf die herrschaftspolitische Dimension dieses Prozesses zu lenken, werden die ökonomische Bedeutung der Eisenbahn bzw. die wirtschaftspolitischen Motive des Eisenbahnbaus bewußt ausgeklammert. Damit soll natürlich weder die ökonomische Relevanz des neuen Verkehrsmittels noch die Bedeutung der Industrialisierung für die machtpolitische Konsolidierung Rußlands in Frage gestellt werden.

*Zweitens* soll der Blick auf die nicht intendierten Folgen der Modernisierung der Verkehrs- und Kommunikationsmittel in Rußland gerichtet werden. Inwiefern führte die Vernetzung des Landes mit Eisenbahn und Telegraphenleitungen nicht nur zur beabsichtigten Konsolidierung imperialer Herrschaft, sondern auch zu deren Destabilisierung und Unterminierung? In diesem Zusammenhang ist nach der Bedeutung moderner Verkehrs- und Kommunikationstechnik für die Vernetzung der Gesellschaft und die Entstehung von Öffentlichkeit im 19. Jahrhundert, nach der Stärkung einer sozial unterprivilegierten Arbeiterschaft durch den Aufbau einer entsprechenden Industrie, nach der Nutzung der modernen Kommunikationsmittel durch revolutionäre und gewaltbereite Gruppen und nach der wachsenden Abhängigkeit der Reichsregierung von den modernen Kommunikationsmedien zu fragen. Ziel ist es, Fragen für eine politisch orientierte Verkehrs- und Kommunikationsgeschichte europäischer Imperien zu entwickeln und am Beispiel Rußland mögliche Felder für weitere Forschungen zu benennen.

## Raum und Verkehr in Rußland zu Beginn des 19. Jahrhunderts

Bei der Betrachtung des rußländischen Reiches im 19. Jahrhundert aus dem Blickwinkel der Kommunikationsgeschichte und beim Vergleich des Landes mit den anderen europäischen Imperien fällt zunächst auf, daß die Dynastie der Romanovs im 19. Jahrhundert über das größte Kontinentalreich der Erde regierte. Nach den Eroberungen im südlichen Kaukasus, in Mittelasien sowie im Fernen Osten erstreckte sich die Macht des Zaren Ende des 19. Jahrhunderts formal von Warschau im Westen bis Vladivostok im Osten sowie von Helsinki im Norden bis Taškent im Süden.<sup>8</sup> Dieser auf der Landkarte eindrucksvollen Ausdehnung des formalen Machtbereichs des Zaren standen nur äußerst eingeschränkte Möglichkeiten realer Herrschaft über das gewaltige Territorium gegenüber. Vor dem Ausbau des Telegraphie- und Eisenbahnnetzes dienten in Rußland vor allem die Flüsse und Kanäle sowie ein dürftiges Straßennetz sowohl im ökonomischen als auch im politischen Sinne als Adern der Binnenkommunikation. Während die großen Ströme des Landes indes im Winter über Monate zufroren und für den Schiffsverkehr unpassierbar wurden, verwandelten sich die ungepflasterten Straßen im Frühjahr nach der Schneeschmelze (*rasputica*) sowie im Herbst in unpassierbare Schlammwege.<sup>9</sup> Depeschen des Zaren in die Provinz, sei es nach Mittelasien oder nach Sibirien, sowie Berichte der

<sup>8</sup> Einen guten Überblick über die territoriale Ausweitung des Machtbereichs des rußländischen

nach Mittelasien oder nach Sibirien, sowie Berichte der Generalgouverneure in das ferne St. Petersburg waren somit oft Wochen unterwegs.<sup>10</sup> Es nimmt daher nicht Wunder, daß die lokalen Machthaber in den abgelegenen Provinzen dementsprechend eigenständig oder gar selbstherrlich regieren konnten. Eines der bekanntesten Beispiele ist der Generalgouverneur Ostsibiriens, Nikolaj Murav'ev, der ohne Anweisungen und offenbar sogar ohne Kenntnis des Zaren in den frühen 1850er Jahren die Amur-Provinz von China eroberte. Nikolaus I. blieb nur noch, diese Annexion als *fait accompli* abzusegen.<sup>11</sup>

Auch aus außenpolitischer Perspektive stellten sich im 19. Jahrhundert die großen Entfernungen, die harschen klimatischen Bedingungen und das unterentwickelte Straßensystem Rußlands als wachsendes Problem dar. Vor allem die Erfahrungen des Krimkrieges, die zeigten, daß französische Soldaten viermal schneller von Paris nach Sevastopol' am Schwarzen Meer transportiert werden konnten als die russischen Rekruten aus dem Umland von Moskau, führten der Reichsregierung vor Augen, daß der Zusammenhalt und die Wehrhaftigkeit des Imperiums elementar von der Entwicklung moderner Kommunikationstechnologie – insbesondere der elektrischen Telegraphie und der Eisenbahn – abhing.<sup>12</sup> Die Eisenbahn erschien dem an der Planung der Linie Moskau–Petersburg maßgeblich beteiligten Wissenschaftler P.P. Mel'nikov „als absolut notwendig“ für die Erschließung des Landes, „man kann sogar sagen, daß die Eisenbahn für Rußland erfunden worden sei [. . .] mehr als für irgend ein anderes Land Europas“.<sup>13</sup>

## Rußland im Zeitalter von Eisenbahn und Telegraphie

Die rußländischen Kaiser standen den neuesten Errungenschaften der Technik anfangs relativ aufgeschlossen gegenüber. Die erste Eisenbahnlinie von der Hauptstadt St. Petersburg in die Sommerresidenzen von Carskoe Selo und Pavlovsk – wenn-

Bd. 1/1, hg. v. Manfred Hellmann. Stuttgart 1981, S. 8–72, hier S. 58ff. – William L. Blackwell: The Beginnings of Russian Industrialization 1800–1860. Princeton 1968, S. 264–270. – Fadeev, Istorija [Fn. 5], S. 11–27. – Solov'eva, Železnodorožnyj transport [Fn. 5], S. 21–30.

<sup>10</sup> George Kennan zufolge brauchte ein Kurier des Zaren für die 3618 Meilen von Irkutsk nach St. Petersburg vor dem Bau der Telegraphie-Verbindung im Jahr 1871 sechzehn Tage (incl. 212 Pferdewechseln). Eine reguläre Reise von Moskau nach Irkutsk nahm im Winter 1856/57 sogar 33 Tage in Anspruch; Harmon Tupper: To the Great Ocean. Siberia and the Trans-Siberian Railway. London 1965, S. 13, 47.

<sup>11</sup> Günther Stökl: Russische Geschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Stuttgart <sup>5</sup>1990, S. 527f. – Kappeler, Rußland [Fn. 1], S. 171f. – Ähnlich eigenmächtig handelten die russischen militärischen Befehlshaber vor Ort auch bei der Eroberung von Taškent (1865) und Chiva (1873); Jörg Stadelbauer: Bahnbau und kulturgeographischer Wandel in Turkmenien. Einflüsse der Eisenbahn auf Raumstruktur, Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsintegration in einem Grenzgebiet des russischen Machtbereichs. Berlin 1973, S. 31f., 85.

<sup>12</sup> Geyer, Imperialismus [Fn. 6], S. 22, 35. – Winfried Baumgart: Eisenbahnen und Kriegsfüh-

gleich diese Verbindung nur 27 km lang war – wurde bereits 1837 eingeweiht.<sup>14</sup> Entlang dieser Strecke begann 1843 auch der Aufbau des russischen Telegraphie-Netzes.<sup>15</sup> Ungeachtet dessen kann man vom Beginn des „Eisenbahn- und Telegraphiezeitalters“ in Rußland mit Recht erst nach dem Krimkrieg sprechen.

Den ersten Boom erlebte der Ausbau des Schienennetzes in den 1860er und 1870er Jahren, wobei sich die Aktivitäten zunächst auf das europäische Rußland konzentrierten. In dieser ersten Phase orientierten sich die Planungen neuer Linien vor allem an ökonomischen Bedürfnissen. So wurden die Getreideanbauggebiete des Landes an die Ostsee- und Schwarzmeer-Häfen angebunden, Trassen von den Kohle- zu den Erzlagerstätten gelegt und die wachsenden Industriezentren miteinander verknüpft.<sup>16</sup> Daneben orientierte sich der Streckenausbau auch an politischen und militärischen Erfordernissen. Mit dem Ausbau von Nord-Süd-Verbindungen im europäischen Rußland zog die Regierung z.B. die Lehren aus dem Krimkrieg.

Der militärische Konflikt mit England und Frankreich in den Jahren 1854–1856 förderte auch den Aufbau des russischen Telegraphie-Netzes. Kurz nach Ausbruch des Krimkrieges im Jahr 1854 erhielt die Firma *Siemens & Halske*, die bereits mehrere elektrische Telegraphenverbindungen in Rußland gebaut hatte, den Auftrag, so schnell wie möglich eine oberirdische Telegraphenleitung von Warschau nach St. Petersburg zu verlegen. Diese Linie wurde 1854/55 durch Verbindungen von Petersburg nach Helsinki und Reval, von Kiev nach Odessa und von Nikolaev in das umkämpfte Sevastopol' ergänzt.<sup>17</sup> 1855 betrug das Telegraphennetz Rußlands bereits 10 000 Kilometer.<sup>18</sup> 1871 wurde mit der Verbindung Moskau–Vladivostok eine der längsten Telegraphenleitung der Welt eingeweiht.<sup>19</sup> 1877 verfügte Rußland mit 94 339 km bereits über das zweitlängste Telegraphennetz der Welt.<sup>20</sup>

Den zweiten Höhepunkt erlebte der Eisenbahnbau in Rußland in den 1890er Jahren. In diese Zeit fallen die Ausdifferenzierung des Schienennetzes im europäischen Rußland und der Bau großer Linien in den kolonialen Randgebieten des Imperiums. In keinem

<sup>14</sup> Zur ersten Bahnlinie Rußlands: Westwood, Geschichte [Fn. 5], S. 19ff. – Haywood, The Beginnings [Fn. 5]. – Fadeev, Istorija [Fn. 5], S. 28–47. – Solov'eva, Železnodorožnyj transport [Fn. 5], S. 34–43.

<sup>15</sup> Bol'shaja Sovetskaja Ėnciklopedija, Bd. 25, <sup>3</sup>1976, S. 389., s.v. „Telegrafnaja svjaz“. – Ministerstvo vnutrennich del [Fn. 4], S. 139.

<sup>16</sup> Manfred Hildermeier: Industrialisierung, sozialer Wandel und Rückständigkeit, in: Handbuch der Geschichte Rußlands, Bd. 3/1, hg. von Gottfried Schramm. Stuttgart 1983, S. 102–144, hier: S. 111ff.

<sup>17</sup> Werner von Siemens: Lebenserinnerungen. Berlin 1892, S. 113ff. Bereits 1853 hatte Siemens die erste submarine Telegraphenleitung der Welt von Petersburg nach Kronstadt verlegt. Die Strecke Petersburg–Moskau war seit 1854 verkabelt; Ministerstvo vnutrennich del [Fn. 4], S. 140ff.

<sup>18</sup> Ken Beauchamp: History of Telegraphy. London 2001, S. 103.

<sup>19</sup> Ministerstvo vnutrennich del [Fn. 4], S. 178ff. – Bol'shaja Sovetskaja Ėnciklopedija, Bd. 25 [Fn. 15], S. 389. – Michael Geistbeck: Weltverkehr. Freiburg 1986 (Reprint der Erstausgabe von 1895), S. 495. – Anton A. Huurdeman: The Worldwide History of Telecommunications. Hoboken, N.J., 2003, S. 128. Bereits 1863 existierte eine Verbindung aus dem europäischen Rußland nach Irkutsk; Ministerstvo vnutrennich del [Fn. 4], S. 181.

<sup>20</sup> An erster Stelle standen die USA mit 141 000 km. 1893 wurde Rußland (124 733 km – An-  
1893: 124 733 km; 1900: 141 000 km; 1913: 165 000 km) überholt. In diesem Jahr verfügte

Land Europas wurden in diesem Zeitraum mehr Eisenbahngleise pro Jahr verlegt als in Rußland. Zwischen 1890 und 1913 entstanden nicht weniger als 31 000 neue Streckenkilometer.<sup>21</sup> Am Ausbau des Eisenbahnnetzes waren in Rußland, wie in allen anderen Ländern Europas auch – vom Sonderfall England einmal abgesehen –, sowohl private Akteure als auch der Staat beteiligt.<sup>22</sup> Die Regierung behielt sich die Genehmigung und Planung neuer Strecken vor, investierte selbst in ausgewählte Projekte, legte Anleihen für den Eisenbahnbau auf und bemühte sich um die Attraktion privaten Kapitals, indem sie festgelegte Dividenden garantierte. Planung und Betrieb des elektrischen Telegraphen lag – von den Leitungen der Eisenbahngesellschaften und den großen Transkontinentalverbindungen abgesehen – ganz in Händen der Reichsregierung.

### Eisenbahn und Telegraphie als Instrumente imperialer Herrschaft

Die rußländische Regierung trat bei der Planung und beim Bau neuer Eisenbahnlinien insbesondere dann auf den Plan, wenn diese nicht nur ökonomischen, sondern auch politischen bzw. militärischen Zielen dienten. Dies gilt einmal mehr für die Planung neuer Telegraphenleitungen. Bereits 1901 konstatierte ein deutscher Beobachter, daß „bei dem Baue von Telegraphenlinien aus Reichsmitteln [. . .] in Rußland bis in die neueste Zeit meist strategische oder politische Gesichtspunkte maßgebend“ waren.<sup>23</sup> Eisenbahn und Telegraphie wurden von den Regierungen aller europäischen Imperien nicht nur als Motoren des wirtschaftlichen Aufschwungs, sondern auch als Instrumente politischer Herrschaft genutzt. Dabei lassen sich vier mögliche Motive imperialer Eisenbahn- und Telegraphiepolitik unterscheiden:

*Erstens* diente der Ausbau von Verkehrs- und Kommunikationsnetzen in die Peripherie der Konsolidierung des Territoriums „nach innen“. Eisenbahnen wurden mit dem Ziel gebaut, bei Unruhen oder separatistischen Tendenzen schnell Truppen in die entsprechende Region verlegen zu können. Die Installation von Telegraphieleitungen, die oft mit dem Bau der Eisenbahnen einherging, zielte nicht zuletzt auf eine Verbesserung der Kommunikation zwischen der Regierung im Zentrum und der Administration in den einzelnen Reichsteilen. Die Anbindung der kolonialen Randgebiete an das imperiale Zentrum durch den Telegraphen und die damit verbundene verbesserte politische Kontrolle der Peripherie trug – zumindest aus kommunikationsgeschichtlicher

<sup>21</sup> Roger Pethybridge: The Spread of the Russian Revolution. Essays on 1917. London 1972, S. 41. Die Länge der in Rußland (ohne Finnland) „in Betrieb befindlichen Eisenbahnen“ betrug im Jahr 1913 58 441 km; vgl. Wolfram Fischer: Wirtschaft und Gesellschaft Europas 1850–1914, in: Wolfram Fischer (Hg.): Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 5. Stuttgart 1985, S. 157. – B.R. Mitchell: European Historical Statistics 1750–1970. New York 1976, S. 584, beziffert die Länge des russischen Eisenbahnnetzes (ohne Finnland) im Jahr 1913 sogar auf 70 156 km. Bereits im Jahr 1900 verfügte Rußland über das zweitlängste Eisenbahnnetz der Welt, das jedoch aufgrund der großen geographischen Ausdehnung des Landes relativ weitmaschig blieb; vgl. Heinz-Dietrich Löwe: Von der Industrialisierung zur ersten Revolution 1890 bis 1904, in: Handbuch der Geschichte Rußlands, Bd. 3/1 [Fn. 16], S. 203–335, hier: S. 224.

Perspektive – zur Transformation kolonialer in imperiale Herrschaft in den Randprovinzen des Reiches bei.<sup>24</sup>

*Zweitens* wurden Eisenbahnen als Mittel der Kolonisierung und ökonomischen Ausbeutung der Peripherie der Imperien genutzt. Mit ihrer Hilfe wurden Siedler aus dem Mutterland in die Randprovinzen der Imperien gebracht und dort angesiedelt sowie Rohstoffe aus der Peripherie zur industriellen Verarbeitung ins Zentrum transportiert.<sup>25</sup>

*Drittens* dienten sie der Sicherung der Reichsgrenzen nach außen bzw. waren Teil der Vorbereitungsstrategie kriegerischer Auseinandersetzungen mit den Nachbarn oder konkurrierenden imperialen Mächten.

*Viertens* schließlich waren Eisenbahnen ein Mittel zur Vorbereitung weiterer territorialer Expansion. Dabei kam es nicht selten zu einem Wettlauf konkurrierender Mächte bei der Erschließung umstrittener Territorien.<sup>26</sup> Insbesondere die letzten beiden Motive verdeutlichen, daß die Entwicklung der Kommunikationsnetze in den europäischen Imperien auch als Teil ihrer Beziehungsgeschichte betrachtet werden muß.<sup>27</sup> Gerade die Geschichte Rußlands ist reich an Beispielen dafür, wie stark sich die Reichsregierung bei der Planung neuer Eisenbahnen an ausländischen Vorbildern orientierte bzw. auf entsprechende Planungen ihrer Konkurrenten reagierte.

### Eisenbahn als Instrument imperialer Herrschaft in Rußland

Die Bedeutung und das Zusammenspiel dieser politischen Motive imperialen Eisenbahnbaus lassen sich an fünf Bahnlinien des Rußländischen Reiches exemplarisch verdeutlichen: Eine der ersten Bahnlinien des Zarenreiches, die 1848 errichtete Verbindung *Warschau–Wien*, die 1862 bis nach St. Petersburg verlängert wurde, diente nicht zuletzt strategischen Zielen.<sup>28</sup> Deutlich wurde dies bereits 1848/49, als Zar Nikolaus I. auf diesem Wege Truppen zur Niederschlagung der Revolution in Ungarn sowie 1863 russische Soldaten zur Unterdrückung des polnischen Januaraufstandes schickte.<sup>29</sup>

Der militärischen Sicherung der jüngst eroberten Territorien in Georgien diente die *Transkaukasische Bahn*, d.h. die 1872 gebaute Strecke *Poti–Tiflis* bzw. die 1875 errichtete Linie *Rostov–Vladikavkaz*. Mit der Erweiterung zu den Ölfeldern von Baku

<sup>24</sup> James W. Carey: Technology and Ideology: The Case of the Telegraph, in: ders.: Communication as Culture. Essays on Media and Society. Boston 1989, S. 201–237, hier S. 212. – Als „imperialism“ definiert Carey „a system in which the center of an empire could dictate rather than merely respond to the margin“. Zum Unterschied zwischen „Kolonialismus“ und „Imperialismus“ siehe auch Jürgen Osterhammel: Kolonialismus. Geschichte – Formen – Folgen. München 2001, S. 26ff.

<sup>25</sup> Osterhammel, Kolonialismus [Fn. 24], S. 11, 80f.

<sup>26</sup> Ronald E. Robinson: Introduction: Railway Imperialism, in: Clarence B. Davis, Kenneth E. Wilburn (Hg.): Railway Imperialism. New York 1991, S. 1–6, hier S. 2.

<sup>27</sup> Zu den Paradoxien imperialer Kommunikationsgeschichte zählt z.B., daß die Regierung Rußlands dem Bau einer Telegraphenleitung durch die deutsche Firma *Siemens & Halske* über russisches Territorium zustimmte, die es dem mächtropolitischen Erzrivalen England ermöglichte, schneller mit Indien zu kommunizieren. Die „Indo-European Sea Route“ wurde 1870 in Betrieb genommen; siehe dazu Roger Hann, History [Fn. 181] S. 165ff.

auf der einen und zum Schwarzmeerhafen Batumi auf der anderen Seite erlangte die Strecke *Poti–Tiflis* 1883 auch eine große ökonomische Bedeutung.<sup>30</sup>

Auch die *Transkaspische Bahn*, die 1880 von der Ostküste des Kaspischen Meeres gen Osten durch die Kara-Kum-Wüste gebaut wurde, war zunächst eine reine Militärbahn. Von Soldaten errichtet und dem Kriegsministerium unterstellt, sollte sie helfen, Mittelasien unter der Kontrolle der Armee des Zaren zu halten. Der Bau der Linie war notwendig geworden, nachdem im Jahre 1877 bei einer großangelegten Militäraktion gegen die Teke-Turkmenen erhebliche Versorgungsprobleme aufgetaucht waren.<sup>31</sup> Die Linie muß darüber hinaus auch im Kontext des Wettlaufs der beiden imperialen Mächte Rußland und England um den Einfluß im nahe gelegenen Afghanistan im späten 19. Jahrhundert gesehen werden. In späteren Jahren dienten die Eisenbahnen in Mittelasien, insbesondere nach deren Anbindung an das Netz im europäischen Rußland, auch der ökonomischen Ausbeutung seiner Reichtümer, insbesondere der Baumwolle.<sup>32</sup>

Schließlich verdient der Bau der längsten Bahnlinie des Rußländischen Reiches, des *Großen Sibirischen Weges* (*Velikij Sibirskij Put'*), der *Transsibirischen Eisenbahn*, wie sie später genannt wurde, eine besondere Betrachtung.<sup>33</sup> Die Notwendigkeit, Sibirien mit Hilfe einer Bahnverbindung an den europäischen Teil Rußlands anzuschließen, war bereits in den späten 1850er Jahren von Graf Murav'ev-Amurskij betont worden.<sup>34</sup> In Angriff genommen wurde das Projekt einer durchgehenden Strecke vom Uralgebirge nach Vladivostok jedoch erst 1891. Dabei gaben letztendlich politische bzw. strategische Gründe den Ausschlag für die Entscheidung Alexanders III., dieses kostspielige Vorhaben zu realisieren. Insbesondere die Berichte der Generalgouverneure von Irkutsk sowie des Amur-Gebietes, Aleksej Ignat'ev und Baron Andrej von Korff, die den Zaren im Jahr 1886 über die Reorganisation der chinesischen Armee, die wachsende chinesische Zuwanderung in die fernöstlichen Provinzen des Reiches sowie die zunehmenden Aktivitäten der Engländer in der Region informierten, alarmierten den Kaiser in St. Petersburg.<sup>35</sup>

Zudem wurde in der Hauptstadt mit großer Sorge das Erstarken einer regionalistischen Bewegung in Sibirien registriert, deren Vertreter sich z.T. vehement gegen die Anbindung der Region durch eine Eisenbahnlinie aussprachen. Die Verfechter des sibirischen Regionalismus, insbesondere Nikolaj M. Jadrincev und Grigorij N. Potanin, befürchteten in den 1870er Jahren, die Eisenbahn werde letztendlich nur dem

<sup>30</sup> Zu dieser Strecke vgl. u.a. Sarah Searight: Russian Railway Penetration of Central Asia, in: Asian Affairs, 23/1992, S. 171–180, insbes. S. 173ff.

<sup>31</sup> W.E. Wheeler: The Control of Land Routes: Russian Railways in Central Asia, in: Journal of the Royal Central Asian Society, 21/1934, S. 585–608, hier S. 585. – Derek W. Spring: 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, hier: S. 46. – Stadelbauer, Bahnbau [Fn. 11], S. 92, 123.

<sup>32</sup> Spring, Railways and Economic Development [Fn. 31]. – Geyer, Imperialismus [Fn. 6], S. 246.

<sup>33</sup> Zur Entstehungsgeschichte der Transsibirischen Eisenbahn vgl. insbes. Steven G. Marks: Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. Ithaca 1991. – Tupper, To the Great Ocean [Fn. 10]. – Jean des Cars, Jean-Paul Caracalla: Die Transsibirische Bahn. Geschichte der längsten Bahn der Welt. Zürich 1987.

<sup>34</sup> Cars, Caracalla: Die Transsibirische Bahn [Fn. 33] S. 17.

europäischen Mutterland zur ökonomischen Ausbeutung der rohstoffreichen Provinz dienen. Aus diesem Grunde forderten sie, daß dem Bau der *Transsib* die industrielle Entwicklung Sibiriens vorangehen müsse.<sup>36</sup>

Der Bau der Trans-Sibirischen Magistrale sollte aus Sicht der Reichsregierung helfen, die Versorgung der östlichen Regionen – auch in militärischer Hinsicht – zu verbessern und so China und England die Stirn zu bieten. Zudem wurde das Bahnprojekt mit dem Plan umfangreicher Umsiedelungen russischer Bauern aus dem europäischen Rußland nach Sibirien verknüpft.<sup>37</sup> Eine Maßnahme, die nicht nur Entlastung in den überbevölkerten Gegenden des Kernlandes schaffen, sondern auch der Stärkung des „russischen“ Elementes in der Region dienen sollte. Natürlich spielten auch ökonomische Erwägungen beim Bau der *Transsib* eine Rolle. Allerdings erhoffte man sich positive ökonomische Effekte vor allem entlang des westlichen und nicht so sehr entlang des östlichen Streckenabschnitts der *Transsib*.

Schließlich hatte das Bahnprojekt neben diesen defensiven auch eine offensive, imperialistische Komponente. Insbesondere der Bau der *Chinesischen Ostbahn* im Jahr 1896, ein Teilstück der *Transsib*, das die Mandschurei, d.h. chinesisches Territorium, durchquerte und die russischen Städte Čita und Vladivostok verband, war ganz offensichtlich Teil einer gegen China gerichteten territorialen „Durchdringungsstrategie“ des russischen Zaren.<sup>38</sup>

Daß der Bau der Transsibirischen Eisenbahn die Großmachtphantasien Nikolaus II. beflügelte, scheint außer Zweifel zu stehen. Ohne die Verkehrsader hätte er sich gewiß nie auf das Kräftemessen mit dem aufsteigenden Japan eingelassen, das 1904 zum Russisch-Japanischen Krieg führte, der wiederum wesentlich zum Aufflammen der ersten landesweiten Revolution in Rußland 1905 beitrug.<sup>39</sup>

## Die Folgen imperialer Bahn- und Telegraphiepolitik

Diese fünf Beispiele zeigen, daß Planung und Bau von Telegraphenleitungen und Eisenbahn in Rußland nicht nur einer ökonomischen Agenda folgten, sondern daß sie auch Teil einer nach innen wie nach außen gerichteten Strategie imperialer Herrschaft waren. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde jedoch deutlich, daß sich die modernen Kommunikationsstrukturen des Landes nur bedingt mit der politischen Ordnung der Autokratie im Zarenreich vertrugen. Die Instrumente, die der Stabilisierung und Stär-

<sup>36</sup> Wolfgang Faust: Rußlands Goldener Boden. Der sibirische Regionalismus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Köln 1980, insbes. S. 342, 394ff.

<sup>37</sup> Marks, Road to Power [Fn. 33], S. 153–169. – Ders.: Conquering the Great East: Kulomzin, Peasant Resettlement, and the Creation of Modern Siberia, in: Stephen Kotkin, David Wolff (Hg.): Rediscovering Russia in Asia. Armonk 1995, S. 23–39. – Donald W. Treadgold: The Great Siberian Migration. Government and Peasant in Resettlement from Emancipation to the First World War. Princeton 1957, S. 107–149.

<sup>38</sup> David Schimmelpenninck van der Oye: Toward the Rising Sun: Russian Ideologies of Empire and the Path to War with Japan. DeKalb 2001, S. 75ff. – R. Edward Gladfelter: Russia, the Soviet Union, and the Chinese Eastern Railway, in: Davis, Wilburn, Railway Imperial-

kung imperialer Herrschaft dienen sollten, trugen letztendlich auch zum Fall des Zarenregimes bei.

Doch zunächst zu den – aus Sicht der Reichsregierung – intendierten Effekten des Ausbaus von Eisenbahn und elektrischer Telegraphie im Zarenreich: Vor allem ökonomisch gesehen wirkte sich die Modernisierung der Kommunikationsnetze in Rußland positiv aus. Die Eisenbahn war maßgeblich verantwortlich für den Aufbau einer russischen Schwerindustrie. Dank der Eisenbahn stieg das Rußländische Reich im späten 19. Jahrhundert zu einem der wichtigsten Getreideexporteure Europas auf. Schließlich entwickelte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – zumindest im europäischen Teil Rußlands – ein russischer Binnenmarkt für Getreide mit den entsprechenden Anpassungen regionaler Preisunterschiede.<sup>40</sup>

Doch auch politisch führte der Aufbau von Telegraphie- und Eisenbahnnetz in Rußland zu positiven Effekten. Die territoriale Erschließung der meisten besiedelten Regionen des Zarenreiches durch die modernen Kommunikationsmittel ermöglichte eine verbesserte und schnellere Kommunikation mit der regionalen Administration. Symbolisch unterstrichen wurde das Verschwinden des Faktors Zeit auf dem Gebiet der Binnenkommunikation in Rußland durch die landesweite Einführung der sogenannten „Petersburger Zeit“ auf dem Gebiet der Telegraphie und der Eisenbahn.<sup>41</sup> In allen Telegraphiebüros des Landes – im Jahre 1913 waren dies immerhin über 5000 – sowie auf allen Bahnhöfen und in allen Zügen des Reiches galt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einheitlich die Zeit des Observatoriums von Pulkovo. Die Einteilung des Landes in zwölf Zeitzonen – gemäß der internationalen Vereinbarung von 1884 – wurde in Rußland erst nach der Oktoberrevolution vorgenommen.<sup>42</sup> Wie sich das Verschwinden zeitlich zerdehneter Kommunikation zwischen dem Zentrum und der Peripherie auf konkrete Herrschaftspraktiken in Rußland auswirkte, ist bislang kaum untersucht worden.

Fest steht, daß die modernen Kommunikationsmittel der Zarenregierung neue Möglichkeiten boten, den Landesausbau bzw. die Kolonisierung der Peripherie durch die Ansiedlung russischer Bevölkerung voranzutreiben und in Konfliktfällen Truppen in Aufstands- oder Kriegsgebiete zu verlegen. Allein die *Transsib* ermöglichte zwischen 1891 und 1914 die Ansiedlung von etwa fünf Millionen russischer, weißrussischer und ukrainischer Bauern in der sibirischen Provinz.<sup>43</sup> Daß sich das russische Eisenbahnnetz im Ernstfall, z.B. während des Russisch-Japanischen Krieges von 1904/05 oder während des Ersten Weltkrieges als relativ störungsanfällig und nur bedingt leistungsfähig erwies, darf dabei allerdings nicht vergessen werden.

<sup>40</sup> Hildermeier, Industrialisierung [Fn. 16], S. 113. – Jacob Metzger: Railroad Development and Market Integration. The Case of Tsarist Russia, in: Journal of Economic History, 34/1974, S. 529–549.

<sup>41</sup> Bol'shaja Sovetskaja Ėnciklopedija, Bd. 34, <sup>2</sup>1955, S. 327, s.v. „Pojasnoe vremja“; und ebd., Bd. 20, <sup>3</sup>1975, S. 469, s.v. „Pojasnoe vremja“.

<sup>42</sup> Zur Vereinheitlichung der Zeit im Eisenbahnzeitalter und der internationalen Zeitkonferenz von 1884 vgl. Wolfgang Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisie-

## Die Ambivalenz der Modernisierung

Bereits der letzte Punkt macht deutlich, daß die Modernisierung der Kommunikationstechnologie in Rußland im 19. Jahrhundert nicht nur zu einer Stabilisierung und Konsolidierung autokratischer Herrschaft führte, sondern auch zu ihrer Destabilisierung beitrug. Eisenbahn und Telegraphie wurden ja nicht nur von den Ministerien der Reichsregierung und der Kaiserlichen Armee als Mittel imperialer Herrschaft genutzt. Sie waren auch Medien einer sich im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts intensivierenden gesellschaftlichen Binnenkommunikation. Eisenbahn und Telegraphie trugen zu einer bedeutsamen Dynamisierung der Gesellschaft in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bei – sowohl in sozialer, aber eben auch in territorialer Hinsicht. Durch die Eisenbahn kam die Gesellschaft des Zarenreiches im wahrsten Sinne des Wortes in einem bisher nicht gekannten Ausmaß „in Bewegung“. Einige Zahlen mögen dies veranschaulichen: Während im Jahr 1881 nur 34 Millionen Reisende auf den Bahnen des Zarenreiches unterwegs waren, waren es 1913 bereits 244 Millionen.<sup>44</sup> Daß es sich bei diesen Reisenden nicht nur um Berufspendler handelte, verdeutlicht die mittlere Reisedistanz von 120 km im Jahr 1913.<sup>45</sup> Nicht nur der Personenverkehr, sondern auch der Brief- und Nachrichtenverkehr nahm in dieser Zeit zu. Während 1860 nur sechs Prozent aller postalisch erreichbaren Orte des Landes täglich mit Briefen versorgt wurden, waren dies 1880 bereits 55 Prozent.<sup>46</sup> Und während 1857 nur 80 000 Depeschen via Telegraph innerhalb Rußlands verschickt wurden, waren es 1897 bereits rund 14 Millionen.<sup>47</sup>

Eisenbahn und Telegraphie trugen somit maßgeblich zur „kommunikativen Integration“ (Renner) des Zarenreiches bei und schufen so eine wichtige Voraussetzung für die Entstehung einer politischen „Öffentlichkeit“ in Rußland.<sup>48</sup> Daß die zunehmende räumliche Vernetzung auch ihre Schattenseite hatte, wurde während der antijüdischen Pogrome in Südrußland und der Ukraine im Jahr 1881 deutlich. Michael Aronson hat nachweisen können, daß die gewaltsamen Ausschreitungen nicht nur zu einem großen Maße von

<sup>44</sup> Im Vergleich mit anderen europäischen Staaten erscheinen diese Zahlen natürlich relativ gering. Im Jahr 1881 waren beispielsweise auf den Strecken der Eisenbahnen in Österreich/Ungarn 36,8 Mio., in Frankreich 179,7 Mio., im Vereinigten Königreich/ Großbritannien 608,4 Mio. Reisende unterwegs. Im Deutschen Reich betrug die Zahl im Jahr 1888 340 Mio. 1913 führen in Österreich/Ungarn 290,9 Mio., in Frankreich 529 Mio., im Vereinigten Königreich/ Großbritannien 1,423 Mrd. und im Deutschen Reich 1,798 Mrd. Menschen mit der Bahn; Mitchell, *Historical Statistics* [Fn. 21], S. 603ff. – Dies schmälert jedoch nicht die Bedeutung des mobilisierenden Effekts, den die Eisenbahn in Rußland in gesellschaftlicher Hinsicht hatte.

<sup>45</sup> Westwood, *Geschichte* [Fn. 5], S. 73, 133.

<sup>46</sup> Andreas Renner: *Russischer Nationalismus und Öffentlichkeit im Zarenreich 1855–1875*. Köln 2000, S. 125.

<sup>47</sup> Renner, *Russischer Nationalismus* [Fn. 46], S. 124. – *Ėnciklopedičeskij slovar'*, Bd. XXVII [Fn. 4], S. 370. – Mitchell, *Historical Statistics* [Fn. 21], S. 656, beziffert die Zahl der in Rußland versendeten Telegramme für das Jahr 1897 sogar auf 16,4 (im Jahr 1913 auf 97,7)

russischen Eisenbahnarbeitern getragen wurden, sondern daß sich die Pogromwelle auch wie ein Lauffeuer entlang der Eisenbahnlinien der Region ausbreitete.<sup>49</sup>

Von der zunehmenden Kommunikationsverdichtung im Zarenreich profitierte – trotz Zensur – auch die revolutionäre Bewegung, die den Sturz der Autokratie vorbereitete. Eine noch größere Gefahr erwuchs der Herrschaft des rußländischen Kaisers jedoch aus zwei anderen Nebeneffekten des russischen Eisenbahnzeitalters: der Schaffung eines Industrieproletariats und der wachsenden Abhängigkeit des Regimes von den modernen Kommunikationsmitteln. Die Ambivalenz der Modernisierung der Kommunikationstechnologie wurde in Rußland vor allem während der Revolution von 1905 deutlich.<sup>50</sup>

Es war die Transsibirische Eisenbahn und die Telegraphie, die den revolutionären Funken von Petersburg an den Kriegsschauplatz im Fernen Osten trug. Entlang der Bahnlinie kam es erstmals in der russischen Geschichte zu Fraternalisierungen demoralisierter Soldaten der Zarenarmee und einer unzufriedenen Arbeiterschaft, die zu Zigtausenden in Depots und Werkstätten der *Transsib* beschäftigt waren. Dank der Bahnlinie verbreitete sich im Oktober 1905 die Nachricht vom Generalstreik wie ein Lauffeuer in ganz Sibirien. Die russischen Eisenbahner, deren Zahl Anfang des Ersten Weltkrieges die Millionengrenze überschritt und deren Gewerkschaft vor 1917 die größte Arbeiterorganisation des Zarenreiches repräsentierte, hatten sich zu einer „pressure group“ entwickelt, die von der Regierung nicht mehr ignoriert werden konnte.<sup>51</sup>

Die Macht der Eisenbahner und der Angestellten des staatlichen Telegraphen war dabei nicht nur in ihrer großen Zahl begründet, sondern vor allem in der Abhängigkeit des Zaren von den von ihnen verwalteten Medien moderner Kommunikation. Als am 16. Oktober 1905 der Generalstreik um sich griff und die Kommunikation auf Eisenbahn, Post und Telegraphie landesweit zum Erliegen kam, wurde deutlich, daß die Modernisierung der Kommunikationsmittel auch eine Reform der politischen Strukturen des Landes notwendig machte. Einen Tag später erließ Nikolaus II. sein berühmtes Oktobermanifest, in dem er dem Land die Einführung von Grundrechten, die Einberufung einer Volksvertretung und das allgemeine Wahlrecht versprach.

<sup>49</sup> I. Michael Aronson: *Troubled Waters. The Origins of the 1881 Anti-Jewish Pogroms in Russia*. Pittsburgh 1990, insbes. Kap. 7, S. 108–124.

<sup>50</sup> Michael Aronson: *Revolution and the Russian Railway Workers, 1905–1907*. Durham, NC 1995, S. 1–10.

# osteuropa

55. JAHRGANG/HEFT 3/MÄRZ 2005

OSTEUROPA analysiert interdisziplinär die aktuellen Entwicklungen in Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur in Osteuropa, Ostmitteleuropa und Südosteuropa. Die Zeitschrift behandelt gesamteuropäische Themen und ist Forum des Ost-West-Dialogs. OSTEUROPA ist eine der führenden Zeitschriften der internationalen Osteuropaforschung und verfügt über eine große Tradition. OSTEUROPA wurde 1925 von *Otto Hoetzsch* in Berlin gegründet. 1939 mußte die Zeitschrift das Erscheinen einstellen. Von 1951–1975 leitete sie *Klaus Mehnert*, bis 2002 *Alexander Steininger*.

**Redaktion:** Dr. *Manfred Sapper*, *Volker Weichsel*, Dr. *Agathe Gebert*, *Margrit Breuer*. *Cindy Daase* und *Paul Lies* haben an diesem Heft mitgearbeitet.

**Adresse:** Schaperstraße 30, 10719 Berlin, Tel. 030/30 10 45 81 und 30 10 45 82, Fax 030/21 47 84 14; [osteuropa@dgo-online.org](mailto:osteuropa@dgo-online.org); [Margrit.Breuer@post.rwth-aachen.de](mailto:Margrit.Breuer@post.rwth-aachen.de)

**Homepage:** <<http://osteuropa.dgo-online.org/>>

**Herausgeber:** Deutsche Gesellschaft für Osteuropakunde e.V. (DGO) ©.

VORSTAND: Prof. Dr. *Rita Süßmuth* MdB (Präsidentin), Prof. Dr. *Wolfgang Eichwede* (Vizepräsident), Dr. *Franz-Lothar Altmann* (geschäftsführend), Prof. Dr. *Thomas Bremer*, Dr. *Sabine Fischer*, Dr. *Gabriele Gorzka*, Dr. *Rainer Lindner*, Prof. Dr. *Birgit Menzel*, Prof. Dr. *Hans-Henning Schröder*, Prof. Dr. *Alexander Trunk*.

Geschäftsführung: Dr. *Heike Dörrenbächer*, Schaperstraße 30, 10719 Berlin, T. 030/21 47 84 12, F. 030/21 47 84 14

[info@dgo-online.org](mailto:info@dgo-online.org); <<http://www.dgo-online.org/>>

Bankverbindung: DGO, Dresdner Bank, Berlin (100 800 00), Konto 04 148 630 00.

Spenden sind steuerlich abzugsfähig.

**Erscheinungsweise:** monatlich. **Bezug:** über den Verlag, den Buchhandel und die DGO. Das Abonnement gilt für ein Jahr und verlängert sich, wenn nicht 6 Wochen vor Ablauf des Kalenderjahres schriftlich beim Verlag gekündigt wird.

**Bezugspreise:** Einzelheft 9,50 €, Themen- und Länderheft 15,00 €, Doppelheft 28,00 €. Jahresabo 79,00 €; für Mitglieder der DGO, Studierende, Schulen 46,00 € (zuzüglich Versandkosten).

**Bestelladresse (Abos und Einzelhefte) und Verlag:** Berliner Wissenschafts-Verlag, Axel-Springer-Str. 54 b, 10117 Berlin, Telefon 030/84 17 70-0; Fax: 030/84 17 70-21; E-Mail: [bwv@bwv-verlag.de](mailto:bwv@bwv-verlag.de).

**Anzeigenverwaltung:** Redaktion und Verlag.

ISSN 0030-6428

Manfred Sapper, Volker Weichsel (Hg.)

Der Raum als Wille und Vorstellung

Erkundungen über den Osten Europas

184 Seiten, 21 Abb., 6 Karten

Berlin (BWV) 2005, [= OSTEUROPA 3/2005]

15,00 Euro

ISBN 3-8305-0968-5

**Titelbild:** František Kupka: Tvar modré. 1913–1924, Narodní Galerie v Praze (Hg.): České moderní umění 1900–1960. Praha 1995, S. 131.

**Karten:** Leibniz Institut für Länderkunde, Leipzig

**Repros & Scans:** Fa. Bräutigam.eps, Hanau.

**Druck:** Sellier-Druck, Freising.

**Beilagenhinweis:** Der vorliegenden Ausgabe ist ein Faltblatt über den Fernstudiengang *East*

## Der Raum als Wille und Vorstellung

### Erkundungen über den Osten Europas

<i>Editorial</i>	Der Mensch, die Zeit und der Raum	4
<i>Karl Schlögel</i>	Die Wiederkehr des Raums – auch in der Osteuropakunde	5
<i>Andreas Helmedach</i>	Integration durch Verkehr Das Habsburger Reich	18
<i>F. Benjamin Schenk</i>	Imperiale Raumerschließung Die Beherrschung der russischen Weite	33
<i>Klaus Gestwa</i>	Raum – Macht – Geschichte Making Sense of Soviet Space	46
<i>Jörg Stadelbauer</i>	Kategorien des Räumlichen Alexander von Humboldts Rußlandreise	70
<i>Gerd Koenen</i>	Ein „Indien im Nebel“ Alfons Paquet und das revolutionäre Rußland	80
<i>Markus Krzoska</i>	Slavische Rückkehr in den Westen Polens Grenzen im Werk	