

Sperling, Walter: *Der Aufbruch der Provinz. Die Eisenbahn und die Neuordnung der Räume im Zarenreich*. Frankfurt am Main: Campus Verlag 2011. ISBN: 978-3-593-39431-2; 481 S.

**Rezensiert von:** Felix Heinert, Abteilung für Osteuropäische Geschichte, Universität zu Köln

Walter Sperling untersucht die Aushandlungen des Eisenbahnbaus in zwei ‚zentralrussischen‘ Provinzen, Saratow und Jaroslawl. Er verhandelt dabei grundlegende Fragen der Geschichte des Zarenreiches, der Imperien- und Regionenforschung sowie der Eisenbahn als einem „Großprojekt der Moderne“ (so etwa S. 181). Die (teilweise selbst ernannten) regionalen und lokalen Eliten gestalteten den Aushandlungsprozess mit, sie erschienen als Lobbyisten der von ihnen repräsentierten und zugleich im Konstruktionsprozess befindlichen Regionen. Sperling zeigt überzeugend, dass sie sich dabei keineswegs in grundsätzlicher Konfrontation zum imperialen Zentrum verorteten, sondern vielmehr grosso modo einen imperial eingerahmten Regionalismus pflegten.

Indem Sperling die inzwischen (nicht ganz zu Unrecht) in Ungnade gefallene Formulierung Dietrich Geyers spielerisch umdeutet, argumentiert er, dass der Eisenbahnbau von den Provinzeliten zu einer ‚staatlichen Veranstaltung‘ erklärt worden sei: „Indem die Provinzeliten [...] immer wieder Eisenbahnen forderten, [...] prägten sie neue Vorstellungen vom starken Staat.“ (S. 407) Zugleich legitimierten sie ihren Regionalismus und ihre Projekte (auch gegen kritische Stimmen sowie konkurrierende Pläne) durch eine imperiale Zivilisierungsmission. Sperling argumentiert anregend, dass die Semantiken der (Gouvernement-Grenzen überschreitenden) imperialen Expansion und Kolonisierung nicht nur von der Regierung oder den Banken formuliert wurden, sondern auch von Provinzeliten.

Es leuchtet ein, dass regionale Eliten im Falle des Eisenbahnbaus ihre Absichten immer dann erfolgreich durchsetzen konnten, wenn sie ihre Großprojekte mit imperialen Interessen verknüpften. Sperling zeigt, wie und auf welchen Kommunikationswegen solche Pro-

zesse funktionierten, welcher Grammatik sie folgten und dass die Provinzeliten dabei nicht nur die hauptstädtischen Eliten, sondern auch einander überzeugen konnten. Außerdem betont Sperling, dass „‚Gemeinwohl‘ und die Verräumlichung der ‚lokalen Gesellschaft‘ [...] keine Entdeckungen der Progressiven und Liberalen [waren]“ (S. 109 f.). Tatsächlich haben neuere Lokal- und Regionalstudien – etwa aus dem Forschungszusammenhang der ‚Zivilgesellschaftsforschung‘, gegen die hier immer wieder teilweise scharf polemisiert wird – wiederholt darauf hingewiesen, dass die Trägerschaft der ‚lokalen Gesellschaft‘ (auch) im Zarenreich mitnichten nur aus Liberalen und Progressiven bestand, wie zuletzt Kirsten Bönker am Beispiel von drei Kreisstädten derselben Region gezeigt hat. Zarentreue Gruppen gehörten ebenso selbstverständlich dazu, wie im Übrigen auch Ultrarechte, und konnten Entscheidungspositionen besetzen.<sup>1</sup>

Die stringent aufgebaute Argumentation scheint dort tendenziell brüchiger zu werden, wo entweder das vermeintliche Gespenst der Zivilgesellschaftsforschung bekämpft oder eine Alternative zur ehrwürdigen Dichotomie von ‚Staat‘ und ‚Gesellschaft‘ formuliert wird, etwa: „Die Konfliktlinien verliefen hier nicht zwischen ‚Staat‘ und ‚Gesellschaft‘, sondern zwischen Zentrum und Peripherie sowie zwischen den Vertretern unterschiedlicher Provinzen.“ (S. 138) Zwar relativiert Sperling zugleich die suggerierte Eindeutigkeit der Interessenlagen, doch es bleibt der Eindruck, dass hier das Konstrukt der Gesellschaft durch die Konstruktion der Provinz ersetzt wird, obwohl es doch, folgt man Sperlings Ansatz, eigentlich Situationen und ‚Sprechakte‘ waren, in denen Ordnungsvorstellungen ausgehandelt wurden. Dass der Eisenbahnbau „‚moderne‘ Konstellationen“ (Kapitel 2.3) schuf, ist plausibel, auch wenn die Semantik dieser Ordnung(en) diskutabel wäre: „Die Kommunikation über moderne Infrastruktur brachte aber keine ‚Gesellschaft‘ im modernen Sinne hervor, sondern verhalf den traditionellen Patron-Klientel-Beziehungen zur neuen Gestalt.“ (S. 408) Sicherlich waren solche Prozes-

<sup>1</sup>Kirsten Bönker, *Jenseits der Metropolen. Öffentlichkeit und Lokalpolitik im Gouvernement Saratov (1890-1914)*, Köln 2010, hier etwa S. 8 und 445f.

---

se auch jenseits des Eisenbahnbaus greifbar, aber das aus den Fallstudien zur Eisenbahn abgeleitete Urteil über die soziale Ordnung suggeriert Eindeutigkeit, die es so wohl nicht gab: „Die soziale Ordnung der Provinz ist daher nicht in den Assoziationen zu suchen, die eine Ferne zum zarischen Regime pflegten, sondern in patriarchalen Strukturen und den persönlichen Verbindungen der Eliten.“ (S. 408) Dass hinter den ‚Sprechakten‘ und Handlungen von Akteuren, die sich in Assoziationen zu vergesellschaften beanspruchten, gar keine sozialen Ordnungen der Provinz entstanden, scheint die nicht unparteiischen (zeitgenössischen) Negationen dieser Ordnungsentwürfe zu reproduzieren. Indem das Buch die Eisenbahn als „das Großprojekt der Moderne“ konzeptualisiert, läuft es außerdem Gefahr, wenn es seine Schlussfolgerungen auf andere Projekte wie Bildungswesen, Sozialhygiene etc. ohne Weiteres überträgt. Dies ist kein Argument gegen Sperlings wichtige Erkenntnisse, sondern ein Plädoyer für weniger Eindeutigkeit.

Wenn Sperling feststellt, dass sich die von ihm untersuchten Netzwerke dadurch auszeichneten, dass sie sich „aufs Machbare beschränkten“ (S. 184), dann ist das eine richtige Beobachtung, doch der folgenden Bemerkung konnte der Rezensent nicht folgen: „Wer eine [...] Eisenbahn [...] [zum] Polarkreis [forderte], mag ‚völlig phantastische Vorstellungen‘ formuliert haben. Doch diese Phantasien richteten sich im Unterschied zu Konstitutionalisten, Revolutionären und Ultrarechten nicht gegen die herrschende Ordnung als Ganzes.“ (S. 184) Dieses Scheingefecht mit der Zivilgesellschaftsforschung scheint insofern kontraproduktiv zu sein, als Sperling hier die von ihm selbst immer wieder kritisierte „Konstruktion eines historischen Wunschsubjekts“ (siehe etwa S. 138) betreibt. In Bezug auf Revolutionäre lässt sich Sperlings These vielleicht aufrechterhalten, aber den Konstitutionalisten und letztlich auch den (lokal wie bis in die höchsten hauptstädtischen Etagen) bestens vernetzten Ultrarechten den Sinn fürs Machbare abzusprechen, scheint schlicht irreführend zu sein. Sperling selbst bringt Beispiele, die zeigen, dass Parteizugehörigkeit bei Entscheidungsfindungsprozessen häufig genug keine Rolle spielte (S. 179f.).

Auch wenn die Stoßrichtung von Sperlings Kritik zum Teil nachvollziehbar ist, wäre die Auseinandersetzung mit den Konzepten und Ergebnissen der Zivilgesellschaftsforschung fruchtbarer gewesen, wenn diese eine differenziertere Würdigung erfahren würden. So verdeckt die erfrischende, aber stellenweise zu scharfe Polemik die vorhandenen Schnittmengen mit Sperlings Konzept der „Formationen des Regionalen“ (Kapitel 4.3). Die untersuchten Netzwerke und die Objekte der Zivilgesellschaftsforschung sind einander – was personelle Zusammensetzung, aber auch elitäres Selbstbild, Abgrenzung vom zu zivilisierenden „Volk“ oder Kommunikationsmodi angeht – durchaus nicht unähnlich, auch wenn Sperling die patriarchalen Verbindungen stärker betont.

Wenngleich im Zentrum der Arbeit die Provinzeliten, ihre Handlungs- und Sprechakte sowie ihre Konstruktion und Vergeschichtlichung (Kapitel 7) der Region stehen, kann Sperling durch die Perspektivenerweiterung auf Aushandlungen „von unten“ eingehen (Kapitel 8 und 9) und hier zeigen, wie Stadtväter, Grundbesitzer und Bauern ihre Interessen verhandelten und wie sie beispielsweise die Enteignungen dazu nutzten, den „Preis der Infrastruktur“ (Kapitel 8.3) neu zu bestimmen.

Schließlich geht es um „Bauern und das Feilschen mit Gewalt“ (Kapitel 9) im Vor- und Umfeld der Revolutionsereignisse von 1905. Dabei will Sperling, „Gewalt und Kommunikation verstehen“ (Kapitel 9.5), wobei das Großdorf Romanowka als Fallstudie dient. Trotz zwischenzeitlicher Kompromisse zwischen den Bauern und der Eisenbahn vergrößerte sich das Konfliktpotential: „Die Revolution kam mit der Eisenbahn aus den industriellen Zentren, den Städten und Arbeitersiedlungen auf das Land.“ (S. 386) „[...] [D]ie meisten Bauern [...] waren [...] mitgerissen von der Bewegung, die die Ereignisse der Revolution in Gang gesetzt hatten.“ (S. 393) So plausibel dieser Befund ist, so diskutabel bleibt die Annahme, es seien hauptsächlich die Außeneinflüsse gewesen, die 1905 zur Eskalation der Gewalt führten. Die Konfliktkonstellationen hatten durchaus lokale (Langzeit-)Dimensionen, die auch Sperling andeutet.

Im Schlusskapitel geht es um „Eisenbahn, Moderne und die Stunde der Provinz“. Im Hinblick auf die Zeit nach der (mancherorts) blutigen Revolution von 1905 spricht Sperling aus der Sicht des Rezensenten überzeugend von einer ‚zweiten Chance‘ der Provinz, ohne jedoch eine optimistische Alternativteleologie anzubieten.

Insgesamt betrachtet bietet die Arbeit eine angenehm lesbare und auf hohem analytischem Niveau argumentierende Darstellung des Aufbruchs der zentralrussischen Provinz(en). Es handelt sich um einen substanziellen Forschungsbeitrag zum Verhältnis von Provinzeliten und Autokratie. Eine Leerstelle der Arbeit sei schließlich genannt, die Sperling selbst offenlegt: „[...] mein blinder Fleck besteht darin, dass ich die Öffentlichkeiten der Priester und Mönche, der Altgläubigen, der muslimischen Schriftgelehrten und der Wolgadeutschen nicht kenne“. Sperlings „einzige Ausrede [...] ist [...], dass sie mir selbst als stumme Akteure nicht begegnet sind“. (S. 33) Das mag für die Konzeption der ohnehin ambitionierten Arbeit genügen, doch liegt es nicht an der Stummheit der genannten Akteure<sup>2</sup>, sondern eher an den Selbststilierungen der hier untersuchten Provinzeliten (siehe etwa S. 282).

HistLit 2012-4-048 / Felix Heinert über Sperling, Walter: *Der Aufbruch der Provinz. Die Eisenbahn und die Neuordnung der Räume im Zarenreich*. Frankfurt am Main 2011, in: H-Soz-Kult 16.10.2012.

---

<sup>2</sup>Vgl. etwa folgende Akte aus dem Jahr 1869 aus dem Archiv des Petersburger Departements für geistliche Angelegenheiten ausländischer Konfessionen: RGIA, f. 821, op. 8, d. 519: Akte, betreffend die Anerkennung der Unmöglichkeit der Durchquerung jüdischer Friedhöfe beim Eisenbahnbau.