

schichte, in denen die ganze Periode der Arpadendynastie (890–1301) dargestellt wird. Daher ist es sein großes Verdienst, Ungarns Mittelalter dem amerikanischen Fachpublikum nähergebracht zu haben. Über die im jetzigen Band erörterte Zeitspanne (1074–1204) hat er den im Jahre 1987 erschienenen Band unter dem Titel *From Coloman the Learned to Béla III* geschrieben. Nach zwanzig Jahren verfasste der Autor über diese Etappe ein neues Buch, das hinsichtlich des 11. Jahrhunderts um die Herrschaft von Géza I. und László I. (1074–1095) und am Ende um die Periode von König Imre (1196–1204) ergänzt wurde. Natürlich stellt sich die Frage, was der Grund für eine neue Untersuchung über einen bedeutenden Teil der bereits abgehandelten Zeitspanne gewesen sein könnte. Die im Titel des Buches enthaltene thematische Schwerpunktbildung zur „dynastic policy“ ist nicht der Grund dafür. Die Antwort ist vielmehr im Titel des zehnten Kapitels „The Arpadian Concept of Kingship“ (S. 257–275) zu finden. Des weiteren verweist der Verf. in der Einleitung mit folgendem Satz auf seine Motivation, dieses Buch abzufassen: „the Árpáds [...] had quite successfully realized [...] from the 1070s to the early 1200s established dynastic ties with western [...] ruling families“ (S. 7).

Neben den oben genannten Aspekten erörtert Kosztolnyik zwischen den ungewöhnlichen chronologischen Grenzen ganz tieferschürfend die Krönungen. Die Thronfolge von Andreas II. wird in der ungarischen Fachliteratur tatsächlich als eine Zäsur aufgefasst, hauptsächlich deshalb, weil der Beginn seiner Herrschaft zugleich den Anfang zahlreicher gesellschaftlicher Wandlungen bedeutete. Im Konzept von Kosztolnyik jedoch wird eher die kurze Herrschaft von König Emerich betont. Es ist festzustellen, dass der Autor über den auf König Emerich folgenden Andreas II. eine ausdrücklich negative Meinung vertritt: „recognition of the realm [...] came to a sudden brutal halt when Andrew II. succeeded to power“ (S. 273). Im Hintergrund dieser uneingeschränkt negativen Darstellung steht bei Kosztolnyik das Verhältnis zwischen Andreas II. und dem Papsttum.

Kosztolnyik beschreibt die Geschehnisse in chronologischer Reihenfolge. Die aufeinanderfolgenden Darstellungen der einzelnen Herrscher werden allerdings vom siebten Kapitel unterbrochen, das die ungarische Wirtschaft und Gesellschaft des 12. Jahrhunderts schildert. Unserer Meinung nach hätte dieses Kapitel als Einleitung oder am Ende des Buches einen

besseren Platz gefunden. Die Analyse der Quellen und die Erörterung der Fachliteratur sind auch chronologisch geordnet. Die in den Quellen vermittelten Informationen werden meines Erachtens nicht immer tiefgehend genug analysiert. Was die Fachliteratur anbelangt, teilt der Autor eher die ältere, manchmal veraltete Auffassung bedeutender ungarischer Forscher wie Wertner, Hóman und Hodinka. Der Verf. übertreibt die von ihm gesetzte chronologische Grenze z.B. mit der Analyse der Goldenen Bulle von 1222 und der Illustrationen der Bilderchronik aus dem 14. Jahrhundert.

Der Band ist das letzte Werk des Autors. Er war leider nicht mehr in der Lage, die endgültige Korrektur durchzuführen. Deren Fehlen ist offensichtlich, stimmen doch Titel und Untertitel im Inhaltsverzeichnis selten mit denen auf den Textseiten überein. Auch die Quellen, die Fachliteratur und das Abkürzungsverzeichnis sind durch etliche Ungenauigkeiten gekennzeichnet. Trotz dieser Fehler bietet das Werk viele nützliche Informationen.

Márta Font, Pécs

ROLAND CVETKOVSKI *Modernisierung durch Beschleunigung. Raum und Mobilität im Zarenreich*. Campus Verlag Frankfurt, New York 2006. 364 S.

Das Problem der Beherrschung eines Territoriums von der Ostsee bis zum Pazifik sowie vom Weißen bis zum Schwarzen Meer gehört zweifelsohne zu den Grundfragen der Geschichte Russlands. Angesichts dessen erscheint es geradezu paradox, dass die Geschichte von Mobilität und Raumerschließung im Russländischen Reich immer noch ein weitgehend unarbeitbares Feld der westlichen Osteuropafor schung darstellt. Dass sich Roland Cvetkovski mit seiner an der Universität zu Köln eingereichten Dissertation diesem bislang vernachlässigten Problemfeld zugewandt hat, muss daher ausdrücklich begrüßt werden.

Cvetkovski betrachtet das Problem der „Machtdurchdringung“ der geographischen Weiten des Russländischen Reiches bzw. der Überführung des „Herrschaftsraums“ in ein Territorium (S. 14) durch das Prisma von „Geschwindigkeit“ bzw. „Beschleunigung“. Im Mittelpunkt der Arbeit steht die Auseinandersetzung mit der Entwicklung des Landverkehrs im Zarenreich von der Mitte des 17. bis Ende des 19. Jahrhunderts. Besondere Berücksichtigung findet dabei die Geschichte der Post im

17./18. sowie der Eisenbahn im 19. Jahrhundert. In Exkursen werden daneben die Geschichte der Telegraphie, der Flussschifffahrt, des Automobils und des Fahrradverkehrs gestreift. Bereits dieses breite Themenspektrum verdeutlicht den ehrgeizigen Charakter von Cvetkovskis Vorhaben. Die im Quellen- und Literaturverzeichnis dokumentierte Materialgrundlage der Arbeit ist beeindruckend. Das Quellenkorpus reicht von Verordnungen und Gesetzestexten, Reiseführern und Fahrplänen, Statistiken und Regierungsdebatten bis hin zu Reiseberichten und Beschwerden unzufriedener Fahrgäste. Zudem finden Sprichwörter und Redewendungen besondere Berücksichtigung, in denen Cvetkovski die Bedeutung der Kategorie „Geschwindigkeit“ in der russischen Volkskultur zu ergründen versucht.

Cvetkovski begreift Geschwindigkeit als ein Signum der Moderne und Beschleunigung als Indikator des Prozesses der Modernisierung. Der Begriff der „Beschleunigung“ wird vom Autor bewusst weit gefasst. Im Laufe der Untersuchung wird jedoch insbesondere die Beschleunigung im Personenverkehr, Gütertransport und in der Nachrichtenübermittlung in den Blick genommen. Eine zentrale Bedeutung kommt dabei dem Begriff der „Disziplinierung“ zu. Cvetkovski interpretiert die Einrichtung des Systems der *jam-* und später der Postorganisation in Russland als staatliches Projekt, das auf die „Territorialisierung“, d.h. die Schaffung eines beherrschbaren politischen Raumes abzielte. Die Einrichtung von regelmäßigen Postverbindungen und die Versuche, Fuhrleute durch massive Strafandrohungen zu schnellstmöglicher Fahrt zu bewegen, liest er als Teile eines umfassenden Disziplinierungsprojektes, das darauf ausgerichtet war, moderne Zeit- und Geschwindigkeitsvorstellungen im Bewusstsein der Untertanen zu verankern (S. 100ff. und 117ff.).

Die schnelle Überwindung räumlicher Distanzen habe sich angesichts der Versprechungen der modernen Kommunikationssysteme allmählich zu einem Bedürfnis und schließlich zu einem festen Anspruch immer größerer Bevölkerungsschichten im Russländischen Reich entwickelt, die von dem staatlich verwalteten Verkehrssystem letztlich jedoch nur unzureichend befriedigt werden konnten. Die gewaltigen Entfernungen, das harsche Klima und die Mentalität der Menschen, die als Fuhrleute, Beamte oder Eisenbahnbedienstete für das Funktionieren des Systems verantwortlich waren, erwiesen sich, so Cvetkovski, letztlich als

Hindernisse einer umfassenden und landesweiten Verbreitung von Geschwindigkeit im Russländischen Reich.

Die von Cvetkovski formulierte Frage, welche Rolle moderne Infrastruktur und die Kategorie der „Beschleunigung“ im Russländischen Reich bei der Umwandlung des geographischen in einen politisch beherrschten Raum gespielt hat, ist zweifelsohne bedeutsam. Ob jedoch der Begriff der „Disziplinierung“, der in der Arbeit leider nicht näher definiert wird, in diesem Kontext größeren Erkenntnisgewinn verspricht, wäre zu diskutieren. Letztlich wird mit der Frage nach der Internalisierung moderner Zeit- und Raumvorstellungen durch Regelmäßigkeit und Gleichförmigkeit des modernen Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehrs ein Untersuchungsfeld eröffnet, das von dem Problem der „Territorialisierung“ des Reiches eher ablenkt. War, so könnte man anders fragen, Herrschaft über ein Imperium dieser Größe nicht in erster Linie eine Frage von beschleunigtem Nachrichtenaustausch zwischen Zentrum und Peripherie? Und wenn dem so ist: Hätte eine Konzentration der Untersuchung auf das Problem der *Informationsübermittlung* und insbesondere eine stärkere Berücksichtigung der Geschichte der Telegraphie eventuell umfassendere Einblicke in die komplizierten Prozesse der Herrschaftsdurchdringung des geografischen Raums eröffnet?

Die Geschichte moderner Infrastruktur im russischen Landverkehr lässt sich als gescheiterter Versuch staatlicher Politik erzählen, das ganze Land mit einem dichten Netz gut funktionierender Verkehrswege auszustatten und die gesamte Bevölkerung am Prozess der Beschleunigung teilhaben zu lassen. Insbesondere in vergleichender Perspektive erscheint Russland als Land, das mit seiner Größe schier überfordert war, als Staat, der Ende des 19. Jahrhunderts über ein viel weitmaschigeres Netz an Eisenbahnen verfügte und sehr viel geringere Fahrgastzahlen verbuchen konnte als die anderen europäischen Imperien, sowie als Verkehrsraum, in dem die Züge langsam fuhren und viel zu teuer für die bäuerliche Bevölkerung waren. Auch wenn Cvetkovski betont, in seinem Buch keine „Defizitgeschichte“ schreiben zu wollen (S. 319–320), durchzieht das skizzierte Erzählmuster seine Argumentation doch wie ein roter Faden. Die revolutionäre Bedeutung der Erschließung des Landes durch die Eisenbahn, die nicht nur weite Teile des Imperiums im wahren Sinne des Wortes erfahrbar machte und immer größere Teile auch der „einfachen“ Be-

völkerung am Prozess der Beschleunigung des Verkehrs Anteil haben ließ, gerät dabei leider oft etwas in den Hintergrund.

Problematisch erscheint auch Cvetkovskis Fixierung auf den Staat als primärem Akteur der Modernisierung des Landverkehrs in Russland seit dem 17. Jahrhundert. Zwar schildert der Autor die Einrichtung der ersten regelmäßigen Postkurse Ende des 17. Jahrhunderts durch private Unternehmer (S. 94ff.), den Beginn kommerzieller Personenbeförderung Anfang des 19. Jahrhunderts (S. 154ff.) und die Beteiligung in- und ausländischer Investoren am Ausbau des russländischen Eisenbahnnetzes (S. 212ff.), das Engagement nichtstaatlicher Institutionen wird jedoch im Verlauf der Argumentation weitgehend ausgeblendet. Unter stärkerer Berücksichtigung dieses Aspekts erschien die zunehmende Internalisierung moderner Zeit- und Raumvorstellungen weniger als das Resultat einer „Disziplinierung“ der Menschen „von oben“, wie Cvetkovski dies formuliert (S. 227, 247), sondern als das Ergebnis eines komplizierten Zusammenspiels von privaten, gesellschaftlichen und staatlichen Akteuren.

Überraschend ist auch, dass Cvetkovski in seiner Arbeit die polyethnische Bevölkerungsstruktur des Russländischen Reiches völlig unberücksichtigt lässt. Dass dies bei einer Abhandlung über die Frage der Raumüberwindung im größten Kontinentalreich der Erde problematisch ist, liegt auf der Hand. In der Arbeit bleibt unreflektiert, dass andere ethnische Gruppen, die in vielen Landesteilen natürlich die Bevölkerungsmehrheit stellten, eventuell eine andere Einstellung und eine andere Erwartungshaltung gegenüber der Beschleunigung im Landverkehr hatten als die Russen, deren Haltung vor allem auf der Grundlage von Sprichwörtern und Redewendungen analysiert wird (S. 277ff.).

Auch das Bild, das Cvetkovski von der sozialen Differenzierung der Passagiere auf den russischen Eisenbahnen zeichnet, ließe sich weiter verfeinern. Anders als im Buch dargelegt (S. 265), finden sich in den umfangreichen Statistiken des russländischen Verkehrsministeriums seit den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts detaillierte Angaben über die Aufteilung der Fahrgäste in Klassen. Korrekturbedürftig ist auch die Aussage, dass die russischen Eisenbahngesellschaften in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts „nur mit der ersten und der zweiten Klasse“ Einnahmen erzielen konnten (S. 292). Das Gegenteil ist der Fall. Gerade der Massenverkehr mit den Fahrgästen dritter und vierter

Klasse half den Bahnen, die verlustreiche Bilanz des Personenverkehrs etwas aufzubessern.

In formaler Hinsicht ist die durchgehende Verwendung des Präsens in der Darstellung ungewöhnlich für eine historische Arbeit. Zwar ist dies als stilistisches Element durchaus originell. Cvetkovski verschließt sich jedoch dadurch die Möglichkeit einer differenzierten Darstellung historischer Entwicklungen. Die Evozierung einer „ewigen Gegenwart“ in Russland, die sich jeder historischen Dynamik entzieht, dürfte kaum die Intention des Autors gewesen sein.

*Frithjof Benjamin Schenk, München*

*Quellen zur Geschichte Sibiriens und Alaskas aus russischen Archiven.* Hrsg. von Wieland Hintzsche in Zusammenarbeit mit Dittmar Dahlmann, Aleksandr Ch. Elert, Peter U. Møller [u.a.]. Verlag der Franckeschen Stiftungen Halle. Band 1, 2000. 387 S.; Band 2, 2000. 627 S.; Band 3, 2001. 535 S.; Band 4/2, 2004. 960 S.

Diese großangelegte Quellenedition, für deren Bände zwischen Vladimir Semenovič Sobolev für die Petersburger Zweigstelle der Russischen Akademie der Wissenschaften und Wieland Hintzsche für die Franckeschen Stiftungen zu Halle jeweils eine deutsche und russische Ausgabe vereinbart ist, ging aus den Vorbereitungen zur anlässlich des 250. Todestags G. W. Stellers organisierten Ausstellung über die Große Nordische Expedition und Steller im Jahr 1996 in den Franckeschen Stiftungen hervor (Katalog: W. HINTZSCHE, TH. NICKOL [Hrsg.] *Die Große Nordische Expedition – Georg Wilhelm Steller (1709–1746). Ein Lutheraner erforscht Sibirien und Alaska.* Gotha 1996. XII, 360 S., 400 Abb.).

Sieht man von Daniel Gottlieb Messerschmidts Reise ab, deren wissenschaftliche Bedeutung eng begrenzt bleiben musste, so erbrachte die von Vitus Bering geleitete Große Nordische Expedition, mit ihren über 3000 Teilnehmern eines der größten Forschungsunternehmen der Neuzeit, eine erste umfassende Bestandsaufnahme der Daten zur Geographie, Natur samt ökonomischen Ressourcen, Historie und Ethnologie Sibiriens, insbesondere seiner bis dahin weitgehend unbekanntem östlichen Teile. Der Marine-Abteilung unter dem tragisch geendeten Vitus Bering, die den nordpazifischen Raum erkundete und kartographierte, gelang die Lösung der in der Wissenschaft der Zeit lang diskutierten Frage einer Landverbindung zwischen Asien und Amerika durch den Nachweis