

Karl Schlögel

IM RAUME LESEN
WIR DIE ZEIT

*Über Zivilisationsgeschichte
und Geopolitik*

3 4 5 07 06 05 04

ISBN 3-446-20381-8

Alle Rechte vorbehalten

© Carl Hanser Verlag München Wien 2003

Satz: Fotosatz Reinhard Amann, Aichstetten

Druck und Bindung: Ebner & Spiegel, Ulm

Printed in Germany

2003

Carl Hanser Verlag

KURSBÜCHER:
ZIVILISATIONSPROTOKOLLE

»Lies keine Oden, mein Sohn, lies die Fahrpläne: sie sind genauer. Roll die Seekarten auf, eh es zu spät ist. Sei wachsam, sing nicht« – von Enzensbergers Rat mag vielleicht die Literatur profitiert haben, die Geschichtswissenschaft kaum. Kursbücher kommen im Curriculum des angehenden Historikers nicht vor. Sie sind im allgemeinen Verstand etwas für Reisende. Vielleicht werden sie ab und zu als Nachschlagewerke benutzt. Das Publikum weiß es anders. Es interessiert sich lebhaft für Kursbücher, antiquarisch oder als Reprint. Manche Jahrgänge sind besonders gefragt: 1913 – das letzte Jahr des Friedens im alten Europa; 1939 – das letzte Friedensjahr vor der Katastrophe; 1946 – als die Menschen wieder aus den Ruinen krochen und die Eisenbahnen wieder in Fahrt kamen; vielleicht das Jahr 1961, als die Teilung Deutschlands auch auf die Eisenbahnnetze übergriff; vielleicht auch 1990, als das erste gemeinsame Kursbuch von Deutscher Bundesbahn und Reichsbahn erschien. Es gibt Rara und Rarissima. Die Kursbücher Nordamerikas, die Kursbücher der diversen Linien des Russischen Reiches. Jeder kennt in seinem Umkreis irgendeinen Kursbuch-Freak, der nicht nur Kursbücher ersteigert, sammelt, kauft, sondern mit dem Kursbuch denkt, das Kursbuch im Kopf hat, der auf Befragen die kürzeste oder die umständlichste Verbindung zwischen Berlin und Bad Gastein im Sommer 1914 sagen könnte oder die Zuglaufpaare zwischen Berlin-Schlesischem Bahnhof und Breslau-Hauptbahnhof im September 1939. Das intime Wissen läßt sich ad infinitum steigern: bis zu den Lokomotiventypen, die auf irgendwelchen Nebenstrecken verkehrten, oder zu den Tapeten in den Salonwagen des Sultans. Kurz: es ist nicht nur eine Welt für sich, sondern ein »großer Kulturschatz«, wie das Große Reichskursbuch einmal genannt worden ist.¹

Kursbücher erscheinen jährlich neu, in Deutschland jeweils zum Fahrplanwechsel im Winter. Sie erscheinen auf einem Gebrauchsdünndruckpapier wie die Bibel, und sie erreichen zusammengenommen gewiß die Auflagenhöhe der Grundbücher der großen Weltkulturen. Kursbücher sind so etwas wie die Grundbücher des Funktionierens

**A 2 Wien Westbf.—Linz—(Prah)—(Beograd)—Salzburg—
(Paris)—Innsbruck—Zürich—Basel—Paris**

D 213 D 123 D 225 D 238 L 111				L 110 D 232 D 224 D 122 D 212			
a	d	b	c	a	b	d	a
655	805	1530	2330	780	1640	2230	2120
über	1240	2021	506	an	1210	1831	über
1320	2038	555	an	1154	1841	über	1500
1548	2305	820	an	935	1550	über	1500
1615			ab			1524	3
1548			an			1310	3
2304			an			215	3
1750			an			1750	D 312
1500	1628	2335	845	ab	2300	995	1417
1651	1823	047	955	an	2150	752	1214
			900	ab	2100		
			1740	an	1730		
			010	an	550		
1335			650	an	730	1120	
1823	D 233		935	an	2210	755	D 234
1700	I	052	1010	ab	2135	737	1145
2115	Y	455	1415	an	1800	350	800
	2215	542	1500	an	1726	1135	307
	138	901	1322	an	1422	823	2355
				an	1744		
	148	311	1327	an	1328	818	2338
	221	348	1405	an	1215	740	2300
	255	1086	1432	an	1120	792	2225
		1045	2306	an			2035
		1823	715	an			1230
	540	916	1348	an	1417	702	2343
	606	938	1420	an	1400	635	2325
		921	1836	an	1159		2136
		1119	52019	an	1010		1935
		1258	2147	an	844		1744
		2255	720	an	2320		800

»Es ist ein eigentümliches literarisches Genre, mit einer eigenen Sprache, eigenen Zeichen- und Bedeutungssystemen.«

Kursbuchstrecke A2 Wien – Zürich – Paris, 1947

unserer Kultur. Sie sind nicht einfach Tabellen und Verzeichnisse, sondern Choreographien unendlich vieler, aufeinander abgestimmter Bewegungen; sie sind Bewegungsprotokolle, ohne die die selbstverständliche Routine unserer ganzen Zivilisation binnen kürzester Zeit zum Stillstand käme. Es sind nicht nur Fahrpläne, vielmehr Chroniken für die Bewältigung von Raum, Protokolle über den Fortschritt bei der Verkürzung von Distanzen und über die Verdichtung von Raum. Erscheinen Kursbücher nicht, so ist dies ein wichtiger Hinweis auf eine fundamentale Störung, sogar für einen Zusammenbruch. Ihre Abwesenheit ist das beste Zeichen für chaotische Zeiten, in denen nicht das Kursbuch, sondern die Improvisation regiert.

Es ist ein eigentümliches literarisches Genre, mit einer eigenen Sprache, eigenen Zeichen- und Bedeutungssystemen. Die gänzlich formale Definition laut Brockhaus-Ausgabe von 1894 gibt kaum etwas wieder von dieser Eigentümlichkeit: »Kursbuch, ein Buch, das die Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffahrtsverbindungen für bestimmte Ländergruppen oder Teile derselben enthält, gewöhnlich unter Beigabe einer Eisenbahnübersichtskarte. Es erscheint meist mehrmals im Jahre entsprechend den Veränderungen in den Fahrplänen. Die bekanntesten sind: für Deutschland das »Reichskursbuch« und »Hendschels Telegraph.«

Man kann sich auch hier einlesen. Obwohl sie dick sind, wie die Bibel, ist ihre Faktur doch eine völlig andere. Sie erinnert fast ein wenig an Schaltpläne oder an die Chips in unseren Computern. Es ist eine höchst rationelle und sparsame Sprache. Es brauchte eine Weile, bis sie sich soweit entwickelt hatte. Die Grundform sieht man in den Aushängen »Ankunft« und »Abfahrt« in den Bahnhöfen – sie werden mittlerweile von Computern ersetzt, denen man nur das Ziel eingeben muß, damit die möglichen Verbindungen und der Preis ausgedruckt werden. Die Lust des Kombinierens, die frühere Kursbuch-Leser in Atem gehalten hat, entfällt mehr und mehr. Das Kursbuch ist nicht nur die Zusammenfassung von Fahrplänen, sondern das Resultat eines langen Abstimmungsprozesses, gleichsam die Emanation kollektiver Vernunft bei der Organisation gesellschaftlicher Bewegungen. Sie stellen die denkbar engste Verbindung zwischen Ort und Zeit her, die raumzeitliche Einheit. Entfernungen sind in das Maß von Zeit und Raum gebracht. Den Kursbüchern sind Karten beigegeben. In technisch-kartographischer Hinsicht sind sie mustergültig für die übersichtliche Darstellung komplizierter Bewegungsabläufe geworden. Bis auf die Minute und den Kilometer genau wird gerechnet. Es gibt unterschiedliche Raum-Zeit-Ebenen: Fernverbindungen, Nahverbindungen, nationale, internationale, regionale Verbindungen. Man kann sich auf verschiedenen Zeit- und Beschleunigungsplateaus bewegen: Expresß, Schnellzug, Personenzug – das stand einmal für verschiedene Beschleunigungsweisen, für unterschiedliche Gewichtigkeit. Zwischen Zentren verlaufen in der Regel Hochgeschwindigkeitstrassen, an der Peripherie versickert die Bewegung. Dazwischen finden sich Knotenpunkte, die wir nur deshalb kennen, weil sie durch »die Geschichte« – eine zufällige Konstellation vielleicht, weil hier einmal die Züge rangiert wurden, mit Kohle und Wasser versorgt wurden, die Eisenbahnverwaltungen ihren Sitz hatten usf. – dazu ausersehen wurden,

Knotenpunkte zu sein. Niemand steigt dort je aus, sondern immer nur um. Vincu de Cos, Orsa, Bebra, Konin, Bohumin – Orte, die wir nicht kennen würden, wenn sie nicht im Kursbuch dick eingetragen gewesen wären. Sie gehören zu den *mental maps* unserer Kindheit.

Imaginäre Reise in die Wirklichkeit. Die Lektüre von Kursbüchern ist so grenzenlos und unerschöpflich wie das Sujet selbst. Sie sind die Welt in einem Buch, die Welt, in die Tasche gesteckt, in handliche Form gebracht. Wer es vor sich liegen hat, kann sich auf Reisen begeben. Es sind Phantasiebücher, noch mehr als Atlanten. Sie stiften zu Reisen an, die man nicht nur im leeren Raum unternimmt, sondern nachprüfbar, meßbar in Kilometern, Stunden und Minuten. Was darin steht, ist »intersubjektiv nachprüfbar«. Das ist kein Roman, sondern ein Text, in dem der strengste aller Herren die Regie führt: die Zeit. Für jeden ist im Kursbuch etwas enthalten: für den Mathematiker, den Physiker, den Romancier, den Historiker des Alltags und den Historiker von Beschleunigung und Verlangsamung. Wir können davon ausgehen, daß das, was darin steht, wirklich stimmt. Daß am 1. August 1912 um 20 Uhr 23 der Nord-Expresß die Gare du Nord verlassen und nach einer Fahrt von 46 Stunden am Baltischen Bahnhof in Sankt Petersburg eingetroffen ist, so wie er es immer tat, solange es ihn gab. Es ist der Zauber einer Vergegenwärtigung, die nicht auf das Ungefähre, nicht bloß auf Phantasieren angewiesen ist, sondern auf ein Faktum, das Faktum einer Routine gewordenen, die Lebenswirklichkeit von vielen Menschen, einer ganzen Generation bestimmenden Routine.² Dieses Wissen um den genauen Ort, die genaue Zeit, ist eine wesentliche Bedingung für historische Imagination und Vergegenwärtigung – im Unterschied zur literarisch-künstlerischen. Die Orts- und Zeitangaben stimmen, wenn nicht etwas Besonderes dazwischengekommen ist. Damit kann man zunächst nicht viel anfangen, und doch ist es eine Grunderfahrung, eine Grundbedingung für die Kommunikation über die Generationen hinweg – was Geschichte im Grunde ja ist, nicht mehr und nicht weniger. Die Faszination dieser Lektüre liegt eben darin, daß sie in die Wirklichkeit hineinführt, nicht in einen Himmel, in dem alles möglich ist. Die Faszination liegt im Nachvollzug, in der empirisch gestützten und kontrollierten Bewegung des Nachvollzugs, die uns erlaubt, mit den Toten wie mit Lebendigen virtuell in Verbindung zu treten. Wir können mitreden, wenn wir uns im Raum auskennen. Wir wissen uns zu bewegen. Wir haben mehr als einen blassen Dunst von der Welt, von der wir sprechen. Kurz: wir kennen uns aus.

Die Lektüre von Kursbüchern macht uns zu Kennern, in einem sehr elementaren Sinn, den manche lachhaft finden mögen. Aber andererseits gilt: wer sich im Raum nicht auskennt, kann gar nicht mitreden. Es ist also ungenau, wenn man von den »imaginären Reisen« spricht, die man mit Kursbüchern unternehmen kann. Es ist gerade das imaginäre Nichtimaginäre, daß wir uns auf dem Boden der Tatsachen bewegen, daß wir uns einklinken in ein Netz, das wirklich existiert hat und ohne dessen Kenntnis wir eigentlich gar nichts verstehen: vom inneren Tonus von Zivilisationen, von Tempi, von Dichten, von Fernen, von Nähen, von Konzentrationen und Diffusionen. Geschichte ist ja weithin Studium kultureller Dichte.

Wir Kursbuchleser sind also weniger die Liebhaber des freien Phantasierens als vielmehr Abenteurer, die der Wirklichkeit auf die Spur kommen wollen. Das Kursbuch von 1913 ist ein mächtiges Instrument der Reise in die Wirklichkeit, bis an die Grenzen der historisch erfassbaren und erfahrbaren Wirklichkeit. Nur dort, wo die Kursbuchzeit hinreichte, war auch Geschichtszeit. Was keinen Eintrag im Kursbuch fand, war in einem gewissen Sinne nicht existent. Die erfahrbare Welt konstituiert sich über Kursbücher – man sieht hier schon, daß es eine Quelle ganz besonderer Art und Qualität ist. Eine Quelle, in der man nicht nur etwas nachschlagen kann – die kürzeste Verbindung zwischen A und B im Jahre XY –, sondern in dem etwas gesagt ist über die von Generation zu Generation sich ändernde Konstitution und Konstruktion der Welt.

Geschichtstexte. Zum Gebrauch dieser Bücher heißt es in einer alten Ausgabe von Storms Kursbuch: »Ein Kursbuch richtig zu verstehen, d. h. richtig zu lesen, ist nicht leicht. Es gehört ein eingehendes Studium und eine gewisse Übung dazu, um jede Angabe im Fahrplanteil, im Stationenverzeichnis und auf der Karte in richtiger Weise zu deuten.« Aber es geht um weit mehr. Da ist zunächst ihre eigene Geschichte, die Geschichte des Genres. Sie dokumentiert die Ausweitung und die Vereinheitlichung des Netzes von Eisenbahnen, Postbussen, Dampfverbindungen, die Herstellung eines Verkehrs- und Kommunikationsraumes. Es dauert eine Weile, bis aus den vielen Gesellschaften die eine Gesellschaft und aus den vielen Kursbüchern das Reichskursbuch geworden ist. Man könnte in einer europäischen Bibliothek der Kursbücher diesen Prozeß der Vereinheitlichung, Homogenisierung, Abstimmung der Verkehrsbewegungen nachvollziehen, die Ausbildung einer einheitlichen, erst reichsweiten, dann auch supraimperialen

Zeichensprache, denn die internationalen Verbindungen – Orientexpress, Nord-Express, Alpen-Express etc. – verlangten ja solche Abstimmung. Es kommt zur Herausbildung einer einheitlichen Zeit, und von nun an kann man sie als Dokumente lesen, in denen die europäische Geschichte ihren Niederschlag, ihre Einkerbungen, ihre Narben eingezeichnet hat.

Am Anfang standen die von der Post herausgegebenen Kursbücher, Postroutenkarten und Fahrpläne, deren erste es schon seit 1608 gab. »Henschels Telegraph« knüpfte an diese alte, aus der Voreisenbahnepoche herrührende Tradition an. Des weiteren gab es »Storms Kursbuch fürs Reich«. 1863 wurde vom »Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen« das »Offizielle Cours-Buch Nr. 1« herausgegeben. Noch lange existierten verschiedene Kursbücher nebeneinander her: Henschels Telegraph, Storms Kursbuch, das Siesta-Kursbuch. Das Kasseler Taschenkursbuch, das karmesinrote Mitropa-Kursbuch mit schwarz-gold aufgedruckten Emblemen und Schriftzügen. Nachfolger des »Officialen Cours-Buchs« ist ab 1881 das Reichskursbuch, das mehrmals im Jahr erschien und wahrhaft international war – Strecken in Ägypten, Nordamerika, bis Wladiwostok einschloß und außerdem einen aufschlußreichen kosmopolitischen Inseratenteil hatte mit Hotelverzeichnissen für Budapest, Stockholm, Sankt Petersburg, Bern, Rom, Den Haag, Nizza, St. Moritz. Der Benutzer wird in die europäische Hotellandschaft eingeführt – Imperial in London, Palace Hotel in Mailand, National in Moskau, Metropol in Paris, Polonia Palace in Warschau. Mit dem Reichskursbuch wird nicht nur die Zeit vereinheitlicht, sondern werden auch die Länderbahnen aufeinander abgestimmt; bis dahin – 1880 – konnte ein und derselbe Zug noch nach Münchener, dann nach badischer Zeit abfahren. Ja es gab nicht nur verschiedene Landes-, sondern auch verschiedene Ortszeiten. Allein innerhalb des Deutschen Reiches gab es verschiedene Tageszeiten, von Europa und der übrigen Welt ganz zu schweigen. Auf einer für die Geschichte des Verkehrs und der Zeit epochemachenden Konferenz 1889 in Washington D. C. kam es zu einer Vereinheitlichung der Zeit, zur Herstellung einer Einheitszeit – gegen den Einspruch Frankreichs. 1893 legten das Deutsche Reich und die Nachbarstaaten die »Mittel-europäische Zeit« fest. Die Einführung einer 24-Stunden-Zeitskala ließ noch auf sich warten: sie kam erst im Jahre 1927. Damit geht auch die Abstimmung und Vereinheitlichung der Zugtypen einher. Courier- und Postzüge verschwinden, Durchgangszüge – also die D-Züge – werden eingeführt. Hinzu kamen Verbesserungen wie die Angabe der

schnellsten Verbindungen von Berlin nach anderen europäischen Hauptstädten, die Expreszüge der internationalen Schlafwagengesellschaften. Berlin entwickelt sich zur Spinne im Netz des europäischen Eisenbahnwesens. Die Expansion und Verdichtung des Eisenbahnraumes schlug sich nicht zuletzt im Umfang nieder: das Reichskursbuch von 1914 war dreimal so umfangreich wie das von 1880. Noch vom Ende des 20. Jahrhunderts her betrachtet, ist es in vieler Hinsicht unüberboten und mutet geradezu utopisch an. »Im Reichskursbuch 1914 scheint es keine Grenzen zu geben. Da die Zollkontrollen des mitgeführten Gepäcks zumeist in den Zügen stattfanden, dauerte der Aufenthalt an den Grenzstationen vielfach nicht länger als zum Lokwechsel nötig, und, sofern dieser entfiel, auch nur wenige Minuten.« 1936 wurde das Reichskursbuch dann »überflüssig« und erscheint fortan als »Deutsches Kursbuch.«³

Wir lernen Kursbücher der Friedenszeit von Kursbüchern der Kriegszeit zu unterscheiden. Diese befördern Zivilisten, jene vor allem Militärpersonal. Diese führen vor allem in andere Städte, vorzugsweise Hauptstädte, jene vor allem an die Front und in die Städte, in denen Divisionsstäbe und Etappenfürsten ihre Hauptquartiere aufgeschlagen haben. In diese darf man ohne alle Restriktionen, in jene darf man nur mit Urlauberspaß oder Sondergenehmigungen, denn sie sind Grenz- und Frontgebiet, in denen Zivilisten und Fremde auffällig sind und allzuleicht unter Spionageverdacht geraten; es sind die Namen von Orten, in denen die Passagiere Entlausungs- und Desinfektionsprozeduren durchlaufen müssen, wo also die Grenze zwischen zivilisiert und nichtzivilisiert verläuft. Die Reichweite von Eisenbahndirektionen ändert sich je nach Kriegsglück und Frontverlauf. So kann es passieren, daß Wilna, Riga, Schaulen, Lodz, Lemberg sich mit einem Malé im Reichskursbuch wiederfinden, obgleich sie sich doch weit im Osten, auf dem Territorium von Russisch-Polen befinden. Der Imperialismus schreibt sich ins Reichskursbuch ein in seiner Expansion und in seinem Zusammenbruch 1918. In jener Zeit auch gerät das Erscheinen von Kursbüchern aus dem Tritt, wird unkalkulierbar, die Papierqualität wird so schlecht, daß es heute zwischen den Fingern zu zerbröseln droht. Das Kursbuch fügt sich den neuen Grenzen von Versailles, die schockierend neu und ungewohnt sind. So tauchen plötzlich neue Grenz- und Transitorte auf, die weit aufs Reichsgebiet zurückgezogen erscheinen: Eydtkuhnen, Schneidemühl, Ratibor, Eger, Eupen, Straßburg-Kehl. Später freilich, nach 1940, nach der »Rückgewinnung« einst abgetretener Gebiete mußte das Nummernschema

erneut geändert werden – Elsaß-Lothringen firmiert nun im 300er Bereich.

Nach dem Beginn des Zweiten Weltkrieges und der Unterwerfung Europas kommt es noch einmal zu einer ungeheuren Ausdehnung des Gültigkeitsbereichs der Reichsbahn: über alle geographischen und moralischen Grenzen von einst hinweg. Die Reichsbahn führt nun Buch über Destinationen nach Kantemirowka, Iwan-Frankowsk, Orscha, Minsk. Destinationen im Reichskursbuch sind nun Städte wie Odessa, Rostow am Don, Kiew-Hauptbahnhof und Kiew-Süd. Man kann aus den Zugfrequenzen entnehmen, wie wichtig die Destinationen für den Transport von Gütern und Menschen sind. Das Medium des Zivilverkehrs von einst wird zum Hauptvehikel des Kriegstransports mit allem, was dazugehört. Nach und nach schmelzen die zivilen Verbindungen dahin, die Skelettierung der Kursbücher setzt ein.

Das Kursbuch zeigt, wie stabil Routinen sind, denn die Züge halten nicht, als 1933 der Reichstag brennt und die nationale Revolution ausgerufen wird. Die Flüchtlinge und Emigranten verlassen, wenn das Risiko nicht zu groß ist, mit fahrplanmäßigen Zügen vom Anhalter Bahnhof das Land. Die Jahre 1934 bis 1939 brachten Beschleunigung, Expansion, »Kraft durch Freude«-Reisen, und jede neue Ausgabe des Kursbuches hatte etwas zu bieten. Die Reisezeiten werden verkürzt, die Bahnen nehmen die neue Konkurrenz der Autobahnen auf. Etwas sensationell Neues ist das »Reichsgüterkursbuch«. Der Höhepunkt der Modernisierung des Eisenbahnwesens fällt in das letzte Vorkriegsjahr 1939. Zur wahren »Leistungsexplosion« – so ein hoher Funktionär der Reichsbahn – kam es indes in den Jahren des Zweiten Weltkrieges.

Die Umlaufpläne der Reichsbahn, die die Juden Europas ins Gas transportiert, sind das inoffizielle, gleichsam das Zweite Kursbuch, nach dem in Europa transportiert und deportiert wird. Es gibt kein »Räderwerk des Terrors«, sondern eine Eisenbahn, die funktioniert. Es gibt keinen Abgrund des Schreckens, sondern einen minutiösen Plan, nach dem »evakuiert« und deportiert wird. Es gibt genau berechnete Frachtkapazitäten, Zugfolgen. Leistung läßt sich berechnen. Eine ganze Armada von hochspezialisierten und -motivierten Beamten und Angestellten – für Lenin der Inbegriff europäischer Organisationseffizienz – ist damit befaßt. Die Vernichtung auf ihrem Höhepunkt zeichnet sich durch vorausschauendes Kalkül und Effizienz aus. Man könnte von einer Regie der Säuberungsbewegung, von einer Choreographie koordinierter Bewegungen zur Liquidierung von Menschen sprechen. Die Umlaufpläne der Reichsbahn sind die exakten Bewegungsdiagramme.

gramme für die Verschiebung ganzer Völker, der Schaltplan der Judenvernichtung.⁴

Irgendwann gibt es für die von Bomben und Fronten zerrissenen »Arterien« keine Kursbücher mehr. Der Krieg erreichte die Nervenzentren, die Regie entglitt. Ein Volk in Trümmern in einem Europa in Trümmern kommt ohne Kursbücher aus. Es geht für eine Weile nicht mehr um Fahrten in die weite Welt, sondern um Hamsterfahrten ins umliegende Land. Das Wiedererscheinen von Kursbüchern in Deutschland zeigt an, daß das Netz wieder geflickt ist und die Bewegungen wieder eingesetzt haben. Bald wird es nicht mehr nur ein Kursbuch geben, sondern zwei, eines der Deutschen Bundesbahn und eines der Deutschen Reichsbahn. Sie sind noch lange aufeinander bezogen, aber werden doch immer mehr zu Dokumenten der Teilung, des Auseinanderdriftens. Nun werden die innerdeutschen Grenzbahnhöfe wichtig: die Bahnhöfe von Helmstedt/Marienborn kennt eine ganze Generation als Chiffre der deutschen Teilung und für in umständlichen Abfertigungsprozeduren aufgebrauchte Lebenszeit. Nach 1989 dokumentieren die Kursbücher den zügigen Prozeß der Wiedervernetzung und Rekonstruktion eines einheitlichen Verkehrsraums, der an vielen Stellen am technischen Stand von 1939 anzuknüpfen hatte.

Protokoll über die Herstellung von Raum. Die Reisen, die wir mit dem Kursbuch ad libitum und post festum unternehmen, sind in Wahrheit Reisen in die Produktion von Raum. Wir werden Zeugen der Verkürzung von Distanzen durch Beschleunigung und Streckenausbau. Wir genießen die Freiheit dessen, der wählen kann zwischen verschiedenen Wegen, Verbindungen und Stufen des Komforts. Wir spielen noch einmal das Register der Anschlußmöglichkeiten durch, die es längst nicht mehr gibt, oder wir kommen mit einem anderen Zeitbewußtsein an Orten an, die wir nur zu gut kennen. Wir bewundern das kunstvolle System, das solche Beschleunigung möglich gemacht hat. Wir sind aber auch bewegt von der Erfahrung, wie zerbrechlich das alles ist. In einer Sekunde kann eine Strecke unterbrochen werden, an der fast ein Jahrzehnt lang gebaut worden ist; wir stellen fest, daß das ganze Ensemble wohlhabestimmter Bewegung aus den Fugen geraten kann, daß Verlangsamung und Entschleunigung in den totalen Stillstand münden. Ausfall, Fahrtunterbrechung auf freier Strecke, die Einstellung von Zugpaaren melden, daß die Zivilisation aus den Fugen ist.

Wir konnten anhand der verschiedenen Jahrgänge des Reichskurs-

buches, insbesondere in dessen »internationalem Teil«, die Produktion eines neuen Raumes von bisher unerhörter Dichte studieren. Wir lesen im Kursbuch von der Entstehung des Europa der Moderne, in dem von nun an Gleichzeitigkeit hergestellt ist. Nichts geschieht irgendwo noch, ohne daß es nicht anderswo Folgen hätte. Das Kursbuch ist das Dokument unserer neuen Abhängigkeit und Nähe. Der Raum, den das Kursbuch beschreibt, hat sich über den Raum der Postverbindungen gelegt. Eine andere Welt entsteht: mit anderen Ansichten auf die Welt, mit anderen Rücksichten und neuen Perspektiven. Das Kursbuch führt in die neue Zeit, in der es immer schneller, zuverlässiger zugehen wird, ohne daß wir davon noch Kenntnis nehmen müssen. Wir rechnen einfach damit. Wir verlassen uns darauf. Kursbücher sind die Dokumente intakter Beziehungen, was immer sonst noch geschehen mag. Aber dann sind sie plötzlich verschwunden.

Die Bewegungen, die sonst annonciert werden, werden nicht mehr ausgeführt. Die Züge fahren nicht mehr, sie kommen nicht mehr an. Kein Weltende, aber das Ende einer Epoche. Der Raum, dessen kühle und doch so zuverlässige Konstruktion im Kursbuch niedergelegt ist, ist zerfallen. Er bildet sich neu, wie das in Zeiten ist, in denen wenigstens das Know-how zur Verfügung steht, auch wenn sonst alles in Ruinen liegt.

Im Nachkriegseuropa entstehen – vereinfacht gesagt – zwei Räume. Räume unterschiedlicher Zeiten und Zeitmaße, Räume verschiedener Tempi, Räume verschiedener Dichte und Kohärenz. Während die Beziehungen, die den alten Raum ausgemacht hatten, immer dünner und sporadischer werden, nehmen die anderen zu, ziehen Reorientierungen nach sich. Was einmal Durchgangsbahnhof war, ist nun Endstation. So entstehen die spezifischen Verkehrsräume, die den jeweiligen Hemisphären in Ost und West angehören.

Die alten Kursbücher, die Kursbücher des einen europäischen Raumes von einst, verwandeln sich in geradezu utopische Dokumente. Nicht vor allem »schön war es in den guten alten Zeiten«, sondern vor allem so viel rascher, zuverlässiger, schneller, näher. Das Kursbuch als Utopie, als Dokument eines immer noch unüberbotenen Zustandes. Nun erst gewinnen sie eine wahrhaft faszinierende Kraft. Sie werden jetzt erst recht die Matrix für die Möglichkeiten Europas. Sie sind Zeugnisse einer Utopie, die schon einmal Wirklichkeit war: von Berlin nach Königsberg in 6 Stunden, von Berlin nach Breslau in 3 Stunden – heute braucht man jeweils doppelt so lang. Nach dem Krieg werden einzelne Strecken gekappt. Die Oder-Neiße-Grenze schneidet alte

starke Bahnverbindungen entzwei. Es kommt infolge des Weltkrieges und der nachfolgenden Teilung zu einer regelrechten Regression: im Jahre 1993 brauchte der Intercity von Leipzig nach Magdeburg zwei Minuten länger als der gewöhnliche D-Zug des Jahres 1939. Die Kursbücher der Vorkriegszeit sagen uns, wie weit wir schon einmal waren, und daß Europa eine Dichte und Kohäsion erreicht hatte, von der wir – im allgemeinen Fortschritt – noch weit entfernt sind. Es sind gerade die profanen Werkzeuge und Medien, die uns aufklären über den Stand der Dinge. Niemand am Anfang des Jahrhunderts, das so sehr im Zeichen von Eisenbahnen und Beschleunigung gestanden hatte, hätte sich träumen lassen, daß es an seinem Ende so sein könnte: das Kursbuch als ein utopischer Text, der schon einmal Realität gewesen war.

FINGERABDRUCK, RELIEF DES KÖRPERS

Zwischen Fingerabdrücken und Reliefkarten besteht eine auffällige Ähnlichkeit. Auf den ersten Blick kann man sie nicht unterscheiden. Das Relief der Haut gleicht einer Gebirgslandschaft, die Darstellung der Fingerkuppe der Darstellung einer Bodenerhebung. Der Verlauf der Hautleisten gleicht dem Verlauf der Relieflinien einer Bodenkarte. Bis in die Formulierungen hinein zeigt sich eine Verwandtschaft von biometrischen und geometrischen Verfahren: Relief, Spur, *minutiae*, Beschreibung der anatomischen Merkmale von Hautleisten wie »Haken«, »Gabelung«, »Punkt«, »Insel«, »eingelagerte Schleife« u. a. Wahrscheinlich hätten sich die Vertreter der Topographie und der Daktylographie viel zu sagen.

Unter dem Stichwort »Daktyloskopie« – gebildet aus dem griechischen Daktylos: Finger und skopein: schauen, also: Fingerschau – finden wir folgenden Eintrag: »Daktyloskopie, die Wissenschaft vom Hautrelief der Finger (Hautleisten). Für den polizeilichen Erkennungsdienst stellt sie das wichtigste Mittel zur Identifizierung eines Menschen dar und wird vor allem bei der Aufklärung von Verbrechen verwendet. Die Hautleisten an den Fingern und Zehen sowie auf den Hand- und Fußflächen sind bis in alle Einzelheiten während des ganzen Lebens unveränderlich. Größere Merkmale des Leistenbildes wie Typus, Größe und Form der Musterbildungen oder die Leistenstromanordnungen in den Hand- und Fußflächen sind erblich verankert; Einzelheiten des Leistenverlaufes (*minutiae*) sind jedoch zufällig und zeigen schon in kleinen Bereichen eine so große Vielfalt ihrer Variation und Kombination, daß Wiederholung desselben Bildes bei zwei Menschen als praktisch ausgeschlossen gilt.«¹

Die Kartierung der Hautoberfläche schafft Klarheit. Der Fingerabdruck ist das Unzweifelhafte und Unzweideutige, Unwiederholbare und Individuelle. Es war bis in die jüngste Zeit das zuverlässigste Verfahren zur Identifikation eines Individuums. Selbst eineiige Zwillinge mit identischen Erbanlagen haben unterschiedliche Hautleistenbilder. Das Wissen um die Unverwechselbarkeit des Fingerabdrucks war schon

PROUST, INTERIEURS

- 1 Walter Benjamin, *Gesammelte Schriften*, Bd. V, 1, *Das Passagenwerk*, hg. von Rolf Tiedemann, Frankfurt/Main 1982, 112
- 2 Jost Hermand, in: *Darmstadt 1901–1976. Ein Dokument deutscher Kunst*. Ausstellungskatalog 5 Bde. Mathildenhöhe, Hessisches Landesmuseum, Kunsthalle, 22.10.1976 – 30.1.1977, Darmstadt 1976, Bd. I, 13
- 3 Hermand, Bd. I, 18
- 4 Vgl. Leonard Lutwack, *The Role of Place in Literature*, Syracuse, New York, 1984; Gaston Bachelard, *Poetik des Raumes*, Frankfurt/M. 1992; Vasilij Ščukin, *Mif dvorjanskogo gnezda. Geokul'turologičeskoe issledovanie po ruskoj klassičeskoj literature*, Kraków 1997
- 5 Claudia Becker, »Innenwelten – Das Interieur der Dichter«, in: *Innenleben. Die Kunst des Interieurs. Vermeer bis Kabakov*, Hg. von Sabine Schulze, Ausstellungskatalog, Ostfildern-Ruit 1998, 170. Dort auch der Hinweis auf Marcel Prousts Zimmer in der rue Hamelin.
- 6 Sándor Márai, *Himmel und Erde*, Betrachtungen, München, Zürich 2001, 51
- 7 Márai, 51
- 8 Benjamin, 288, 289
- 9 Norberto Gramaccini: »Die Freuden des privaten Lebens«, in: *Innenleben*, Katalog, 90 ff.
- 10 Walter Benjamin, *Passagen-Werk*, Bd. II, 292
- 11 Norberto Gramaccini: »Die Freuden des privaten Lebens«, in: *Innenleben*, 105
- 12 Ebd.
- 13 Walter Benjamin, *Moskauer Tagebuch*, Frankfurt/M. 1980, 71

BERLINER ADRESSBÜCHER

- 1 Über Moskauer und Petersburger Adressbücher vgl. Karl Schlögel, *Moskau lesen*, Berlin 1984, 101–112; J. Arch Getty, »Soviet City Directories«, in: *A Researcher's Guide to Sources on Soviet Social History in the 1930s*, ed. by Sheila Fitzpatrick and Lynne Viola, Armonk, New York, London 1990, 202–214
- 2 *Neue Anschauliche Tabellen von der gesamten Residenz-Stadt Berlin oder Nachweisung aller Eigenthümer, mit ihrem Namen und Geschäfte, wo sie wohnen, die Nummer der Häuser, Straßen und Plätze, wie auch die Wohnungen aller Herren Officiere hiesiger Garnison, zum zweitemmale dargestellt von Neander v. Petersheiden, Königl. Preuß. Premier-Lieutenant im Artillerie-Corps*, Berlin 1801. *Allgemeiner Straßen- und Wohnungs-Anzeiger für die Residenzstadt Berlin*. Herausgegeben von S. Sachs, Königlichem Bau-Inspector. Mit einem Grundriß von Berlin, Berlin 1812 (Nachdruck Berlin 1990)
- 3 Zur Geschichte des Berliner Adressbuches vgl. *Berliner Adressbücher und Adressenverzeichnisse 1704–1945. Eine annotierte Bibliographie mit Standortnachweis für die »ungeteilte« Stadt*, von Werner Heegewaldt, Peter P. Rohrlach, Berlin 1990; Peter von Gebhardt, *Die Anfänge des Berliner Adressbuches. Ein bibliographischer Versuch*, Berlin 1930

- 4 *Berliner Adressbuch 1932*. Unter Benutzung amtlicher Quellen, 3 Bde., Berlin 1932
- 5 *Jüdisches Adressbuch für Groß-Berlin*. Ausgabe 1931. Gültig bis Mitte 1932. Mit einem Vorwort von Hermann Simon, Reprint Berlin 1994, Vorwort
- 6 *Jüdisches Adressbuch*, Vorwort
- 7 *Jüdisches Adressbuch*, Vorwort
- 8 Eine Analyse des letzten Telefonbuches Berlins von 1941 findet sich in: Hartmut Jäckel, *Menschen in Berlin. Das letzten Telefonbuch der alten Reichshauptstadt 1941*, Stuttgart, München 2000
- 9 Wer sich mit der Szenerie des späten Westberlin vertraut machen möchte, greift gewiß zum: *WestBerliner Stadtbuch 1, Berlin, Juni 1978*
- 10 *Berliner ABC. Das private Adressbuch von Paul Hindemith 1927 bis 1938*. Hg. von Christine Fischer-Defoy und Susanne Schaal mit einem Vorwort von Walter Jens, Berlin 1999. Die Berliner Seiten der Marlene Dietrich. Erstmals veröffentlicht: »Das Adressbuch einer Weltbürgerin«, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung. Berliner Seiten* vom 24. Dezember 2001, BS 1–BS 5

ORTSKUNDE, SUBVERSIV

- 1 Vgl. *Akademičeskoe delo 1929–1931 gg. Dokumenty i materialy sledstvennogo dela, sfabrikovannogo OGPU*, Sankt-Peterburg 1993
- 2 Zur Autobiographie vgl. die Erinnerungen: N. P. Anciferov, *Iz dum o bylom. Vospominanija*, Moskva 1992; zur Entwicklung der Landeskunde und der Stellung Anziferows: S. B. Filimonov, »N. P. Anciferov – učastnik kraevedčeskogo dviženija 1920–ch godov«, in: *Anciferovskie čtenija*, Leningrad 1989, 24–27
- 3 Ausführlicher dazu: Karl Schlögel, »Die Seele Petersburgs« von Nikolai P. Anziferow, in: Nikolai P. Anziferow, *Die Seele Petersburgs*, München 2003, 7–46
- 4 N. P. Anciferov, *O metodach i tipach istoriko-kul'turnych ěskursij*, Petrograd 1923; ders., *Puti izučenija goroda kak social'nogo organizma. Opyt kompleksnogo podchoda*, Leningrad 1926. Von Anziferow gibt es eine Reihe von empirischen Studien und theoretischen Reflexionen zum Komplex der Gutsbesitzerkultur, vgl. z. B. seinen Kommentar zu Turgenjews Roman »Das Adelsnest«, in: Turgenev I. S., *Dvorjanskoe gnezdo*, Moskva 1944, 3–20. Das postsowjetische Revival topographisch interessierter Literaturanalyse kann man besichtigen in: Vasilij Ščukin, *Mif dvorjanskogo gnezda. Geokul'turologičeskoe issledovanie po ruskoj klassičeskoj literature*, Kraków 1997

KURSBÜCHER: ZIVILISATIONSPROTOKOLLE

- 1 Max Eckert-Greifendorff, *Kartographie. Ihre Aufgaben und Bedeutung für die Kultur der Gegenwart*, Berlin 1939, 246
- 2 Allgemein zur Geschichte der Eisenbahnreise: Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, München 1977. Vgl. auch die »Eisenbahnkapitel« »Asien beginnt am Schlesischen Bahnhof« und »Eydtkuhnen oder die Genese

- des Eisernen Vorhangs, in: Karl Schlögel, *Berlin Ostbahnhof Europas*, Berlin 1998. Dort auch Literaturhinweise auf die Reichskursbücher
- 3 Zur Geschichte des Kursbuches vgl. Hans-Joachim Ritzau/Franz Garrecht, *Kursbücher – Spiegel der Zeit, Leben mit der Bahn. Zur Mythologie der Eisenbahngeschichte*, Pürgen 1994
 - 4 Raul Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Frankfurt/M., Berlin 1978

FINGERABDRUCK, RELIEF DES KÖRPERS

- 1 *Brockhaus Enzyklopädie*, Wiesbaden 1968, Bd. IV, 259
- 2 Über Daktyloskopie vgl.
<http://www.polizei.niedersachsen.de/dst/lka/ktu/daktyloskopie/daktyloskopie.html>;
- http://www.polizei.thueringen.de/lka/wissenschaft/daktyloskopie_d.html

BIOGRAPHIE, CURRICULUM VITAE

- 1 Walter Benjamin, *Berliner Chronik*, Frankfurt/M. 1970, 12/13
- 2 Benjamin, 20

KARL BAEDEKERS HANDBUCH FÜR REISENDE ODER DIE KONSTRUKTION MITTELEUROPAS

- 1 Diese Ausführungen stützen sich vor allem auf: *Österreich (ohne Dalmatien, Ungarn und Bosnien). Handbuch für Reisende von K. Baedeker*. 25. Auflage, Leipzig 1898, und: *Neuer Mitteleuropäischer Fremdenführer 1900. Handbuch für Reisende durch Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Ober-Italien, incl. Rom und Neapel, die Riviera (mit Ausflug nach Paris), Belgien und Holland*, Hg. Rudolf E. Kosteletzky, Budapest
- 2 Alles zitiert nach der Baedeker-Ausgabe von 1898
- 3 Zur »Produktion« des Raumes der Donaumonarchie siehe vor allem die zahlreichen Ausstellungen und Darstellungen in der Photographie, etwa: *Il secolo asburgico 1848–1916. Fotografie di un impero*, Firenze 2000. Über den Gesamttraum Zentraleuropa, gefaßt in der Architektur: Akos Moravanszky, *Competing Visions. Aesthetic Invention and Social Imagination in Central European Architecture 1867–1918*, Cambridge, Mass./London 1998; *Mythos Großstadt. Architektur und Stadtbaukunst in Zentraleuropa 1890–1937*, hg. von Eve Blau und Monika Platzer, München/London/New York 1999
- 4 Hierzu vor allem der Beitrag von Friedrich Achleitner in: *Mythos Großstadt*
- 5 Wolfgang Zorn, »Verdichtung und Beschleunigung des Verkehrs als Beitrag zur Entwicklung der »modernen Welt«, in: Reinhart Koselleck (Hg.): *Studien zum Beginn der modernen Welt*, Stuttgart 1977, 115–134, hier 134
- 6 Zorn, 126

AMERICAN SPACE – DIE POESIE DES HIGHWAY

- 1 Die Darstellung folgt: Bruce E. Seely, *Building the American Highway System. Engineers as Policy Makers*, Philadelphia 1987, sowie: James J. Flink, *The Automobile Age*, Cambridge/Mass. 1988. Allgemein: Maxwell G. Lay, *Die Geschichte der Straße. Vom Triampelpfad zur Autobahn*, Frankfurt/New York 1994
- 2 Jean Baudrillard, *Amerika*, München 1995, 14; hervorragend auch: James Howard Kunstler, *The Geography of Nowhere. The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*, New York et al. 1993. Vgl. auch meinen Essay von 1990, in dem die Produktion des amerikanischen Raumes berührt wurde: Karl Schlögel, »Glückliches Amerika, armes Rußland«, in: ders., *Die Mitte liegt ostwärts. Europa im Übergang*, München/Wien 2002, 168–185
- 3 Vgl. auch Laurence Ilesley Hewes, *American Highway Practice*, I, New York 1942
- 4 John Brinckerhoff Jackson, *A Sense of Place, a Sense of Time*, New Haven and London 1994, 152, 153; vgl. auch ders., *Discovering the Vernacular Landscape*, New Haven and London 1984
- 5 Robert Venturi/Denise Scott Brown/Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, rev. edition Cambridge/Mass. 2001
- 6 Baudrillard, 18/19
- 7 John Brinckerhoff Jackson, *Landscape in Sight. Looking at America*, ed. by Helen Lefkowitz Horowitz, New Haven and London 1997, 251
- 8 Brinckerhoff Jackson, *A Sense of Place*, 10
- 9 Baudrillard, 28/29
- 10 Baudrillard, 9
- 11 Über Vladimir Nabokov in Amerika vgl. Andrew Field, *The Life and Art of Vladimir Nabokov*, London 1987; Brian Boyd, *The American Years*, Princeton 1991; vgl. auch den Kommentar von Dieter E. Zimmer zu Vladimir Nabokov, *Lolita. Gesammelte Werke*, hg. von Dieter E. Zimmer, Bd. VIII, Reinbek bei Hamburg, 1989, 531 ff.
- 12 Die Seitenangaben folgen der Ausgabe: Vladimir Nabokov, *Lolita. Gesammelte Werke*, hg. von Dieter E. Zimmer, Bd. VIII, Reinbek bei Hamburg, 1989, hier: 342–343
- 13 Die inspirierende Studie über Technik und Naturverhältnis in Amerika nach wie vor: Leo Marx, *The Machine in the Garden. Technology and the Pastoral Ideal in America*, New York 1964

RUSSISCHER RAUM – VERSUCH EINER HERMENEUTIK

- 1 Zur »Hermeneutik des Raumes« vgl. Karl Schlögel, *Das Wunder von Nishnij oder die Rückkehr der Städte. Berichte und Essays*, Frankfurt/M. 1991, Abschnitt »Moskauer Zeits«, 147 ff.; Vladimir Kaganskij, *Kul'turnyj landsaft i sovetskoe obitaemoe prostranstvo*, Moskva 2001; zur Rekonzeptualisierung vgl. auch einige der Beiträge in: Klaus Segbers/Stephan De Spiegeleire (eds.), *Post-Soviet*