

die im Gegensatz zu vielen anderen Städten Russlands und insbesondere der Ukraine nach dem Oktobermanifest 1905 keinen Pogrom erlebte. Wohl zeigt er die Entwicklung der jüdischen Gemeinde von ihren Anfängen zur Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg. Ebenso behandelt er die politische Ausdifferenzierung der städtischen Bevölkerung, würdigt die Bedeutung der Eisenbahner und der sozialistischen Parteien für die Organisation der Selbstverteidigungseinheiten. Hamm verlässt dann jedoch die städtische Mikroebene um sich in komparatistischer Perspektive über strukturelle Elemente ethnisch motivierter Gewalt von Indien über die USA sowie den ukrainischen Städten Kiev und Odessa auszulassen, ohne aber deutlich zu analysieren, aus welchen Gründen hier ein Pogrom abgewendet wurde: Wie war es zu erklären, dass es Soldaten und Arbeitermilizen gelang, die Pogromaktivisten zu zerstreuen? Offen bleibt, wie und warum es zu dieser Kooperation kam. Hamm erweckt den Anschein, dass vieles der großen historischen Persönlichkeit, vor allem dem Generalgouverneur K. S. Starynkevič geschuldet gewesen sei. Leider versäumt er es, dem Leser zu erklären, warum Starynkevič inmitten der Oktoberereignisse 1905 abberufen wurde.

Insgesamt stellt der vorliegende facettenreiche Sammelband mit seiner gelungenen Balance einerseits zentraler, andererseits auch vermeintlich „exotischer“ Beiträge – z. B. von David Saunders – eine willkommene Ergänzung des Schrifttums zur Russischen Revolution dar.

**Christine Haug: Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung. Die Geschichte des Bahnhof- und Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik (= Schriften und Zeugnisse zur Buchgeschichte, Bd. 17), Wiesbaden: Harrassowitz Verlag 2007. 415 S.**

Rezensiert von  
Martin C. Wald, Braunschweig

*Hertel erlebte. Er griff nach seiner Brust, nach seiner Brieftasche. Sie war fort. Er fühlte sein Herz nicht mehr schlagen, und griff noch einmal nach der Stelle, wo die Brieftasche, wo die zwanzigtausend Taler sein mussten. [...] Der Fremde war fort [...] Der Zug hielt; die Schaffner und Wärter sprangen an die Schläge der Coupés, rissen sie auf und riefen: „Station K., fünfzehn Minuten Aufenthalt!“ In den jungen Kaufmann kehrte das Bewusstsein zurück. [...] „Dieser zweite Passagier, Wärter –“ „Er ist nicht mehr da – Teufel – er kann noch nicht ausgestiegen sein. Der Zug hält ja erst in diesem Augenblicke. Wo ist er geblieben?“<sup>1</sup>*

Im selben Moment, als die Eisenbahn die Aura des Neuen und Sensationellen verlor, trat die Reiselangeweile in die Welt. Und mit ihr eine „besondere, stimulierende Angstlust“ (S. 116), die Walter Benjamin viel später in einem kleinen Essay zum Kriminalroman beschreiben sollte.<sup>2</sup> Und mit den ersten speziellen durch den Bahnhofsbuchhandel verkauften Literaturprodukten für die Eisenbahn traten sofort die

Wächter im Kampf gegen „Schmutz und Schund“ auf den Plan, die hierin, „auf die große Masse des kaufenden Publicums speculirend“ (Ernst Eckstein 1876, S. 65), eine besondere Gefahr für die Sittlichkeit erkennen wollten. Unwissentlich reproduzierte selbst ein Sigmund Freud diese Stereotype, wenn er in seinem Beitrag „Die infantile Sexualität“ (1904/05) von einem Zusammenhang zwischen rhythmischer Erschütterung in der Eisenbahn und sexuellen Fantasien ausging. Der hohe Absatz pornografischer Literatur im Bahnhofsbuchhandel ließ sich auf diese Weise trefflich erklären.

Die Kulturgeschichte der Reiselektüre ist spannend, aber nur ein Teilaspekt von Christine Haugs buchgeschichtlicher Mainzer Habilitationsschrift von 2003, die einen Bogen spannt von der Geschichte des Reisens (Kap. 2) und der sich wandelnden sozialen Praxis des Lesens auf Reisen (Kap. 3) über eine Rekonstruktion reisespezifischer Publikations- und Vertriebsformen (Kap. 4) bis hin zur Geschichte des Bahnhofsbuch- und Verkehrsbuchhandels bis 1914 (Kap. 5), im Ersten Weltkrieg (Kap. 6) und in der Weimarer Republik (Kap. 7), sowie zum Zensurgeschehen, das im 8. Kapitel am Beispiel der gelegentlich von der Eisenbahnverwaltung ausgehenden Verweise des „Kladderadatsch“ und des „Simplicissimus“ vom Bahngelände sowie der Auseinandersetzungen der Branche mit dem sittlichkeitsbewegten „Dürerbund“ beschrieben wird.

Das zweite Kapitel stellt knapp einführend nicht nur die Expansion des Eisenbahnverkehrs im 19. Jh., sondern auch der Tourismusbranche – vor allem des Bäderbetriebes – in Deutschland dar. Um 1900 wurde der Dampfschiffbetrieb wichtiger

– speziell auf den Transatlantiklinien auch als zweites Standbein des Verkehrsbuchhandels.

Die Entwicklung von der Außergewöhnlichkeit zur Gewöhnlichkeit des Reisens im 19. Jahrhundert ist, so Haug im faszinierenden dritten Kapitel, notwendige Voraussetzung für die Erfolgsgeschichte des Lesens auf Reisen. Glasscheiben lösten allmählich in allen Klassen die schweren, verdunkelnden Ledervorhänge über den Fensteröffnungen ab, Wachskerzen und Rüböllampen wurden in den 1860er Jahren durch die zehnmal helleren Gaslampen, in den 1890er Jahren durch das beständigere und ruhigere Licht elektrischer Glühbirnen ersetzt. Mit zunehmender Geschwindigkeit der Züge verlor nicht nur der Blick auf die Landschaft seinen Reiz, es bildeten sich auch nicht mehr wie in der Postkutsche Reisegesellschaften. Vielmehr hatte man es mit von Station zu Station wechselnden Mitreisenden zu tun: Dies bedeutete das Ende der Reiseunterhaltung. In erster Linie feuilletoneske – „flüchtige“ – Lektüre füllte die Lücke. Bis in den 1870er Jahren der in den USA längst übliche Durchgangswagen eingeführt wurde, verbrachten die Passagiere die Fahrt in gänzlicher Abgeschiedenheit in Coupés nach dem Vorbild der Postkutsche. Es entstand die lustvolle Angst vor dem Eisenbahnmörder. Erich Kästners Emil Tischbein hatte 1929 wenigstens schon die Möglichkeit, seine 140 Mark angesichts seines wenig Vertrauen erweckenden Mitreisenden Herrn Grundeis auf der Zugtoilette an das Anzugfutter zu nähen<sup>3</sup>, der bleiche Kaufmann Hertel in der eingangs zitierten beliebten Kriminalerzählung des Politikers und Kriminalautors J. D. H. Temme hatte dieselben

Vorsichtsmaßnahmen für seine 20.000 Taler bereits im Voraus treffen müssen – beide wie bekannt umsonst.

In der Geschichte der Eisenbahn- und Reiselektüre sind, wie aus dem vierten Kapitel hervorgeht, drei Phasen zu unterscheiden: Bis in die 1870er Jahre thematisierte die Reiselektüre meist die Reise selbst, so in Form von Reisebeschreibungen oder Reisegeschichten. Die vom Verlag Gregor Heinrich Albert Hoffmann in Berlin dem Kladderadatsch für die „Humoristische Eisenbahn- und Reise-Bibliothek“ entnommenen Figuren Schultze und Müller, die ihre Abenteuer am Rhein, in Paris, Wien oder „unter den Zulu-Kaffern“ erlebten, waren so erfolgreich, dass sie vielfach plagierte wurden. Das Programm der bei Brockhaus verlegten „Reisebibliothek für Eisenbahn und Dampfschiffe“ enthielt Titel wie Levin Schückings „Eine Eisenbahnfahrt durch Westfalen“ oder Willibald Alexis' „Reise-Pitaval“. „Reihen“ waren insgesamt kostengünstiger zu bewerben und durch einheitliche, auffällige Einbandgestaltung von den Reisenden besser wiederzuerkennen. In einer zweiten Phase bis etwa 1900 wurden diese Reisereihen ganz allmählich durch allgemeine belletristische Reihen abgelöst, die auch an Nichtreisende das Angebot machten, sich eine kostengünstige, praktische Unterhaltungsbibliothek für den Hausgebrauch zusammenzustellen. Führend waren hier die Verlage Adolf Kröner in Stuttgart mit der Reihe „Sorgenlose Stunden im Kreise beliebter Erzähler“ und das Leipziger Unternehmen Reclam, dessen offene und in einzelnen Heften verkaufte „Universal-Bibliothek“ sich sowohl für den Sortiments- als auch für den Bahnhofsbuchhandel eignete. Eine eigene Reclam-Reiseserie „Unterhaltungs-Bibli-

othek für Reise und Haus“ (1899–1901) rentierte sich gegenüber dieser bereits erfolgreich eingeführten Marke nicht mehr. In einer dritten Phase schließlich lösten die Zeitungen und Zeitschriften (vor allem die „Illustrierten“) die Bücher als Leitmedien auf Reisen – und zunehmend auch in den Vorortzügen und U-Bahnen – ab. Erst mit der Verdrängung des Zeitungsabonnements durch den Einzelverkauf um 1900 konnte der Bahnhofsbuchhandel an dieser rasanten Entwicklung teilhaben. Der Hauptteil des Buches (S. 135–323) gehört der Darstellung der Bahnhof- und Verkehrsbuchhandelsgeschichte. Haug dehnt die „Gründungsphase“ der Branche weit bis etwa 1905 aus. In dieser Phase dominierten die Auseinandersetzungen mit dem etablierten Sortimentsbuchhandel vor allem um die Ladenöffnungszeiten, nach Haug ein „unlösbarer Konflikt“ zwischen den Teilbranchen (S. 183). Die Regelungen waren von Teilstaat zu Teilstaat und von Bahnhof zu Bahnhof diffizil und uneinheitlich, aber die Tendenz ging eindeutig vom Verkauf innerhalb zum Verkauf auch außerhalb der Bahnsteigsperrung und an Sonntagen. Eine noch weitergehende Öffnung ließ aber, als nach 1920 der durch Invaliden und Erwerbslose ausgeübte Straßenhandel auf Bahnhofsvorplätzen von den Stadtbewohnern zunehmend geduldet wurde, den Verkehrsbuchhandel selbst unter Druck geraten. Die Gründungsphase sah auch den Aufstieg größerer Verkehrsbuchhandelsunternehmen in Deutschland. Der Berliner Buchhändler Georg Stilke war mit seinem Imperium, zu dem bald auch Bücherautomaten, Schiffsbuchhandlungen, Kioske im Nahverkehr und an Straßenkreuzungen sowie ein Verlag (in dem Maximilian Hardens

„Zukunft“ erschien) gehören sollten, eine „prototypische Unternehmerpersönlichkeit der Jahrhundertwende“ (S. 162). Sein Sohn Hermann expandierte 1924 sogar in die Vereinigten Staaten. Entsprechend der föderalen Gliederung Deutschlands war auch die Organisation des Bücher- und Presseverkaufs dezentral organisiert, und doch konnte Stille seine wirtschaftliche Stellung durch Kooperationen mit ähnlich operierenden Unternehmen wie Jacques Bettenhausen (in Sachsen) und Bangel & Schmitt (in Baden) kontinuierlich ausbauen. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges folgte eine kurze „Konsolidierungsphase“ der Branche, die durch solche Monopolbildungen und den brancheninternen Widerstand gegen die jene bevorzugende Ausschreibungspraxis der Eisenbahnverwaltungen gekennzeichnet war. 1905 wurde in Leipzig eine Ständesvertretung der Verkehrs- und Bahnhofsbuchhändler und das Fachorgan „Der Bahnhofsbuchhandel“ gegründet, dessen Redakteur im Abstand von zwei Wochen kaum immer über Neues zu berichten wusste, „denn der Beruf des Bahnhofsbuchhändlers ist an sich und für sich ein ruhiger, allen Emotionen abgeneigter“ (S. 171). Aus dieser Ruhe schreckte der Erste Weltkrieg auf, und doch gelang es den größeren Unternehmen, die massiven Verluste des Bahnhofsbuchhandels durch die Einrichtung von Feldebuchhandlungen weitgehend aufzufangen. Die Branche war einer ökonomischen Stagnation erst in der folgenden „Phase einer fortschreitenden Professionalisierung und Internationalisierung“ ausgesetzt, die außerdem von Lohnstreit und Sozialisierungsplänen auf der einen und einer Reform der als unberechenbar empfundenen Pachtbestim-

mungen hin zum dynamischen Pachtzins auf der anderen Seite gekennzeichnet war. Gabriele Haug ist die definitive Gesamtdarstellung zum deutschen Bahnhof- und Verkehrsbuchhandel bis 1933 gelungen. Das Buch füllt damit eine Lücke, die von buchwissenschaftlich einschlägigen Forschungen zu literarischen Produktionsbedingungen und Distributionsstrukturen im Lese-Zeitalter noch gelassen worden war.<sup>4</sup> Zahlreiche Anknüpfungspunkte bieten Haugs Ansätze zu internationalen Vergleichsperspektiven (S. 75–80; S. 139–144; S. 162–170). Wann und inwieweit ein von Haug (S. 366) vorgeschlagenes Folgeprojekt zur bibliographischen Erfassung des Textkorpus „Reiselektüre“ umgesetzt werden kann, sollte mit Spannung und Unterstützung verfolgt werden.

Anmerkungen:

- 1 J. D. H. Temme, *Auf der Eisenbahn* (1857), in: H.-O. Hügel (Hrsg.), *Die Leiche auf der Eisenbahn. Detektivgeschichten aus deutschen Familienzeitschriften*, Darmstadt 1981, S. 7–69, hier: S. 15 f.
- 2 W. Benjamin, *Kriminalromane auf Reisen*, in: ders., *Gesammelte Schriften*, Bd. IV/1, Kleine Prosa, hrsg. von R. Tiedemann, H. Schweppenhäuser, Frankfurt am Main 1980, S. 381–383.
- 3 E. Kästner, *Emil und die Detektive*, 3. Kapitel.
- 4 Zu nennen wären u.a. A. Martino, *Die deutsche Leihbibliothek*, Wiesbaden 1990; G. Scheidt, *Der deutsche Kolportagebuchhandel 1869–1905*, Stuttgart 1994; G. Jäger (Hrsg.), *Geschichte des deutschen Buchhandels im 19. und 20. Jahrhundert*, bislang 2 Teilbände (zum Kaiserreich) Frankfurt am Main 2001, 2003. Weitere Bände des im Auftrag des Börsenvereins des Deutschen Buchhandels von der Historischen Kommission herausgegebenen Handbuchs sind in Vorbereitung.