

ABGEKOPPELT VON EUROPA?

Ein Buch über die Eisenbahn in Galizien und der Bukowina

von Stefan Simonek (Wien)

Rezension von: Prochasko, Jurko/ Prochasko, Taras/Blaszczuk, Magdalena: Galizien-Bukowina-Express. Eine Geschichte der Eisenbahn am Rande Europas. Übers. v. Jurko Prochasko u. Maria Weissenböck. Hg. v. Alfred Pranzl. Wien: Turia + Kant 2007, 127 pp.

1 Zu einer mit zeitgenössischen Fotografien reichlich illustrierten Geschichte des Wiener Nordbahnhofs cf. Haas, Franz: Der Wiener Nordbahnhof. Erfurt: Sutton 2006.

2 Franzos, Karl Emil: Aus Halb-Asien. Kulturbilder aus Galizien, der Bukowina, Südrubland und Rumänien. Bd.1. Leipzig: Duncker & Humblot 1876, pp. 93-113. Gekürzter Wiederabdr. in: Rychlo, Petro (Hg.): Czernowitz. Klagenfurt: Wieser 2004, pp. 16-32.

3 Franko, Ivan: Zibrannja tvoriv u 50-y tomach, Kyjiv: Naukova dumka 1976-1986, t. 2, p. 146; t. 20, pp. 69-73; t. 3, pp. 117-122.

4 Ibid., t. 21, p. 417.

Der leicht nostalgisch angehauchte Hinweis, wonach man heutzutage mit dem Zug von Wien in die ostgalizische Kapitale Lemberg (poln. Lwów, ukr. L'viv) beinahe doppelt so lange unterwegs sei wie noch zu Zeiten der seligen Donaumonarchie, hat – wie Jurko Prochas'ko in der hier besprochenen, intermedial aufbereiteten Veröffentlichung auf Seite 114 zu Recht feststellt – inzwischen wohl jeden Anflug von Originalität verloren. Warum er hier dennoch an den Anfang gestellt wird, liegt in dem Umstand begründet, dass sich die ohnehin schon unglaublichen zeitlichen Parameter inzwischen immer noch kaum verschoben haben: Vergleicht Prochas'ko die zwölf Stunden, die man um 1900 in das von Wien etwa so weit wie Bregenz entfernte Lemberg benötigte, mit den absurden 22 Stunden, die heute für diese Bahnfahrt veranschlagt werden müssen, so ergab eine am 23. Jänner 2008 durchgeführte Abfrage des elektronischen Fahrplans der Österreichischen Bundesbahnen, dass die direkte Fahrt Wien-Lemberg über die Slowakei inzwischen zwar nur mehr knapp 20 Stunden dauert, der entsprechende Zug zwischen Wien und Lemberg dafür aber beinahe sechzig Mal hält. Die Tatsache, dass die über Krakau und Przemyśl führende Strecke einst vom am Praterstern gelegenen Wiener Nordbahnhof ihren Ausgang nahm,¹ heute aber über die Slowakei führt und am Ostbahnhof beginnt, mag über die semantischen Kartierungen der Begriffe »Norden« und »Osten« noch zusätzliche Konnotationen eröffnen.

Diese beklagenswerte Vernachlässigung der Eisenbahnverbindungen zwischen Wien und der Westukraine widerspricht in signifikantem Ausmaß etwa der Bedeutung, die dem Motiv der Eisenbahn in all seinen Ausformungen in den verschiedenen Literaturen Galiziens vom 19. Jahrhundert an bis in die Gegenwart zugekommen ist. Gerade in der Polarität von Zentrum und Peripherie, aber auch über regionale, galizische Parameter entfaltete sich im Geflecht von deutschsprachiger, polnischer und ukrainischer Literatur eine eigene, literarisch höchst produktive Eisenbahnsemantik, die ungeachtet einzelner Vorarbeiten nach wie vor einer systematischen, komparatistisch angelegten literaturwissenschaftlichen Aufarbeitung harret. Ein zentrales textuelles Zeugnis in dieser Richtung wäre zweifellos Karl Emil Franzos' höchst subjektive, imaginäre Neukartierung der europäischen Grenzen in seinem Feuilleton *Von Wien nach Czernowitz*, in dem eine entsprechende Eisenbahnfahrt das erzählerische Gerüst für den dichotomischen Gegensatz von halbasiatischem, schmutzigem Galizien (veranschaulicht an den mehr als zweifelhaften Bahnhofsrestaurationen von Krakau und Lemberg) und einem im Zeichen einer »deutschen Kulturmission im Osten« als sauber und europäisch konzeptualisierten »deutschen« Czernowitz bietet.² Aber auch im umfangreichen Werk des bedeutenden ukrainischen Autors Ivan Franko (der nicht nur auf Ukrainisch, sondern auch auf Polnisch und Deutsch schrieb) finden sich mannigfache, unterschiedlich funktionalisierte Thematisierungen der Eisenbahn: So artikuliert das lyrische Subjekt des Gedichts *V vahoni [Im Waggon]* (1896) etwa die beschleunigte, gleichsam verfremdete Wahrnehmung der vor dem Abteilfenster vorbeiziehenden Landschaft, die Erzählung *Poky rušyt' pojizd [Solange der Zug fährt]* (1898) belegt augenfällig die Faszination, die von der elementaren Kraft der neuen Technik (hier konkret einer Dampflokomotive) ausging, und ein Abschnitt des Poems *Lisova idylja [Eine Waldidylle]* (1906) zeigt die sozialen Verwerfungen, die als Preis einer eben durch die Eisenbahn erhöhten Mobilität zu zahlen waren.³

Über Frankos Erzählung *Bat'kivščyna [Vaterland]* aus dem Jahre 1904, in der eine Eisenbahnreise von Galizien aus in die Metropole Wien als elementarer Umbruch persönlicher Lebensentwürfe in den Biografien der zentralen Figuren inszeniert wird,⁴ kann auch die polnische Literatur aus Galizien in die Diskussion eingebracht werden. Auf der einen Seite einer imaginären Dichotomie zwischen dem entlegenen Kronland am östlichen Rand der Monarchie und dem imperialen Zentrum Wien können Józef Wittlins 1946 bereits in der amerikanischen Emigration verfasste Erinnerungen *Mój Lwów [Mein Lemberg]* positioniert werden, in denen der Lemberger Hauptbahnhof retrospektiv seine Erhöhung in das Reich des Metaphysischen erfährt:

Ich war selten voll bei Bewußtsein, wenn der Zug bremste und triumphierend in eine der Zwillingshallen, in eine der halbkreisförmig und sehr harmonisch überwölbten Glashallen des Hauptbahnhofs einfuhr. Ich bin schon in zahlreiche Hallen eingefahren auf der mühevollen Reise, die man Leben nennt, doch keine,

5 Wittlin, Józef: Mein Lemberg. Übers. v. Klaus Staemmler. Mit Fotografien v. Guido Baselgia. Frankfurt/M.: Suhrkamp 1994, p. 14.

6 Rittner, Tadeusz: Ogrody. In: *Gazeta Lwowska* nr. 205 (07.09.1904), p. 1. Cf. dazu auch Simonek, Stefan: Tadeusz Rittners Feuilleton *Ogrody* und die Gartenwelten der Wiener Moderne. In: *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historycznoliterackie*, z. 95-96 (2000/01), pp. 69-80.

7 Schulz, Bruno: Das Sanatorium zur Todesanzeige. In: Ders.: *Die Zimtläden und alle anderen Erzählungen*. Übers. v. Josef Hahn. Frankfurt/M.: Fischer 1981, pp. 244-270; Grabiński, Stefan: *Das Abstellgleis und andere Erzählungen*. Übers. v. Klaus Staemmler, Frankfurt/M.: Suhrkamp 1981.

8 Roth, Joseph: *Der Leviathan*. Erzählungen. Mit einem Nachwort v. Hermann Kesten. München: dtv 1976, pp. 73-94.

9 Cf. zum »Stanislauer Phänomen« Fedyuk, Olena: *Stanislav Phenomenon. More on Ukrainian National Identity*. In: *Kakanien revisited*, <http://www.kakanien.ac.at/beitr/fallstudie/OFedyuk1.pdf> v. 25.08.2006 bzw. Markin, Pablo: *Western Ukraine as a Site of Collective Memory in Post-soviet Ukrainian Literature*. In: *Kakanien revisited*, <http://www.kakanien.ac.at/beitr/fallstudie/PMarkin1.pdf> v. 08.12.2005.

10 Andruchowitsch, Juri: *Das letzte Territorium*. Essays. Übers. v. Alois Woldan. Frankfurt/M.: Suhrkamp 2003, p. 42.

11 Petrosanjak, Halyna: *Svitlo okrajin*. Ivano-Frankiv'sk: Lileja 2000.

12 Pollack, Martin: *Nach Galizien*. Von Chassiden, Huzulen, Polen und Ruthenen. Eine imaginäre Reise durch die verschwundene Welt Ostgaliziens und der Bukowina. Wien, München: Ed. Christian Brandstätter 1984.

vielleicht mit Ausnahme der Gare du Nord in Paris, hat in mir solche Erregung geweckt, solche »metaphysischen Schauer«, wie Stanisław Ignacy Witkiewicz seligen Angedenkens gesagt hätte. Der Hauptbahnhof war ein Ruhmesblatt jedes Lembergers.⁵

Als Gegenstück aus der entgegengesetzten Perspektive von Wien Richtung Lemberg könnte das Feuilleton *Ogrody* [Parks] dienen, das der aus Galizien stammende, aber in Wien aufgewachsene und lebende Erzähler und Dramatiker Tadeusz Rittner im September 1904 in der *Gazeta Lwowska* [Lemberger Zeitung] veröffentlichte. Rittner bietet seinem polnischen Publikum hier einen Rundgang durch die verschiedenen Parks der Wiener Innenstadt, ehe er über die Praterstraße schließlich den Weg in Richtung Prater einschlägt und in Verbindung mit dem Nordbahnhof nüchtern bemerkt, dass es von hier aus am nächsten nach Lemberg wäre.⁶ Auf Polnisch schreibende Erzähler aus Galizien, wie z.B. Bruno Schulz oder Stefan Grabiński, sollten in der Zwischenkriegszeit diese Linie indirekt fortsetzen und die Fahrt mit der Eisenbahn in grotesk-fantastischer Weise mehrfach thematisieren,⁷ ebenso wie diese in Joseph Roths erzählerischem Werk eine nicht unbedeutende, teilweise sujetbildende Rolle spielt (cf. etwa Roths Erzählung *Stationschef Fallermayer*⁸).

Von der galizischen Literatur der Zwischenkriegszeit, von Autoren wie Schulz, Wittlin und Roth also, spannt sich ein direkter Bogen zu jenen westukrainischen Autorinnen und Autoren, die in den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts in Ivano-Frankiv'sk, dem früheren Stanislau, für die Genese des sog. »Stanislauer Phänomens« (dem mit Taras Prochas'ko auch einer der Autoren des besprochenen Bandes zuzurechnen ist) verantwortlich waren.⁹ Dabei handelte es sich um eine lose miteinander verbundene Gruppierung literarischer Stimmen aus Galizien, die in der – wenn auch postmodern gebrochenen – kakanischen Vergangenheit ihrer Region ein kulturelles Gegengewicht zum bis dahin monopolisierten sowjetischen Kulturmodell sahen und die Bedeutung materieller Erinnerungsträger des Eisenbahnwesens aus der Jahrhundertwende und der Zwischenkriegszeit für ihr spezifisches mitteleuropäisch-regional konturiertes Literaturmodell funktionalisierten. So ruft etwa Jurij Andruchovyč, der im deutschen Sprachraum wohl bekannteste Proponent der Gruppierung, in einem bereits im Titel *Erc-herc-perc* mit kakanischen Mythologemen spielenden Essay die alten Fahrpläne der k.k. Staatsbahn als materielle Zeugnisse für seine eigene imaginäre Neukartierung von Mitteleuropa an;¹⁰ Halyna Petrosanjak wiederum arrangierte ihren im Jahr 2000 veröffentlichten Gedichtband *Svitlo okrajin* [Das Licht der Ränder] als intermediales Ereignis, indem sie den Band mit historischen Fotografien ausstattete, auf denen u.a. das imposante Bahnviadukt bei Vorochta oder ein Stationsgebäude mit wartendem Zug zu sehen sind.¹¹ Schließlich sei in dieser Beziehung noch der instruktive imaginäre Reiseführer *Nach Galizien* von Martin Pollack erwähnt, der sich in seinem Aufbau in wesentlichen Teilen am österreichischen Streckennetz in Galizien und der Bukowina orientiert.¹²

All die zuvor erwähnten Texte bilden gleichsam den kulturellen Resonanzboden, vor dessen Hintergrund die vorliegende Veröffentlichung ihre eigene, klar vernehmbare Stimme und ihre spezifische Physiognomie erhält. In einem knapp gehaltenen Vorwort nennt der Herausgeber Alfred Pranzl zunächst den Wunsch, die noch aus der Donaumonarchie stammenden Bahnhofsgebäude in Ostgalizien fotografisch zu dokumentieren, ehe sie entweder dem endgültigen Verfall preisgegeben oder aber zu Tode saniert werden, als zentrales Movens für das Zustandekommen des Bandes überhaupt. Pranzl hebt dabei die periphere Lage und die Rückständigkeit der Region sowie den allgegenwärtigen Verfall der dortigen Infrastruktur hervor: Der Umstand, dass die mehr als dreitausend Kilometer lange Dokumentationsreise quer durch Galizien und die Bukowina auf Grund der langsamen Geschwindigkeit der ohnehin selten verkehrenden Züge per Taxi erfolgte, mutet in diesem Zusammenhang beinahe wie eine kakanische Anekdote an. Ebenso einleitenden Charakter haben im Anschluss daran Jurko Prochas'kos Überlegungen mit dem Titel *Was dieses Buch am liebsten sein möchte*. Prochas'ko nimmt die diesbezügliche Klärung zunächst *ex negativo* in Angriff, indem er ausführt, was das Buch alles nicht sein möchte, nämlich keine nostalgisch, kakanisch verbrämte Verklärung einer »Welt von gestern« am östlichen Rand der Donaumonarchie, kein mitteleuropäisches Glaubensbekenntnis und auch kein Zelebrieren des Phänomens Galizien (obwohl der Autor den Umstand konzidiert, dass die meisten der Stationsgebäude auf ihre habsburgische Herkunft verweisen). Vielmehr sollen in dem Band anhand der Eisenbahn Einblicke in unterschiedliche Lebenslagen und Lebenswelten ge-

13 Prochas'ko, Taras: *Z c'oho možna zrobyty kil'ka opovidan'*. Ivano-Frankivs'k: Lileja 2005.

14 Dohrn, Verena: *Reise nach Galizien. Grenzlandschaften des alten Europa*. Frankfurt/M.: Fischer 1991. Zu zeitgenössischen Reiseberichten über Galizien cf. Woldan, Alois: *Zum deutschsprachigen Galizien Diskurs der letzten zehn Jahre*. In: Grimberg, Martin (Hg.): *Polendiskurse. Beiträge der Jubiläumstagung am 25.02.2003 in Poznań*. Bonn: DAAD 2004, pp. 87-105.

15 Prochas'ko, Taras: *neprOsti*. Ivano-Frankivs'k: Lileja 2002. Cf. auch den von Roman Dubasevych übersetzten Auszug in: Warter, Karin/Woldan, Alois (Hg.): *Zweiter Anlauf. Ukrainische Literatur heute*. Passau: Stutz 2004, pp. 154-161.



ben und eine »Kulturanthropologie der Eisenbahn« bzw. eine »Eisenbahnsemantik« (p. 12) entworfen werden. Nun ist es keine Frage, dass der Band diese hochgesteckten, von Prochas'ko mit Verve und stilistischem Feingefühl vorgetragene Ziele in weiten Teilen zu erfüllen vermag. Offen bleibt freilich, ob sich Mythen (wie eben der vom Autor erwähnte Habsburger-Mythos) rhetorisch tatsächlich derart einfach bannen lassen oder ob sie nicht die unangenehme Eigenschaft haben, unterschwellig umso stärker vorhanden zu sein, je vehementer und nachdrücklicher ihre Präsenz auf einer argumentativen Ebene in Frage gestellt wird. Der vorliegende Band wäre m.E. jedenfalls eher ein Beleg für Letzteres.

Der daran anschließende autobiografisch grundierte Essay *Galizien-Bukowina-Express* von Jurko Prochas'kos älterem Bruder Taras (einem studierten Botaniker) eröffnet die ausgesprochen erfreuliche Möglichkeit, einen bedeutenden (west-)ukrainischen Schriftsteller kennen zu lernen, der anders als Jurij Andruchovyč, Ljubko Dereš, Oksana Zabužko oder Serhij Žadan im deutschen Raum noch nicht so bekannt ist, wie er es eigentlich verdienen würde. Taras Prochas'kos ausgesprochen plastische Darstellung der Sitten und Gebräuche, die bei Reisen mit der Eisenbahn in Galizien üblich sind, des über die Eisenbahn laufenden Kleinhandels und der Gespräche, die im Zug geführt werden, sein Erfassen topografischer Einzelheiten aus dem Zugfenster, aber auch seine Darlegungen zur Geschichte des Eisenbahnwesens in Galizien generieren tatsächlich jene »Eisenbahnsemantik«, die zuvor von seinem jüngeren Bruder angesprochen wurde, sie eröffnen aber auch einen direkten Konnex zu seiner formal außerordentlich interessanten autobiografisch motivierten Erzählung *Z c'oho možna zrobyty kil'ka opovidan'* [Stoff für mehrere Erzählungen] aus dem Jahre 2005, die sich in einigen Passagen wie eine weiter entfaltete Version des vorliegenden Essays ausnimmt.¹³ Darüber hinaus setzt Prochas'kos Essay in seiner Thematisierung des Reisens innerhalb von Galizien einen prägnanten thematischen Kontrapunkt zu dem (gerade auch in den vergangenen Dezennien recht produktiven) Genre der literarischen Verarbeitung einer Reise nach Galizien, so etwa zu Verena Dohrns gleichnamigem Bericht aus dem Jahre 1991¹⁴ oder aber zu dem bereits erwähnten Band *Nach Galizien* von Martin Pollack.

Unter dem Titel *Reise an die Peripherie Europas* (hier also wiederum der Topos der Reise nach Galizien) folgen dann auf gut 50 Seiten in Schwarz-Weiß gehaltene Fotografien von Magdalena Błaszczuk. Die im Titel dieser fotografischen Dokumentation angesprochene marginale Randlage scheint dem Mitteleuropa-Diskurs rund um das »Stanislawer Phänomen« nur scheinbar zu widersprechen, da sich gerade dieser Diskurs nicht zuletzt in einer konstanten Umpolung des Gegensatzes von Peripherie und Zentrum manifestiert. So auch hier: Neben den stimmungsvollen Momentaufnahmen des Alltagslebens entlang der Bahn bzw. direkt im Zug und neben der Poesie des Verfalls, die aufgelassene Strecken und ausrangierte Waggons umhüllt, belegen gerade die teils im Zustand des unaufhaltsamen Verfalls befindlichen Bahnhofsgebäude die homogenisierende Funktion, die der Bahn innerhalb der gesamten Monarchie zukam, lassen sich ganz ähnlich gestaltete Bahnhöfe wie auf den Aufnahmen doch auch im engeren Umland von Wien, wie etwa in Rekawinkel, auffinden. Neben den repräsentativen, prächtigen Hauptbahnhöfen von Lemberg, Ivano-Frankivs'k und Czernowitz zeichnen andere Fotos von Błaszczuk wiederum ein beinahe prämodernes Bild eines Bahnbetriebes, in dem jene im Westen bis zum Überdruß gebrauchten Schlagwörter wie Effizienzsteigerung oder Rationalisierung unbekannt scheinen; das Leben mit der Eisenbahn inkludiert daneben auch die Benützung der Gleise als Fußweg, was (wie an anderer Stelle des Bandes nachzulesen) auf Grund der geringen Fahrgeschwindigkeit der Züge offensichtlich ohne größere Gefahr möglich ist. Das Foto einer älteren Frau, die auf den Gleisen zu Fuß und mit Rechen und Heugabel auf der Schulter unterwegs ist (p. 50), lässt den Gedanken aufkommen, dass sich die Natur gerade über die Technik der Verkehrswege ihren Bereich zurückholt. Die Aufnahmen evozieren weiters ein bereits literarisiertes und vertextetes, an Galizien gebundenes mythologisches Verständnis einer stillstehenden Zeit, eines Zeit-Raumes (verstanden als Chronotopos im Sinne Michail Bachtins) mit eigenen epistemologischen Gesetzmäßigkeiten. Über diese Linie eröffnet sich eine intermediale Verbindung vom Bild in den (literarischen) Text zurück, ist die erzählerische Welt in Taras Prochas'kos (in Auszügen auch ins Deutsche übersetztem) Roman *neprOsti* doch von analogen Raum-Zeit-Beziehungen geprägt.¹⁵ Die von Jurko Prochas'ko zuvor in seiner Einführung angesprochene anti-mythologische Stoßrichtung des Bandes scheint mir daneben auch noch durch das Arrangement von Text und Bild insofern unterlaufen zu werden, als das letzte Foto von Magdalena Błaszczuk (p. 86) anders als alle vorangehenden ohne schriftliche

Ortsangabe auskommt – das abgebildete, sich in Hügeln und Wäldern verlierende Nebengleis eröffnet dadurch eine für den Mythos anschlussfähige Stelle des Offenen und verbal nicht Determinierten.

Zu einer plastischen Metapher aus dem Bereich der Eisenbahn greift Jurko Prochas'ko dann für den Titel seines weit gespannten und ausgesprochen informativen Essays: *Westukraine – Die Entgleisung aus der Moderne*. Ausgehend vom Deckengemälde im großen Festsaal des Lemberger Polytechnikums, das eine allegorische Darstellung des über die Eisenbahn repräsentierten technischen Fortschritts bietet, eröffnet Prochas'ko sein breites kulturgeschichtliches Panorama mit Persönlichkeiten wie dem Lemberger Architekten Julian Oktawian Zachariewicz, der in der Hauptstadt des Kronlandes entscheidende städtebauliche Akzente setzte, dem Wiener Geologieprofessor Franz Xaver Riepl, der ein erstes Projekt eines gesamtösterreichischen Eisenbahnnetzes vorlegte, und mit Angehörigen des polnischen Adels wie dem Komödienschreiber Alexander Graf Fredro oder Leon Fürst Sapieha, die von Lemberg aus Pläne für die Eisenbahn schmiedeten, und setzt dann mit dem forcierten (immer auch strategisch-militärisch in der Gegnerschaft zu Russland motivierten) Ausbau des Streckennetzes innerhalb von Galizien in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fort. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg hatte das Netz dann seine bis heute nicht übertrroffene, größte Ausdehnung erreicht, was Prochas'ko zufolge zu einem wesentlichen Element des habsburgischen Mythos der Gründerzeit wurde.

Im Ersten Weltkrieg wurde die Eisenbahn in Galizien dann sowohl Ziel als auch Mittel der Zerstörung, wobei mit dem Einmarsch der russischen Armee auch die erste von zahlreichen weiteren Änderungen der Gleisspur erfolgte; aber auch im nachfolgenden ukrainisch-polnischen Krieg um die Vorherrschaft in Ostgalizien spielte die Eisenbahn eine wichtige Rolle – so wurde dieser Konflikt nicht zuletzt durch den Kampf um den Lemberger Bahnhof zu Gunsten der polnischen Seite entschieden. Der neu gegründete polnische Staat der Zwischenkriegszeit übernahm dann im Wesentlichen das österreichische Streckennetz, wobei Prochas'ko auch auf den mit dem Eisenbahnwesen verknüpften Herrschaftsdiskurs hinweist: So war Angehörigen der nationalen Minderheiten, die offenbar unter dem Generalverdacht der mangelnden Loyalität zum neuen Staat standen, der Dienst im Bahnwesen verwehrt. Dieser ausschließende Aspekt fand sich dann im Zweiten Weltkrieg und den wechselnden Herrschaftsverhältnissen in Galizien (die wiederum mit einer ständigen Änderung der Spurbreite einhergingen) in wesentlicher Weise radikalisiert, funktionierte die Eisenbahn in diesen Jahren doch als Mittel staatlichen Terrors von nationalsozialistischer wie auch von sowjetischer Seite her: Während der deutschen Besatzung wurde die Eisenbahn zu einem Werkzeug des Holocaust, der sich über die Errichtung der Vernichtungslager (allen voran jenes von Auschwitz) auch am Eisenbahnnetz in Galizien orientierte. Unter sowjetischer Herrschaft wiederum wurden große Teile der westukrainischen Intelligenz teils als bloße Repressionsmaßnahme, teils aber auch (worauf Prochas'ko hinweist) als geplante, gewaltsame innersowjetische Verlagerung intellektueller Ressourcen nach Mittelasien oder Sibirien und in den Fernen Osten deportiert. Spätestens zu dieser Zeit hatte die Eisenbahn wohl ihren (nicht zuletzt auf dem Habsburger-Mythos beruhenden) Status der Unschuld verloren und funktionierte als technisches Hilfsmittel der Massenvernichtung.

Im Abschnitt zu den sowjetischen Jahren zeichnet Prochas'ko später die Militarisierung des (von der Deutschen Wehrmacht bei ihrem Rückzug vollständig zerstörten und danach nur mehr teilweise in Stand gesetzten) Eisenbahnnetzes in Galizien nach. Diese bestand in den Augen Prochas'kos in einer sofortigen Wiederangleichung der Spurbreite an die breitere russisch-sowjetische Spur (im Unterschied zu den sowjetischen Satellitenstaaten, denen nach der politischen Wende im Jahr 1989 anders als der Ukraine denn auch die ökonomische und politische Transformation gelang), im überdimensionalen Ausbau der Grenzbahnhöfe in Richtung Westen, in der Verwendung der Eisenbahn für Errichtung und Erhaltung der in den Karpaten installierten Stützpunkte für strategische Atomraketen sowie in der militärischen Bewachung von Brücken und Tunnels. Die strategisch unbedeutenden Nebensrecken wurden demgegenüber zumeist dem Verfall preisgegeben, was zur Halbierung ihrer Anzahl im Vergleich zur Monarchie führte. Die uniformen, in der DDR eigens für die Sowjetunion gebauten Fernreisewaggons sowie die Allmacht und Anzahl der Schaffner in den Zügen führten zu jener »Sowjetisierung« der ukrainischen Eisenbahn, die Prochas'ko zufolge die politische Unabhängigkeit der Ukraine im Jahr 1991 überdauerte und bis heute zu spüren ist (eine von mir im Zuge von Materialrecherchen für meine Habilitationsschrift

im Jahre 1994 unternommene Bahnfahrt von Wien nach Lemberg vermag den Befund des Autors voll und ganz zu bestätigen; der am Wiener Ostbahnhof an einen Regionalzug nach Bratislava angekoppelte Kurswagen ostdeutscher Fabrikation samt zugehörigem Personal wirkte tatsächlich wie ein exterritoriales Relikt der Sowjetunion über deren Untergang hinaus).

Am Schluss seines überaus lesenswerten und brillant formulierten Essays geht Prochas'ko noch auf die Zustände der ukrainischen Eisenbahn nach der staatlichen Unabhängigkeit des Landes ein; Korruption, Kriminalität sowie der aus einer Mangelwirtschaft heraus resultierende fortschreitende Verfall von Stationsgebäuden und rollendem Material werden hier als die vordringlichsten Probleme genannt. Sehr anregend sind auch die Überlegungen zu lesen, die Prochas'ko zur nach wie vor bestehenden breiteren Spur anstellt – jener Spur also, die das zwei bis drei Stunden in Anspruch nehmende Wechseln der gesamten Räder an den westlichen Grenzbahnhöfen (etwa in Čop) erforderlich macht, das wiederum ganz wesentlich für die aberwitzige Dauer der Bahnreisen in die Ukraine mitverantwortlich ist. Prochas'ko erwähnt in diesem Zusammenhang auch ein bis dato nicht realisiertes Projekt zur Errichtung eines parallelen, schmälere Gleises von Lemberg bis zu den westlichen Grenzen, das internationalen Zügen eine raschere Fahrt zumindest bis in die galizische Metropole ermöglichen würde. Man könnte nun Prochas'kos leicht enigmatisch anmutende Feststellung, wonach die Spurbreite deutlich von den wirklichen Präferenzen der regierenden Klasse zeuge (p. 113), als Hinweis auf die weiterhin anhaltende Orientierung der ukrainischen Politik an Moskau interpretieren; dennoch mag man andererseits den Umstand, dass ein derartiges, finanziell wohl leicht zu bewältigendes technisches Vorhaben nicht schon längst mit Hilfe von EU-Geldern in Angriff genommen wurde, auch als bezeichnend für die insgesamt beschämende Haltung der Europäischen Union gegenüber der Ukraine verstehen, die auf die oft und lauthals beschworenen europäischen Werte spätestens dann wieder vergisst, wenn es um die eigene Abhängigkeit von den russischen Gasreserven geht. Dennoch: Ein im Jahre 2006 in Dienst gestellter Expresszug, der die Strecke Lemberg-Kiew in nur fünf Stunden zu bewältigen vermag, gibt auch hier Hoffnung darauf, dass sich die Dinge zum Besseren wenden.

Eine (gerade im Vergleich zu dem vorangegangenen gehaltvollen Essay) recht unergiebigere »Reisechronik«, die auf einigen wenigen Seiten lediglich Prochas'kos handschriftliche Liste der im Zeitraum vom 6. bis zum 17. August 2004 besuchten galizischen Bahnstationen wiedergibt, beschließt den großformatigen, aufwändig gestalteten Band. Dieser ist formal im Wesentlichen sauber gearbeitet, zu kritisieren wäre außer dem Fehlen von genaueren Informationen zu Jurko und Taras Prochas'ko sowie zu Magdalena Błaszczuk lediglich die eigenwillige, unentschieden zwischen wissenschaftlicher Transliteration und Transkription schwankende Wiedergabe des Ukrainischen: So sind etwa die ukrainischen Grapheme ж, и, ч, ш und ш durchgehend in transliterierter Form als ž, c, č, š bzw. šč wiedergegeben, в hingegen oft als w, aber daneben auch als v, з als z, aber auch als s, я sowohl als ja, als auch als ia; das Weichezeichen findet sich in den Ortsnamen als Apostroph transliteriert, in den Eigennamen hingegen nicht. So kommt es, dass im Band zwar die Schreibung »Iwano-Frankiws'k« zu finden ist, im Namen »Prochas'ko« aber auf eine entsprechende, folgerichtige Schreibung verzichtet wurde. Von daher mag es wohl kein Zufall sein, dass sich sämtliche während der Lektüre registrierte Druckfehler und Unstimmigkeiten auf diesen ganz spezifischen Bereich beziehen: »Šžyrec'« (*recte* Ščyrec', p. 34-35) bzw. »Snaityn« (*recte* Snjatyn bzw. allenfalls noch Sniatyn, p. 99). Bei dem auf den ersten Blick asiatisch anmutenden »Siangebiet« handelt es sich *de facto* um das »Sangebiet« (p. 100), auf dem Stationsschild auf Seite 78, auf der als Legende die Ortsbezeichnung »Jižyvci« verzeichnet steht, ist tatsächlich »Iževci« zu lesen, und auf Seite 121 findet sich in der Formulierung »in seinem Dorf zwischen Žurawno und Bukačivci« eine unmotiviert bzw. nicht näher erläuterte Kombination von polnischer (Ż) und ukrainischer (č) Schreibweise – eine kurze Rücksprache von Seiten des Verlags bzw. des Herausgebers an kompetenter Stelle hätte hier Klärung bewirken können.

Diese Monita im Detail sollen aber keineswegs den Blick auf das verdecken, was der vorliegende Band zu bieten vermag, nämlich eine durch die atmosphärisch dichten Aufnahmen von Magdalena Błaszczuk auch intermedial ansprechend aufbereitete Spurensuche zweier bedeutender zeitgenössischer ukrainischer Schriftsteller nach den diversen (österreichischen, polnischen, sowjetischen und ukrainischen) Schichtungen des kulturellen Gedäch-



ABGEKOPPELT VON EUROPA?

von Stefan Simonek (Wien)

nisses in Galizien, die sich als sedimentierter kultureller Text palimpsestartig an der Institution der Eisenbahn abgelagert haben. Dass sich durch diese schöne »Geschichte der Eisenbahn am Rande Europas« (so der Untertitel des Bandes) vielleicht auch die Parameter der Wahrnehmung von Rand und Zentrum in Bezug auf die gesamte ukrainische Kultur ein wenig verschieben könnten, steht abschließend zu hoffen.

