

and the empire. Suffrage and its capacity to transform society functioned as a utopia. The electoral reform and the victory in the 1907 elections gave workers, especially the Czech ones who had been particularly active in the protests, a new confidence in their capacity to have an impact on the political scene.

The book's core thesis contends that, in the following years, Czech and, to a lesser extent, German workers developed a new conception of national belonging that diverged from the one defended by bourgeois nationalist activists. This alternative nationalism was a reaction to feelings of marginalization from the national community. Going against nationalist parties' discourses denouncing the national indifference of workers, Social Democrats saw themselves as the true defenders of the nation in its entirety and even appropriated the celebration of national figures such as Jan Hus. Especially after 1905–1907, they increasingly felt entitled to claim national leadership based on a democratic understanding of the nation.

The difference in the perception of national issues among party leaders and the rank and file is a recurring theme of the book. Leaders, often of bourgeois background, could be accused of cultural elitism and be at odds with the more aggressive and radical militancy among ordinary supporters. The fifth chapter describes the pursuit of separatism by Czech Social Democrats in trade unions, and in political and cultural organizations. It shows how increasingly central the issue of Czech minority schools became for Czech militants while German Austrian leaders remained mostly insensitive to the national concerns of their Slav comrades. A strong class ethos still prevailed among workers before the war but separatism definitely compromised the internationalist vision of Social Democracy.

An epilogue on the war years explores the resurgence of revolutionary aspirations in 1917–1918 despite the loyalist stance of the party leadership. This chapter is less strongly based on original research than the others but connects the massive working-class protests at the end of the conflict with the democratizing impulses that emerged from the 1905–1907 movements.

One could regret a lack of integration, or at least comparison, with the broader Habsburg context (Galicia or Trieste, especially) in a book that heavily focuses on the Czech experience. It nonetheless constitutes an important contribution, both to the history of Social Democracy in Late Habsburg Austria and the history of nationalism in the region.

Padova

Claire Morelon

Nadja Weck: Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa am Beispiel der Stadt Lemberg (Lwów, L'viv). (Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Ostmitteleuropas, Bd. 29.) Harrassowitz Verlag. Wiesbaden 2020. VII, 342 S., 19 Kt., 25 Ill. ISBN 978-3-447-11416-5. (€ 58,-)

Eine Zugfahrt aus Wien in die westukrainische Stadt L'viv dauert heute sechzehneinhalb Stunden, ca. vier Stunden länger als vor dem Ersten Weltkrieg, als L'viv noch Lemberg hieß und Landeshauptstadt des habsburgischen Kronlandes Galizien war. Der Hauptbahnhof L'vivs befindet sich nach wie vor im Westen der Stadt, in relativ großer Distanz zum historischen Zentrum. Wie lässt sich die Lage des Gebäudes erklären? Wann wurde Galizien an das habsburgische Eisenbahnnetz angeschlossen? Welche Debatten waren damit verbunden? Wie wirkte sich die verkehrstechnische Anbindung auf das Stadtbild Lembergs aus und welche architektonische Gestalt hatten die Bahnhofsgebäude aus den Jahren 1861 und 1904? Diesen Fragen geht Nadja Weck in ihrer 2016 an der Universität Wien verteidigten Dissertation nach, die nun auch als Buch vorliegt. Im Mittelpunkt steht die Frage nach den „räumlichen Veränderungen, welche sich in Folge der Anbindung Lembergs an das Eisenbahnnetz hinsichtlich der Positionierung der Stadt innerhalb eines größeren geografischen Rahmens und ihrer inneren städtebaulichen Entwicklung vollzogen haben“ (S. 2).

Die Studie, die sich einer kulturwissenschaftlich orientierten Eisenbahn- und Stadtgeschichte verpflichtet fühlt, nähert sich ihrem Gegenstand aus drei Richtungen. In einem ersten Abschnitt geht es um die Genese Lembergs als Verkehrsknotenpunkt im Nordosten der Habsburgermonarchie im zweiten Drittel des 19. Jh., wobei W. detailliert die Debatten um die verkehrstechnische Anbindung Galiziens in Wien und in Lemberg analysiert, die politischen Entscheidungen, die zum Bau der Bahnlinien nach (und aus) Lemberg führten, rekonstruiert und schließlich nach der Wahrnehmung Galiziens im Spiegel von zeitgenössischen Berichten von Eisenbahnreisenden fragt. Im zweiten Kapitel wird der Fokus enger gefasst und der städtische Raum der galizischen Landeshauptstadt in den Blick genommen. W. beleuchtet hier nicht nur die Debatten um die Lage und den Bau der drei Bahnhöfe, die Lemberg vor 1900 mit Wien bzw. Krakau, Czernowitz und Brody verbanden. Gleichzeitig geht sie auch der Frage nach, welche Folgen die Anbindung der Stadt an das habsburgische Eisenbahnnetz für Lembergs ökonomische und städtebauliche Entwicklung hatte. Im dritten Abschnitt stehen die Bauten des Lemberger Hauptbahnhofs im Mittelpunkt. Hier werden die Entstehungsgeschichte des Gebäudes im „Kasernenstil“ aus dem Jahr 1861 und die des Jugendstil-Neubaus von 1904 rekonstruiert, Berichte über die Feierlichkeiten zur Einweihung der beiden Bauten analysiert und nach der Repräsentation des Hauptbahnhofs im literarischen Werk der Schriftsteller Karl Emil Franzos, Alexander Granach und Józef Wittlin gefragt.

Für ihre multiperspektivische Arbeit hat W. Archivmaterial aus drei Ländern (Österreich, Polen und Ukraine) und Quellen in drei Sprachen (Deutsch, Ukrainisch und Polnisch) sowie umfangreiche Sekundärliteratur ausgewertet. Die 2020, fast zeitgleich, erschienene englischsprachige Monografie von Andriy Zayarnyuk *Lviv's Uncertain Destination: A City and Its Train Terminal from Franz Joseph I to Brezhnev* konnte sie dabei noch nicht berücksichtigen. Der Studie liegt ein heterogenes Quellenkorpus zugrunde. Neben Textquellen – wie politischen Traktaten, Reiseberichten, Reiseführern, Publizistik und Belletristik – hat sich die Vf. mit Bildquellen (Zeichnungen, Fotografien, Stadtplänen, Landkarten u. a.) befasst und Architektur sowie Werke der bildenden Kunst (z. B. den Fassadenschmuck des Bahnhofs von 1904) als Quellen genutzt. Methodisch orientiert sie sich am Konzept des (sozialen) Raums nach Henri Lefebvre. Bei der Analyse des Lemberger Bahnhofs im dritten Abschnitt lässt sie sich auch – aus mir nicht ganz nachvollziehbaren Gründen – von Juri Lotmans Theorie der „Semiosphäre“ inspirieren.

Die historischen Akteure, die W.s Arbeit „bevölkern“, sind zum einen Politiker, Beamte, Verkehrsexperten, Stadtplaner und Architekten in Wien und Lemberg. Zum anderen kommen vier Autoren von Reiseberichten (bzw. eines Reiseführers) und drei Schriftsteller zu Wort. Warum hier jedoch nur deutschsprachige Stimmen zu hören sind und nicht auch polnische oder ukrainische Perspektiven berücksichtigt werden, bleibt unklar. An fehlenden Sprachkenntnissen der Autorin liegt es nicht, da in einem anderen Teil der Arbeit die Berichterstattung über den neuen Bahnhof im Jahr 1904 auch in der ukrainischen und polnischen Presse beleuchtet wird. Gerne hätte ich als Leser zudem erfahren, wie viele Passagiere die Dienste der Eisenbahnen in Galizien eigentlich nutzten und welche der drei Fahrgastklassen besonders frequentiert waren. Gibt es hierzu keine Informationen in der zeitgenössischen Eisenbahnstatistik? Gelohnt hätte es sich meiner Meinung nach auch, danach zu fragen, welche Rolle die Eisenbahn (und die Lemberger Bahnhöfe) bei der Organisation der massenhaften polnischen, ukrainischen und jüdischen Auswanderung aus Galizien nach Übersee späten 19. und frühen 20. Jh. spielte.

So vielfältig wie die hier behandelten Fragen und das untersuchte Quellenmaterial sind auch die Erkenntnisse der vorliegenden Studie, die insbesondere für die Forschung zur Geschichte Galiziens und der Stadt Lemberg von Interesse sein dürften. So kann W. beispielsweise zeigen, dass „galizische Akteure“, insbesondere polnische Adelige und Großgrundbesitzer, als Ideen- und Finanzgeber eine ausschlaggebende Rolle bei der Anbindung des Kronlands an das habsburgische Eisenbahnnetz spielten. Interessant mit Blick auf die Stadtgeschichte Lembergs ist auch die Erkenntnis, dass – anders als z. B. in Krakau – die

Vielzahl der politischen Akteure, die an der Entscheidung über den Standort des Bahnhofs der Carl-Ludwig-Bahn (des späteren Hauptbahnhofs) in Lemberg mitwirkten, die Suche nach einem günstigen Bauplatz erschwerte und die Wahl letztlich auf ein Grundstück fiel, das schon Zeitgenossen wegen seiner peripheren Lage als suboptimal betrachteten (S. 308 f.). Allerdings, das wird in W.s Studie deutlich, entwickelte sich Lemberg nach 1861 aufgrund der Lage des Bahnhofs vor allem im westlichen Teil der Stadt recht dynamisch. Dennoch ließ die erhoffte industrielle Entwicklung Galiziens nach der Anbindung des Kronlandes an das Schienennetz auf sich warten, und die Provinz blieb innerhalb der Monarchie ein Lieferant von Rohstoffen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie Abnehmer für gefertigte Waren aus anderen Teilen des Reiches. Aufschlussreich finde ich auch die Beobachtung, dass sich die verhaltene Berichterstattung über die Einweihung des Lemberger Bahnhofsneubaus von 1904 in der polnischsprachigen Presse auch als Ausdruck eines „kühler werdenden Verhältnis[ses] zwischen Wiener Zentrum und galizischer Provinz“ (S. 271) interpretieren lasse.

Thesen dieser Art, die darauf abzielen, die hier gewonnenen Erkenntnisse in einen größeren historischen Kontext einzuordnen, hätte ich mir in der flüssig geschriebenen, manchmal jedoch stark deskriptiv gehaltenen Arbeit häufiger gewünscht. Insgesamt hätte es der Arbeit gutgetan, an der ein oder anderen Stelle den Fokus etwas zu weiten und Beobachtungen zur Stadt- und Verkehrsgeschichte Galiziens in Bezug zu aktuellen Forschungen zur Habsburgermonarchie (als imperialem Raum), zur Geschichte geografischer Mobilität (Binnenmigration und Auswanderung) oder zur Verkehrsgeschichte anderer Imperien, z. B. des Russländischen Reiches oder Großbritanniens, zu setzen. Gewonnen hätte die Veröffentlichung auch durch die Erstellung von speziell auf den Inhalt der drei Abschnitte zugeschnittenen Landkarten bzw. Stadtplänen. Zwar ist der Band reich (und auch mit Kartenmaterial) illustriert. Die Reproduktionen der im Original großformatigen Karten sind im vorliegenden Band jedoch leider zum Teil kaum leserlich und daher wenig hilfreich bei der Orientierung in dem von der Eisenbahn neu geordneten galizischen Raum.

Basel

Frithjof Benjamin Schenk

Moritz Csáky: Das Gedächtnis Zentraleuropas. Kulturelle und literarische Projektionen auf eine Region. Böhlau Verlag, Wien u. a. 2019. 392 S. ISBN 978-3-205-20877-8. (€ 50,-)

Eingehend setzt sich der renommierte österreichische Kulturhistoriker Moritz Csáky in seiner aktuellen Monografie mit kulturtheoretischen Forschungsansätzen auseinander, an deren Etablierung er seit den frühen 1980er Jahren maßgeblich mitwirkt. Als entscheidender Wegbereiter postkolonialer, ergo inter- sowie transdisziplinärer Perspektiven auf den plurikulturellen und multinationalen Raum „Zentraleuropa“ macht C. auf diese Weise die Relevanz und Fruchtbarkeit seiner wissenschaftlichen Arbeit für die Geschichts- und Kulturwissenschaften einmal mehr sichtbar. So lässt sich das vorliegende Werk als Kumulation seiner vorangegangenen, viel zitierten Studien über Raumkonzepte, interkulturelle Kommunikation, Semiotik, kollektive Gedächtnisse und Erinnerungskulturen lesen.

Schon vor gut einem Jahrzehnt gab C. zu verstehen¹, dass er mit der Hinterfragung kulturell bedingter geografischer Einheiten die Re-Definition traditioneller Wissenschaftsdisziplinen beabsichtigt. In seinem neuesten Werk rückt er allerdings nicht die urbanen Milieus, sondern stärker noch Zentraleuropa als Entität ins Blickfeld. Da er das jeweilige Gesamtstaatsbewusstsein namhafter Literat*innen und Denker*innen des 20. Jh. in Bezug auf das späte Habsburgerreich präsentiert, sind seine Ausführungen vor allem für die neuere Imperienforschung interessant. Durch kulturwissenschaftliche Analysen der facettenreichen Beobachtungen und Überlegungen in den (literarischen, journalistischen, autobiogra-

¹ MORITZ CSAKY: Das Gedächtnis der Städte. Kulturelle Verflechtungen – Wien und die urbanen Milieus in Zentraleuropa, Wien 2010.