

Saratows langer Weg zur Brücke über die Wolga

Prof. Dr. Guido Hausmann ist Osteuropahistoriker mit den Schwerpunkten Russland und Ukraine und vertritt gegenwärtig den Lehrstuhl für Geschichte an der LMU München.

Für Brücken über die Wolga gab es bereits Ende des 18. Jahrhunderts Pläne, die jedoch an den fehlenden technischen Möglichkeiten scheiterten und auch im 19. Jahrhundert, wie z. B. das Projekt einer Eisenbahnbrücke bei Saratow, nicht ausgeführt wurden. Erst 1965 konnte eine langgestreckte Autobrücke, die Saratow mit Engels auf dem Wolga-Ostufer verbindet, realisiert werden.

Der Brückenträumer Iwan Petrowitsch Kulibin

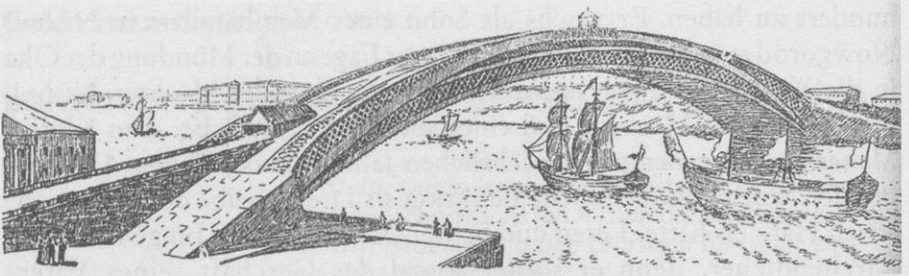
Wer im Sommer 2012 auf einem Dampfschiff von Moskau aus oder aber auch von den an der oberen und mittleren Wolga gelegenen Städten Nishnij Nowgorod oder Kasan aus die Wolga abwärts nach Astrachan fahren möchte, also fast bis zur Mündung des Flusses ins Kaspische Meer, kann ein Schiff buchen, das den Namen *Iwan Kulibin* trägt. Der Name des Schiffes erinnert an Iwan Petrowitsch Kulibin (1735-1818), eine im Vergleich zu anderen Namen von Schiffen wie etwa dem des Schriftstellers Maxim Gorki eher unbekannte Person aus dem 18. Jahrhundert. Beide Personen verbindet wenig mehr als der Umstand, dass sie von der Wolga stammten und hier ihre Kinder- und Jugendjahre verbracht haben. Kulibin wird dabei ganz unterschiedlich manchmal als Ingenieur, manchmal als Uhrmacher, Mechaniker, Brückenbauer oder allgemein als Erfinder bezeichnet, ein Zeichen sowohl für die Breite seiner Interessen und seiner Talente als auch für die Unschärfe moderner Berufsbezeichnungen, wenn sie auf das 18. Jahrhundert bezogen werden. Dazu finden sich in Darstellungen aus der Sowjetzeit und auch nach 1991 immer wieder Hinweise auf Kulibin als ein Genius oder als ein russischer James Watt, was auf die große Wertschätzung der Person in Russland hinweist.

Sein Lebensweg scheint dabei in mancherlei Hinsicht Typisches für Lebenswege intellektuell wacher und ambitionierter Russen im 18. Jahr-

hundert zu haben. Er wuchs als Sohn eines Mehlhändlers in Nishnij Nowgorod auf, einer Stadt, die dank ihrer Lage an der Mündung der Oka in die Wolga (die Oka verband wiederum über die Moskwa Nishnij Nowgorod mit Moskau) und eines südlich der Stadt bei dem Kloster Makarjew gelegenen großen jährlichen Jahrmarktes seit dem 17. Jahrhundert eine herausgehobene Funktion als Drehscheibe des innerrussischen Handels hatte. Lesen und Schreiben erlernte der Junge bei einem Kirchendiener, denn er sollte einmal das Geschäft seines Vaters übernehmen. Kulibin erhielt keine weitere formale Bildung, sondern war ein so genannter Autodidakt, der sich vor Ort durch seine technische Kreativität einen Namen machte. Sie führte ihn soweit, dass er Katharina II. bei einem Besuch der Stadt im Jahr 1768 eine Uhr überreichte, die Melodien spielte und einen eigenen Theaterautomaten hatte. Legendär und romantisch ist diese Episode seines Lebens insofern, als sie zu seiner Berufung als Leiter der mechanischen Werkstatt der Sankt Petersburger Akademie der Wissenschaften führte. In der Residenzstadt verbrachte er die folgenden drei Jahrzehnte seines Lebens, bevor er 1801 in seine Heimatstadt Nishnij Nowgorod zurückkehrte. In diese Zeit fallen zahlreiche Pläne und Projekte, die meist unverwirklicht blieben, aber sowohl auf die vorhandenen Ideen als auch auf den Ursprung erst im 19. Jahrhundert realisierter Projekte hinweisen.

Dazu gehört auch ein Modell einer hölzernen Bogenbrücke, das er in seiner Petersburger Zeit für die Newa entwickelt hatte. Sankt Petersburg kannte zwar zu dieser Zeit schon vereinzelt (wie auch Moskau) Steinbrücken, aber diese Bogenbrücke hätte die Durchfahrt von Schiffen ermöglicht. Sankt Petersburg war im 18. Jahrhundert durch die Newa und ihre Nebenflüsse in einzelne Stadtviertel geteilt, die im Winter bei Eis überwunden werden konnten, ansonsten aber nur mit einem Kahn oder über eine hölzerne Pontonbrücke, die an den kleineren Flüssen Russlands verbreitet waren. Kulibins Bogenbrücke sollte eine Länge von ca. 300 Meter haben und war so hoch, dass sie in die Stadt ein- und ausfahrende Schiffe problemlos passieren konnten. Das war zwar weit-sichtig, aber sehr aufwendig und technisch noch nicht realisierbar – es blieb ein Traum, der auch nicht einfach auf die viel breitere Wolga übertragen werden konnte.¹

1 Über Kulibin jetzt Simon Werrett: Enlightenment in Russian Hands: The Inventions and Identity of Ivan Kulibin in Eighteenth-Century St. Petersburg. In: History of Technology 29 (2009), S. 161-180. Über die Anfänge der Wolgadampfschiffahrt in Russland Guido Hausmann: Mütterchen Wolga. Ein Fluss als Erinnerungsort vom 16. bis ins



Skizze der von Kulibin projektierten Brücke über die Newa

Ideen gab es also in Russland im 18. Jahrhundert genügend, auch für den Bau von festen Brücken über Russlands viele Flüsse, aber es fehlte die nachhaltige Förderung solch innovativer Projekte, deren unmittelbarer Nutzen nicht garantiert werden konnte. Es sollte noch einige Jahrzehnte dauern, bis sich die Umstände so änderten, dass feste bzw. so genannte monumentale Brücken über Russlands größte Verkehrsader – die Wolga – führten.

Saratower Eisenbahnträume im 19. Jahrhundert

Nach dem Krimkrieg schien die große Stunde der Stadt Saratow an der unteren Wolga zu schlagen. Das Eisenbahnfieber war in Russland ausgebrochen und das Land blickte nach dem verlorenen Krieg besonders in Richtung Süden (auf den Balkan) und nach Osten, wo man mit dem Amurgebiet neue, südlicher gelegene pazifische Gebiete erobert hatte, die über das ganze Jahr eisfrei waren und neue Handelsmöglichkeiten eröffneten. Seit den 1860er Jahren wurden zudem große Gebiete des südlichen Zentralasiens erobert und als Generalgouvernement Turkestan in das Reich eingegliedert oder konnten – wie etwa das Emirat Buchara – in lockerer Abhängigkeit gehalten werden. Das war Balsam auf die Seele der politischen Elite eines Landes, dessen Marine durch den Pariser Frieden 1856 empfindlich zurechtgestutzt und dessen Großmachtstatus beschnitten worden war. Neue Leute in Russland und Europa – nicht Politiker, sondern (häufig adlige) Geschäftsleute – entwarfen Pläne für Eisenbahnverbindungen, die Russland international und weltweit vernetzen sollten. Die Pläne für eine sibirische Eisenbahn reiften in dieser Zeit heran, und Saratow sollte zu einer Drehscheibe zwi-

frühe 20. Jahrhundert. (Campus Historische Studien, Bd. 50). Frankfurt (Main) 2009 (Kapitel 7).

schen dem europäischen und dem asiatischen Russland bzw. zwischen Europa und Asien werden.

Militärstrategisches Denken spielte dabei eine Rolle, denn schließlich hatte der Krimkrieg die Schwächen des Zarenstaates bei der Verlegung von Truppen und besonders der Versorgung von Verwundeten offen gelegt und bewusst gemacht. Wirtschaftliche Argumente wurden ebenfalls herangezogen, denn Russland war nach 1856 fast bankrott, und fruchtbare Getreideregionen wie die Saratower Region an der unteren Wolga versprachen Profite, mussten dafür aber erst infrastrukturell in neuer Weise erschlossen werden. Eine Generation von Geschäftsleuten warb für eine staatliche Finanzierung des Baus neuer Eisenbahnlinien, um sie dann privatwirtschaftlich zu führen (das so genannte Konzessionssystem). Der aus dem baltischen Adel stammende Karl Fjodorowitsch von Meck (Karl Otto Georg) stieg in den Jahrzehnten nach dem Krimkrieg zu einem der Eisenbahnkönige Russlands auf. Als der neue Zar Alexander II. den Plan einer Eisenbahnlinie von Moskau nach Saratow durch die neu gegründete Saratower Eisenbahngesellschaft genehmigte, erhielt von Meck zusammen mit einigen anderen Unternehmern den Auftrag, die Gleisarbeiten und Bahneinrichtungen auf den ersten Streckenabschnitten zwischen Moskau und Kolomna und dann weiter bis nach Rjasan zu bauen, was in wenigen Jahren zwischen 1860 und 1865 gelang, einschließlich des Baus einer ersten sowohl für Fuhrwerke als auch für Eisenbahnen geeigneten Brücke über die Oka.²

Doch der weitere Ausbau stockte. Es gelang in den folgenden Jahren noch, die Eisenbahn über Tambow bis nach Saratow weiter zu bauen; auch jenseits der Wolga baute man bis 1897 noch eine Eisenbahnverbindung nach Uralsk. Der geplante große Wurf war das nicht. Das muss beschämend gewesen sein, sowohl für die beteiligten Geschäftsleute, die auch internationales Kapital herangezogen hatten, als auch für den Staat und die Stadt Saratow. Denn das Projekt war in der Öffentlichkeit mit

2 Siehe dazu Irina N. Paltusova: Eisenbahnunternehmer und Mäzene: Die Unternehmerfamilie von Meck. In: Dittrich Dahlmann/Klaus Heller/Jurij A. Petrov (Hrsg.): Eisenbahnen und Motoren – Zucker und Schokolade – Deutsche im russischen Wirtschaftsleben vom 18. bis zum frühen 20. Jahrhundert. Berlin 2005, S. 59-72, besonders S. 59-62; detaillierte weitere Informationen dazu in der kürzlich erschienenen Dissertation von Walter Sperling: Der Aufbruch der Provinz. Die Eisenbahn und die Neuordnung der Räume im Zarenreich. Frankfurt (Main) 2011, besonders S. 63-98, sowie bei Frithjof Benjamin Schenk: Mastering Imperial Space? The Ambivalent Impact of Railway Building in Tsarist Russia. In: Jörn Leonhard/Ulrike von Hirschhausen (Hrsg.): Comparing Empires: Encounters and Transfers in the Long Nineteenth Century. Göttingen 2011, S. 60-77.

großen politischen Ideen geopolitischen Ausmaßes propagiert worden. Es sollte die militärstrategische Position Russlands in Zentralasien und im Kaukasus (dessen nördlicher Teil gerade erst militärisch befriedet worden war) stärken und zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes durch die Verbindung der Hauptstädte mit einer wichtigen Getreideregion beitragen. Doch das waren noch gemäßigte Aussagen gewesen. 1858 hatte zum Beispiel einer der Gründer der Moskau-Saratower Eisenbahn, A. Safronow, das Projekt einer Sibirischen Eisenbahn propagiert, die von

Mitte des 19. Jahrhundert wurden Pläne für ein umfassendes Eisenbahnnetz in Russland entwickelt; vieles blieb jedoch auf dem Papier.

Saratow zum Amur und von dort weiter nach Peking führen sollte. 1867 fand ein kritischer Autor Safronows Ideen schon etwas überspannt und versah sie mit einer Reihe von Frage- und Ausrufezeichen:

„Eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Wolgabecken und den Flusstälern des Irtysch, Jenissej und Amur verbindet alle russischen – und folglich mit einer bemerkenswerten Logik auch alle europäischen Eisenbahnlinien in ein Netz sowie mit den Häfen der Ostsee, des Schwarzen und des Weißen (?) Meeres und die ganze Produktion (welche?) des nördlichen und mittleren Asiens ..., des Stillen Ozeans und der westlichen Ufer Amerikas (!!!??); den Einfluss des europäischen Kontinents und seiner Zivilisation auf drei Viertel der gesamten Erdbevölkerung auszuweiten, eine neue Epoche im Wandel der weltweiten (?) Handelswege zu schaffen, die Handelsdominanz der Meeresmächte zu schwächen ...“

Die Hoffnung, Saratow werde zu einem Eisenbahnknotenpunkt mit kontinentaler Bedeutung, verflüchtigte sich schnell. Ein Reiseführer der Stadt aus dem Jahr 1881 stellte resigniert fest, „dass die Bedeutung Saratows für den Handel unvergleichlich höher sei, wenn die Eisenbahn nicht in ihr enden, sondern weiter nach Osten führen würde, nach Mittelasien, nach Indien ... Solche Vorschläge hat man vor zehn Jahren ausgearbeitet, sie sind aber seitdem eingestellt worden. Man kann aber hoffen, wenn eines Tages der Gedanke einer indischen Eisenbahn realisiert wird, dass Saratow an dieser Linie als östlichster Punkt in Russland liegen wird, da von hier aus der kürzeste direkte Weg nach Indien führen wird ...“

Bis dahin war aber auch eine Brücke über die Wolga in Saratow nicht nötig. Angesichts der Breite der unteren Wolga wäre sie in technischer Hinsicht eine höchst schwierige, vielleicht unlösbare Aufgabe gewesen. Ein Zar und ein Ingenieur hätten sich mit ihr verewigen können, und sie

hätte die indische oder die Alexanderbrücke heißen können. Doch daraus wurde nichts. Viele Einwohner von Saratow mögen das beklagt haben, aber nicht alle. Zumindest ein Kaufmann mit dem Namen K. Sokolow konnte so weiter ein einträgliches Geschäft mit Überfahrten über die Wolga von Saratow in die auf der anderen Seite der Wolga gelegene Pokrowskaja Sloboda (die seit 1931 Engels heißen sollte) betreiben. Statt in Saratow entstand in den Jahren nach 1875 in der am südlichen Ende des Samarer Bogens gelegenen kleineren Stadt Sysran eine 1.443 Meter lange Eisenbahnbrücke über die Wolga, die seinerzeit längste Eisenbahnbrücke in Europa. Saratows Eisenbahntrüme gingen dahin, die Verbindungen in Richtung Ural und Sibirien wurden weiter nördlich von Samara aus gebaut.

Das heißt nicht, dass sich Saratow Ende des 19. und im frühen 20. Jahrhundert nicht dynamisch entwickelte. Die im frühen 17. Jahrhundert mehrmals gegründete Festung und Stadt wurde spätestens im 18. Jahrhundert zum wichtigen Umschlagplatz für Fisch und Salz von der unteren Wolga, ostslawische Bauern, deutsche Kolonisten und andere siedelten in den unwirtlichen, aber fruchtbaren Gegenden, die Stadt wurde Ende des Jahrhunderts (1797) in den Rang einer Gouvernementsstadt erhoben. Im 19. Jahrhundert entwickelte sich die Region immer mehr zu einem der Hauptgetreidegebiete Russlands, zum Ende des Jahrhunderts hin auch zu einer schnell wachsenden Stadt mit einer großen Zahl an Handwerkern und einer wachsenden Arbeiterschaft. Die Einwohnerzahl stieg von ca. 26.000 (1811) auf fast 250.000 (1914) an.³

Die sowjetische Wirklichkeit oder „Nach Engels statt nach Indien“: Die Autobrücke über die Wolga von 1965

1917 – nach dem Fall der Romanowmonarchie – schien wieder eine Zeit für große Pläne zu sein. Ein P. Bolotinow schlug in diesem Jahr zum Beispiel vor, eine Eisenbahnverbindung zwischen Prag und Saratow zu bauen, die die slawischen Völker der Tschechen, Polen, Ukrainer und Russen gegen die „deutsche Aggression“ verbinden könnte. Doch für die Sowjetmacht hatte in den folgenden Jahren erst einmal die notdürftige Reparatur zerstörter Eisenbahnlinien und Brücken Priorität. Zehn Jahre später beschrieb eine Publikation die Verkehrssituation in Saratow mit

³ Über Saratow im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert siehe Lutz Häfner: Gesellschaft als lokale Veranstaltung. Die Wolgastädte Kazan' und Saratov (1870-1914). Köln (u. a.) 2004.

drastischen Worten: „Das existierende System des Übersetzens über die Wolga mit Fähren ist, ehrlich gesagt, ein Musterbeispiel eines archaischen Überbleibsel, äußerst unbequem und nachteilig.“

Eisenbahn- und Brückenbau wurden jetzt aber nicht mehr in interkontinentalen Maßstäben diskutiert, sondern in regionalen. Es ging nicht um die Stadt Saratow, sondern im Kontext des ersten Fünfjahresplans um die vorgeblich planmäßige Entwicklung der regionalen Wirtschaft (vor allem der Landwirtschaft). Vorrangig war eine Eisenbahnverbin-

dung von Saratow in Richtung Süden in die Gebiete westlich der Wolga, und man argumentierte mit ihr teilweise auch gegen den Bau des Wolga-Don Kanals.

Auch die 1930-1935 bei Saratow erbaute Brücke stellte keine befriedigende Lösung dar.

Kurze Zeit zuvor, im Jahr 1925, war eine große Brücke über den Amur in Chabarowsk eröffnet worden, in den folgenden zehn Jahren folgten im Zusammenhang der beiden ersten Fünfjahrespläne große neue Brückenbauten, etwa über den Dnjepr bei Kiew, über den Don bei Lysok, den Irtysch bei Omsk oder den Ob in Nowosibirsk – und auch über die Wolga in Rybinsk, Kostroma, Gorki (Nishnij Nowgorod) – sowie endlich auch bei Saratow. Doch richtig glücklich wurden die Einwohner Saratows mit dieser Brücke nicht. Man konnte zwar stolz darauf sein, dass hier zwischen 1930 und 1935 die größte Brücke der Sowjetunion gebaut worden war, zudem noch eine moderne Metallbrücke. Doch sie verlief 16 km südlich der Stadt, wo die Wolga besonders eng und tief war. Das bedeutete für die nächsten Jahrzehnte, dass der Gütertransport zwischen Saratow und dem benachbarten Engels mit der Eisenbahn mehrere Tage und für Passagiere immerhin etwa drei Stunden dauerte. Mit einer Fähre hatte man dagegen im Sommer die Wolga innerhalb einer Stunde übergesetzt. In den frühen 1960er Jahren überquerten deshalb im Winter – wenn das Eis dick genug war – täglich bis zu 20.000 Menschen die Wolga zu Fuß.

Insofern war 1965 der Bau einer der größten Autobriden Europas ein herausragendes Ereignis in der Geschichte der Stadt.⁴ Saratow und Engels waren in der Nachkriegszeit schnell gewachsen, die neue Autobrücke verband nun beide Städte miteinander und war für 6.000-7.000

4 Leider stand kein aktuelles Bild dieser Brücke zur Verfügung. Eine Aufnahme findet sich u. a. unter http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Alte_Wolgaabruecke_zwischen_Saratow_und_Engels.jpg&filetimestamp=20110326155206 (Fotograf: Mreis; letzter Zugriff: 18.04.2012).

Autos täglich gedacht. Der private Autoverkehr hatte zu dieser Zeit in der Sowjetunion gerade erst Fahrt aufgenommen. Der Architekt der Brücke Boris M. Nadeshin hat darauf hingewiesen, welche Schwierigkeiten sich beim Bau daraus ergaben, dass die Wolga an dieser Stelle durch eine Sandbank in zwei ungleiche große Flussarme geteilt wurde, wobei der größere Flussarm auf der Saratower Seite verlief und von den größeren Schiffen genutzt wurde.

Der Bau dieser Autobrücke lässt sich als das erfolgreiche Ende einer einhundertjährigen Geschichte deuten. Das wäre auch eine ideologische bzw. sowjetische Deutung, die den sowjetischen Erfolg der Rückständigkeit des alten Russlands gegenübersetzte. Doch wäre eine solche Deutung zu einfach. Die Brückenpläne der 1860er und 1870er Jahre standen in einem ganz anderen Kontext und sie bezogen sich auch auf die Eisenbahn. In der Sowjetzeit fielen die größeren verkehrs- und kultur-geographischen Begründungen aus dem 19. Jahrhundert weitgehend weg, ganz andere Begründungszusammenhänge führten zum Bau der großen Autobrücke im Jahr 1965. Es lässt sich alternativ auch auf die lange infrastrukturelle Vernachlässigung Saratows im alten Russland sowie in der Sowjetunion bis in die 1960er Jahre hinweisen. Dann ließe sich der politische Wille bzw. der fehlende politische Wille als entscheidend für den Bau oder Nichtbau einer Brücke in Saratow hervorheben. Doch unabhängig von beiden Deutungen ist es wohl notwendig, auf die besondere Herausforderung der Natur für den Aufbau einer modernen Infrastruktur in Russland und in der Sowjetunion hinzuweisen. Das würde auch bedeuten, dass die historische Forschung nicht nur auf große technische Infrastrukturprojekte im alten Russland und in der Sowjetunion schaut, sondern auch allgemeiner fragt, welche längerfristigen Auswirkungen die Herausforderung der Natur für das Verhältnis der Bevölkerung zu Natur und Umwelt hatte.

Die 1965 eröffnete Bogenbrücke zwischen Saratow und Engels ist aus Stahlbeton errichtet worden und ca. 2,8 Kilometer lang; auf den beiden Fahrbahnen können mehrere Fahrzeuge nebeneinander fahren. Auf der Seite von Saratow liegt die Bogenbreite wegen der dortigen Schifffahrtsrinne zwischen 106 und 166 Metern, nach Engels zu betragen die Abstände nur noch 20-70 Meter. – Ca. 15 Kilometer nördlich von Saratow wird seit Ende der neunziger Jahre eine weiträumige Umgebungsautobahn für Saratow und Engels angelegt, zu der u. a. eine 5 Kilometer lange Wolgabrinne gehört.