

REZENSIONEN

DANIJEL KEŽIĆ: *Bauen für den Einheitsstaat. Die Eisenbahn Belgrad-Bar und die Desintegration des Wirtschaftssystems in Jugoslawien (1952–1976)* (= Südosteuropäische Arbeiten, Bd. 158). Berlin, Boston: De Gruyter Oldenbourg 2017. 399 S. ISBN 978-3-11-056888-2.

Nach 1944/45 war in weiten Teilen des südöstlichen Europas die sozialistische Moderne gemäß sowjetischem Vorbild das Maß aller Utopien. Die Volksdemokratien strebten infolgedessen als Grundlage ihres Wirtschaftssystems den industriellen (Wieder-)Aufbau und eine funktionstüchtige Verkehrsinfrastruktur an. Im Zuge dessen knüpften sie aber auch an Planungen aus der Zwischenkriegszeit an, u.a. bei der Umsetzung weitreichender Verkehrsprojekte.

Einem solchen zentralen Eisenbahnprojekt, welches vorrangig dazu gedient hat, Serbien und Montenegro enger miteinander zu verbinden, widmet sich die Studie des Kieler Historikers Danijel Kežić: Die ca. 476 Kilometer lange Trasse zwischen Belgrad und der Kleinstadt Bar an der adriatischen Küste, die am 30. Mai 1976 nach etwa 25-jähriger Bauzeit triumphal eingeweiht wurde, stellt dabei einerseits einen Höhepunkt und andererseits den Endpunkt in der Entwicklung des jugoslawischen Eisenbahnsystems dar. Das Ereignis selbst wurde als ein „nationaler“, d.h. jugoslawischer Festtag inszeniert, begleitet von landesweiten Kundgebungen, euphemistischen Pressekampagnen und der Emission von Sonderbriefmarken.

Es sind jedoch weniger die Spuren, die dieses „Großprojekt“ in der postjugoslawischen Erinnerungskultur hinterlassen hat, denen die Studie nachgeht, sondern Kežić untersucht an diesem konkreten Beispiel vielmehr das Zusammenspiel zwischen ökonomischen Reformen und dem (kon-)föderalen Umbau des politischen Systems Jugoslawiens, beginnend von ersten konkreten Planungen 1952 bis zur Eröffnung 1976. Vor diesem Hintergrund geht der Autor davon aus, dass sich der Bau der Bahnstrecke und die wirtschaftliche Desintegration Jugoslawiens miteinander verschränkt, bzw. dass die häufigen Kurswechsel in der Wirtschaftspolitik den Bau negativ beeinflusst haben, sodass sich die Fertigstellung immer wieder verzögerte, ja sogar das ganze Projekt zwischenzeitlich in Frage stand.

Unter diesen Vorannahmen widmet sich die folgende Analyse der Planungs- und Baugeschichte der Strecke, wobei Archivquellen sowie diverse Tageszeitungen und ökonomische Fachzeitschriften ausgewertet worden sind. Den Auftakt bildet ein Kapitel, dessen Fokus auf der Investitionspolitik bzw. den entsprechenden Kompetenzen sowohl des Bundes als auch der jeweiligen Republiken liegt. Kežić macht an dieser Stelle deutlich, dass die ökonomischen und administrativen Dezentralisierungsmaßnahmen seit Beginn der 50er Jahre nolens volens diversen Partikularismen Vorschub geleistet haben. Der Streckenausbau bzw. die Bereitstellung der dafür notwendigen Investitionen habe sich aber auch aufgrund der stark zersplitterten Verwaltung des Bahnwesens und wegen des völlig fragmentierten Tarifsystems immer wieder verzögert; 29 Gesellschaften mischten demnach noch zu Beginn der 60er Jahre landesweit in diesem Bereich mit.

Innerhalb der Betrachtungen werden v.a. zwei Perioden unterschieden: 1952 bis 1965 und zwischen 1965 und 1976. Dies liegt in den einschneidenden Maßnahmen von 1965 begründet, welche den einzelnen Republiken schrittweise die faktische Autonomie in wirtschaftspolitischen Fragen übertrug, damit aber auch – so der Autor – die Dezentralisierung des politischen Systems eingeleitet hätten. Als Remedium für das weitgehende Scheitern aller marktwirtschaftlichen Ansätze wurden nämlich ab der zweiten Hälfte der 60er Jahre föderale Reformen eingeleitet, welche – wenn auch unbeabsichtigt – zum unmittelbaren Auslöser der zunehmenden politischen Desintegration Jugoslawiens geworden seien. Diese endete bekanntlich in nationaler Segmentierung und staatlichen Auflösungserscheinungen.

Im weitaus umfangreichsten 3. Kapitel geht es um die Planungen und die Organisation des Streckenbaus. In der Folge werden die serbische und die montenegrinische Teilrepublik getrennt abgehandelt, wobei auch der Ausbau der Hafenanlagen in Bar einbezogen wird. Neben Finanzierungsfragen spielen auch diejenigen Prestigeprojekte immer wieder eine Rolle, denen zeitgleich ebenfalls eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung zugemessen wurde, sodass der Linie Belgrad-Bar, zumindest was die Bereitstellung von Investitionen anbetrifft, in anderen „Bruderrepubliken“ Konkurrenz erwuchs. Neben den einschneidenden Veränderungen der ökonomischen Rahmenbedingungen und Prioritäten sorgte jedoch auch der häufige Wechsel der institutionellen Verantwortlichkeiten für Stockungen im Planungs- und Bauprozess. Unrealistische Finanz- und Zeitprojektierungen taten ihr Übriges. Gegen Ende der 60er Jahre konnte die Fortsetzung der Arbeiten nur mithilfe von internationalen Krediten gewährleistet werden. Neue Finanzlücken mussten 1970 dagegen mit einer „Volksanleihe“ v.a. in der serbischen (Teil-)Republik gestopft werden. Dieser „nationale“ Kraftakt sei heute immer noch überaus präsent; er habe in einer überaus kritischen Phase serbischen Patriotismus, wenn nicht sogar Nationalismus beflügelt und den Weiterbau ermöglicht – bis sich 1974 ein weiterer Fehlbetrag auftat, der nur mit Zwangsanleihen für serbische Unternehmen abgewendet werden konnte.

Schließlich wird in einem weiteren Kapitel das Geschehen aus der Perspektive maßgeblicher Bauunternehmen verfolgt, d.h. die wechselvolle Geschichte an den Schauplätzen der Teilstreckenkonstruktion. Dort konnten bis zur Eröffnung im Mai 1976 verschiedene logistische Probleme nicht rechtzeitig gelöst werden; erst zwei Jahre später war die Funktionsfähigkeit auf der gesamten Etappe hergestellt. Trotz dieser Schwierigkeiten ist der Bahnbau zumindest in Serbien und Montenegro bis heute erinnerungskulturell positiv besetzt. Das liegt auch an der beachtlichen ingenieurstechnischen Gesamtleistung bzgl. der Streckenführung durch das Dinarische Gebirge (wobei ein winziges Teilstück das Territorium Bosnien-Herzegowinas bzw. der Republika Srpska durchquert); die 254 Tunnel und 234 Brückenkonstruktionen machten im Laufe der Jahre u.a. den Einsatz von über 100.000 Arbeitern (S. 17) notwendig. Dementsprechend waren aber auch die Baukosten in der Endabrechnung enorm und belasteten v.a. den serbischen Haushalt über viele Jahre hinweg außerordentlich. Dies ist auch der Grund dafür, dass das Projekt in Kroatien oder Slowenien eher als Verschleuderung von Ressourcen gesehen wurde (und wird), wobei sich kritische Stimmen bereits Ende der 1960er/Anfang der 70er Jahre zu Wort meldeten.

Darüber hinaus wird der einstige Ruf heutzutage von der Realität entzaubert: häufige Verspätungen, technische Defizite und marode Gleise machen die Reise u.U.

zu einer echten Strapaze. Nachdem die Entfernung zwischen Donau und Adria zu Hochzeiten in rund sieben Stunden überwunden werden konnte, dauert die Reise inzwischen etwa zwölf Stunden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 Kilometern entspricht. Die Modernisierung der Strecke und deren Finanzierung sind dementsprechend eine große Herausforderung für die Zukunft.

Damit reiht sich das Thema des Buches, auch wenn dieses keinen technik- oder umweltgeschichtlichen Ansatz verfolgt, partiell in die Forschungen zu den „Großbauten“ des Kommunismus ein. Die kleinteilige, zahlenintensive Darstellung wird durch Graphiken, Kartenmaterial und Bilddokumente aufgelockert. Hierbei vermittelt die Studie keine wilde Bergromantik, sondern geht schematisch ihrer These von der ökonomischen Desintegration Jugoslawiens nach. Auch wenn die Bahn zumindest die verkehrstechnische Entwicklung Montenegros vorangetrieben hat, zieht der Autor letztlich eine negative Bilanz. Dies gilt einerseits in Bezug auf ihre Wirtschaftlichkeit, aber auch als (gesamt-)jugoslawisches Integrationsmotor habe das Projekt aufgrund der politischen und ökonomischen Makrostrukturen versagt. Insofern sei die jugoslawische Eisenbahn in toto als ein Sinnbild für das Scheitern der Wirtschaftsreformen im Vorfeld der innerjugoslawischen Sezessionsprozesse zu verstehen.

Gießen

RAYK EINAX

ARNOŠT ŠTANZEL: *Wasserträume und Wasserräume im Staatssozialismus. Ein umwelthistorischer Vergleich anhand der tschechoslowakischen und rumänischen Wasserwirtschaft 1948–1989* (= Schnittstellen. Studien zum östlichen und südöstlichen Europa, Bd. 8). Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2017. 378 S. ISBN 978-3-525-30184-5.

Vor den Beginn der Lektüre seiner Dissertationsschrift hat der Münchner Historiker Arnošt Štanzel ein beredtes Sinnbild gestellt: Das Buchcover ziert das Abbild einer futuristisch anmutenden Prometheus-Statue, die bis heute am Vidraru-Staudamm zu Füßen des Fagaras-Gebirges weithin sichtbar aufragt und somit das vermeintlich himmelsstürmende Potential technischen Fortschritts im sozialistischen Rumänien symbolisiert.

Unter diesen Vorzeichen betrachtet der Autor in seiner Vergleichsstudie die Aneignung der Natur durch menschliche Planungstätigkeit sowohl in der (Tschecho-) Slowakei als auch in Rumänien, und zwar unter den Bedingungen des Staatssozialismus (1948–1989). Im Mittelpunkt stehen hierbei die Visionen der kommunistischen Funktionäre sowie der leitenden Planungskader in Bezug auf die hydrotechnische Modernisierung in den beiden Ländern, genauso wie deren praktische Umsetzung mithilfe infrastruktureller Großprojekte, welche Štanzel an einer Reihe von Fallbeispielen eingehend untersucht. Dabei konzentriert sich der bilaterale Vergleich auf den Bau von Talsperren, die Regulation der Donau und den Umgang mit industriell verschmutzten Abwässern.

Neben der (Nicht-)Berücksichtigung ökologischer Belange durch politische und technische Eliten ist die Studie an einer internationalen Einbettung, d.h. in den damals zeitgenössischen State of the Art, interessiert, um die Spezifika des östlichen