

*Jakubec, Ivan: Vývoj československých a německých drah, 1929–1937 [Die Entwicklung der tschechoslowakischen und der deutschen Eisenbahnen, 1929–1937].*

Vydavatelství Karolinum, Praha 1991, 158 S. (Acta Universitatis Carolinae, Philosophica et Historica, Monographia XXXIX–1991).

Die Bahn war zumindest in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts in Zentraleuropa das wichtigste Verkehrsmittel und, als Großkunde der Investitionsgüterindustrie wie als unabdingbarer Vermittler von Personen- und Warenströmen, ein ökonomischer Faktor ersten Ranges. Umso erstaunlicher ist es, daß die Geschichte des Eisenbahnwesens in der Zwischenkriegszeit bislang ein weitgehend unbearbeitetes Feld geblieben ist. Zur Schließung dieser Lücke trägt die fundierte Dissertation des Prager Historikers Jakubec ein wesentliches Stück bei: Fußend auf einer breiten Grundlage bislang unerschlossener gedruckter wie archivalischer Quellen – Kernbestand ist der Fond „Tschechoslowakisches Eisenbahnministerium“ im Prager Staatlichen Zentralarchiv –, untersucht sie vergleichend die Geschichte der Tschechoslowakischen Staats- und der Deutschen Reichsbahn in organisatorisch-administrativer und finanzieller Hinsicht und ordnet sie in den Gesamtrahmen der wirtschaftlichen Entwicklung beider Länder ein. Lobend hervorgehoben zu werden verdient, daß Jakubec sich durchaus auch den *technicalities* seines Gegenstandes stellt; von der sogar bei Technikhistorikern gemeinhin anzutreffende Scheu, sich auf die Domäne des Ingenieurs zu wagen, fehlt in dieser Untersuchung jede Spur.

Angesichts der engen Nachbarschaft und der in vielem ähnlichen, in erster Linie durch die Weltwirtschaftskrise geprägten wirtschaftlichen Entwicklung beider Länder nimmt nicht wunder, daß auch im Verkehrswesen eine Reihe gemeinsamer – wenn auch im einzelnen verschieden nuancierter – Entwicklungstrends zu konstatieren ist. So stellte sich auf beiden Seiten der Grenze nach dem Ersten Weltkrieg die

Aufgabe der Vereinheitlichung der Bahnverwaltung – im Reich allerdings weniger dringend als in der ČSR, wo die im Zuge der Nostrifizierung in Staatseigentum übergegangenen Privatbahnen organisatorisch zu integrieren waren. Hier wie dort wurde in den zwanziger Jahren der Ausbau des Streckennetzes fortgesetzt, im neuen tschechoslowakischen Staat forciert durch die Notwendigkeit, die bisherige Nord-Süd-Orientierung der Schienenführung durch die Ost-West-Richtung, die verkehrstechnische Anbindung Mährens und der Slowakei zu ergänzen. Angesichts der zunehmenden Bedrohung der ČSR durch das nationalsozialistische Deutschland war diese Verdichtung der Verbindung in den dreißiger Jahren mehr und mehr militärstrategisch motiviert.

Die Finanz- und Tarifpolitik beider Unternehmen war mit ähnlichen Problemen konfrontiert. Zu „wirtschaftlicher Betriebsführung“ verpflichtet, oblagen ihnen doch im Personen- wie im Güterverkehr öffentliche Aufgaben, was eine Orientierung allein am Profitprinzip verbot. Unterschiedlichen Organisationsformen – Staatsbetrieb in der ČSR, Aktiengesellschaft in Deutschland – verdecken diese strukturelle Gleichheit nur oberflächlich: Auch im Reich stand die Bahn unter maßgeblichem, in den dreißiger Jahren unübersehbar sich verstärkendem Staatseinfluß. Hier wie dort sah die Tarifpolitik sich widersprüchlichen Anforderungen ausgesetzt: Das Prinzip der Kostendeckung war mit dem Ruf insbesondere nach günstigen Frachttarifen im Interesse einer Entlastung der Wirtschaft in der Krise schwerlich zu vereinbaren. Die in beiden Ländern trotzdem zu beobachtende langfristige Senkung der Beförderungspreise lang zum einen im Trend der deflatorischen Entwicklung ab 1929, zum anderen war sie dem nun bereits zunehmenden Konkurrenzdruck der „Straße“ geschuldet (eine umfassende, funktional sinnvolle Regulierung und Abstimmung aller Verkehrsträger wurde zwar überall angestrebt, aber nirgendwo erreicht). Die deutschen Bahnen, eigentlich als finanztechnisches Vehikel zur Tilgung der Reparationsverpflichtungen des Reichs – zunächst über Schuldverschreibungen, dann qua Direktbeitrag – vorgesehen, hatten nie Gelegenheit, die Rolle einer „Melkkuh“ des Staates wahrzunehmen, sondern blieben im Gegenteil immer dessen Kostgänger, weshalb sie auch mit ihren ehrgeizigen, umfassende Mittel erheischenden Investitionsvorhaben an enge Grenzen stießen. Chronische, durch verschiedene Anleihen kaum gelinderte Finanznöte plagten aber auch ihre tschechoslowakische Schwester. In der Tschechoslowakei wie im Reich zwang die in der Krise besonders fühlbare Ressourcenknappheit zur Rationalisierung der Organisation. Umso beeindruckender sind die vor diesem Hintergrund in beiden Ländern trotz allem zu verzeichnenden Innovationserfolge, die weitgehende Erneuerung und Modernisierung des Lokomotiven- und Waggonparks, die Verbesserung des Dampfantriebs und der Bremstechnik wie die Fortschritte bei der Elektrifizierung und der Motorisierung des Personenverkehrs. Auch der Beginn der „Containerisierung“ des Güterverkehrs fällt bereits in die Berichtszeit.

Mochten das technische Niveau und der finanzielle Spielraum der Reichsbahn auch um ein geringes höher sein, so überwogen, wie Jakubec überzeugend herausarbeitet, die Gemeinsamkeiten der Entwicklung doch weit die Unterschiede. Die enge gegenseitige Fühlungnahme und die Bereitschaft, vom Gegenüber zu lernen, trugen hierzu bei – eines der wenigen, isolierten Beispiele für eine „gelungene Nachbarschaft“?