

Janáč, Jiří: *European Coasts of Bohemia. Negotiating the Danube-Oder-Elbe Canal in a Troubled Twentieth Century.*

Amsterdam University Press, Amsterdam 2012, 274 S., ISBN 978-90-8964-501-2.

Totgeglaubte leben länger, könnte man über die Idee einer Verbindung von Donau, Elbe und Oder sagen, denkt man an das Steckenpferd des tschechischen Präsidenten Miloš Zeman. Es geht um einen Kanal, der seit über einhundert Jahren diskutiert wird, vielleicht getrieben von der unterschweligen Hoffnung, dass Böhmen endlich seinen Zugang zum Meer erhält.

Andere, handfestere Argumente untersucht der mittlerweile in Prag und Ústí nad Labem (Aussig) lehrende Historiker Jiří Janáč anhand der Planungen zu diesem vermeintlichen Jahrhundertprojekt. Er rekonstruiert und analysiert die Europa-konzeptionen und -vorstellungen, die hinter den verschiedenen Kanalideen stehen. Das aus seiner Dissertation hervorgegangene Buch „European Coasts of Bohemia. Negotiating the Danube-Oder-Elbe Canal in a Troubled Twentieth Century“ ist im Kontext des Netzwerkes „Tensions of Europe“ entstanden.¹ Das Kernargument des Projektes lautet, dass Europa im 20. Jahrhundert neben der bekannten politischen Einigung das Ergebnis einer hidden integration sei: Die oftmals umkämpften Prozesse der Verknüpfung und Trennung von Infrastrukturen sowie der Zirkulation und Aneignung von Wissen seien die Grundlage dieses politischen Einigungsprozesses gewesen.

Ausgehend von der Beobachtung, dass die Kanalidee Regimewechsel, Weltkriege und neue Transportsysteme überlebt hat, entwickelt Janáč seine zentrale Fragestellung: Wie konnte das Projekt so lange überdauern? Dabei lenkt er den Blick auf die Rolle der beteiligten Experten und darauf, wie diese die Kanalidee immer wieder neu kontextualisiert haben, anstatt sich „nur“ mit der Frage nach dem Scheitern zu beschäftigen. Die Kernfrage wird in vier Kapiteln diskutiert, die zugleich die Metamorphosen der Kanalidee bzw. deren Einbettungen in verschiedene Europadiskurse beschreiben: Mittel-Europäisierung, Nazifizierung, Sowjetisierung und Europäisierung. Dabei macht der Autor zwei Haupttendenzen aus: Zum einen kann er herausarbeiten, dass die beteiligten Experten eine herausragende Rolle beim Fortbestehen des Projektes gespielt haben. Sie bewahrten die nötige Kontinuität trotz aller politischer Umbrüche, sie erwiesen sich als geduldig genug, um unter jeweils neuen politischen Gegebenheiten auf ihre Chancen zu warten und das Projekt immer wieder auf die Agenda zu setzen. Dies geschah, so die zweite Beobachtung, indem der Donau-Elbe-Oder-Kanal immer wieder in einen neuen internationalen Kontext gesetzt wurde und mehrfach den neuen Europa-Konzepten der verschiedenen politischen Regime angepasst wurde, ohne dass sich die Grundidee verändert hätte. Diese Anpassungen spielten sich hauptsächlich in transnationalen Expertennetzwerken ab.

Als theoretische Grundlage dient dem Autor dabei das Konzept der Large Technical Systems (LTS) von Thomas Hughes. Dieser geht von der Annahme aus, dass technische Systeme komplexe Entitäten sind, die aus Technologien sowie institutionellen und legislativen Rahmen bestehen. System-BUILDER, die sich in diesem

¹ URL: <http://www.tensionsofeurope.eu/> (letzter Zugriff 16.12.2014).

Umfeld bewegen, sind maßgeblich für das Entstehen von LTS verantwortlich. Die Antreiber sind dabei oft Ingenieure und andere Experten, die interessiert am Aufbau einer bestimmten Infrastruktur sind. Da der Kanal auch einen tiefen Eingriff in die Natur darstellen würde, bezieht sich Janáč zudem auf die Französische Historikerin Sara Pritchard, die das LTS-Konzept mit Ansätzen der Umweltgeschichte verbindet und Natur als weiteren unabhängigen Faktor hervorhebt, der die Entwicklung von technischen Systemen beeinflusst. Die konkrete Untersuchung findet anhand der System-Builder, also der beteiligten Planer, Experten und Ingenieure statt. Mittels des diskursiven Verfahrens der Ko-Konstruktion beleuchtet Janáč, wie der materiellen Welt des Kanals Bedeutung als Bindeglied zwischen verschiedenen Europavorstellungen verliehen wurde und wird.

Besonders anschaulich lässt sich die Rolle der Experten und der transnationalen Verflechtungen anhand des vierten Kapitels beschreiben. Unter der Überschrift „Linking the Soviet Volga, not the Rhine!“ wird hier die Sowjetisierung des Donau-Oder-Elbe-Kanals geschildert. Während der Kanal unter dem nationalsozialistischen Regime als Transportarterie für die geplante Großraumwirtschaft in Mitteleuropa gedacht gewesen war, orientierten sich die Experten nach 1948 an sowjetischen Vorbildern. Im Rahmen der komplexen Planung sollten Wasserinfrastrukturen wie Kanäle nicht nur dem Transport, sondern insbesondere der Energieproduktion und der Bewässerung dienen. Erst nachdem die Planer begannen, sich stärker am Beispiel der Sowjetunion zu orientieren, bekamen sie wieder politische Unterstützung bei der Umsetzung – ohne dabei ihre ursprüngliche Idee aufzugeben. So wurde der Kanal, der zur Zeit der Ersten Republik noch als „Europäische Kreuzung“ konstruiert worden war, nun diskursiv und mit kleineren technischen Modifikationen als „Tor zur Sowjetunion“ präsentiert.

Die zweite Strategie, mit der die Experten darauf zielten, ihr Projekt durchzusetzen, war die Orientierung auf die transnationale Ebene. Sozusagen über die Bande bot der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) den tschechoslowakischen Experten ein breites Forum, den Kanal zusammen mit ostdeutschen und polnischen Experten zu propagieren. 1965 gelang es, einen erneuerten Plan für den Kanal zu lancieren, nach vom RGW festgelegten Parametern, wobei gerade die Entwicklung dieser Parameter Janáč zufolge zeigt, dass man nicht einfach sowjetische Modelle kopierte. Vielmehr setzten sich die beteiligten Ingenieure dafür ein, in Zentraleuropa bereits vorhandene technische Spezifikationen, etwa für die Schleusen, zu nutzen. Denn parallel zur Sowjetisierungstendenz lief der Austausch im Rahmen der „Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen“ mit westlichen Wasserbauingenieuren, an deren Kanaldesigns man sich stark orientierte und deren Ergebnisse auch Eingang in die eigene Arbeit fanden. Damit liefert Janáč ein erhellendes Beispiel zu dem Forschungstrend der letzten Jahre, die Ost-West-Gegensätze des Kalten Krieges in Frage zu stellen und auf Kontakte sowie Austausch über den „Eisernen Vorhang“ hinweg hinzuweisen und somit die Grenzen der Sowjetisierung Zentraleuropas aufzuzeigen.

Am interessantesten aber sind die Passagen des Buches, in denen danach gefragt wird, welche Rolle die Experten spielten und wie diese ihre Ideen und Ziele über politische Systemgrenzen und Revolutionen hinweg verfolgen konnten. Je nach

Bedarf bedienten sie sich nationaler oder transnationaler Argumente, passten sich immer wieder an das Neue und an die jeweils herrschenden politischen Regimes an. Gerade diese Erkenntnisse lassen sich gewinnbringend für weitere Fragestellungen nutzen. Sie können zum Beispiel in umwelthistorischen Arbeiten dabei helfen zu erklären, warum die Beziehungen zwischen Mensch und Umwelt in marktwirtschaftlich-demokratischen und planwirtschaftlich-staatssozialistischen Systemen durchaus Ähnlichkeiten aufwiesen. Die Experten, die einem ähnlichen Berufsethos verpflichtet waren, oft transnationale Kontakte pflegten und ihre Projekte langfristig verfolgten, liefern hier wichtige Hinweise.

Zugleich liegt hier aber auch der einzige schwache Punkt der Monografie. Während es Janáč außerordentlich gut gelungen ist, sein methodisches Konzept in die Forschungspraxis umzusetzen, vermisst man an manchen Stellen den in der Einleitung erhobenen Anspruch, die Rolle der Natur in der Entwicklung des Donau-Oder-Elbe-Kanals mitzudenken. So hätte die Frage, welchen Einfluss die naturräumlichen Restriktionen auf die Projektidee hatten – insbesondere die der Morava als verhältnismäßig wasserarmen Fluss – mehr Aufmerksamkeit verdient gehabt.

Das gut redigierte, mit 260 Seiten angenehm kompakte Buch stellt eine große Bereicherung für das in den letzten Jahren boomende Feld der Infrastrukturgeschichte dar,² bietet aber auch darüber hinaus viele Anregungen. So zeigt die auf Englisch verfasste, sehr gut lesbare Dissertationsschrift, wie man am Beispiel von Infrastrukturen eine Vielzahl historischer Prozesse herausarbeiten kann. Gerade der akteurszentrierte Blick auf die Expertenebene, welche Jiří Janáč mittels des Verfahrens der Ko-Konstruktion sehr überzeugend analysiert hat, ergibt anregende Ansatzpunkte für die Politik- und Verflechtungsgeschichte und andere historische Teildisziplinen.

München

Arnošt Štanzel

² Vgl. zuletzt *Ambrosius, Gerold/Heinrich-Franke, Christian*: Integration von Infrastrukturen in Europa im historischen Vergleich. Band 1: Synopse. Baden-Baden 2013 und die daran anschließenden Publikationen.