

*Jeschke, Felix: Iron Landscapes. National Space and the Railways in Interwar Czechoslovakia.*

Berghahn, New York, Oxford 2021, 221 S. (Explorations in Mobility 5), ISBN 978-1-78920-776-7.

Die Eisenbahn war von den 1830er Jahren bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts eine Transporttechnologie mit massiven und vielfältigen Auswirkungen auf die europäischen Gesellschaften. Eisenbahnen veränderten geografische Räume und prägten Modernisierungsprozesse, wodurch sie zu Triebkräften der Nations- sowie häufig zu einem Instrument der Nationalstaatsbildung wurden. Felix Jeschke stellt in seinem Buch „Iron Landscapes“ allerdings berechtigterweise fest, dass die Eisenbahn in der Nationalismusforschung bislang eine viel zu geringe Rolle spielt, und dass insbesondere vergleichende und transnationale Studien fehlen. Nun fokussiert auch Jeschke auf „nur“ einen Fall: die Tschechoslowakei in der Zwischenkriegszeit. Er weist jedoch mehrfach auf Gemeinsamkeiten und Unterschiede zu anderen Ländern sowie Verflechtungsprozesse hin. Außerdem bietet der Untersuchungsgegenstand eine Fülle von Perspektiven auf die in diesem Fall nicht nur metaphorische „Arbeit am nationalen Raum“.

Erstens vereinte die Tschechoslowakei als Nachfolgestaat der Habsburger Doppelmonarchie zwei Territorien, in denen bis 1918 voneinander unabhängige Eisenbahnpolitiken betrieben wurden. Die böhmischen Länder verfügten über ein gut

ausgebautes Netz von Staats- und Privatbahnen; die Eisenbahnnetzichte der Slowakei war – ihrem wirtschaftlichen Entwicklungsniveau und ihrer peripheren Lage innerhalb der ungarischen Reichshälfte entsprechend – geringer. Die wenigen Hauptbahnen waren nach Budapest gerichtet, nach Mähren führte nur eine privatwirtschaftlich betriebene Nebenbahn. Zweitens konfrontierten die tschechoslowakischen Staatsgründer die bereits mehr oder weniger weit fortgeschrittenen Nationsbildungsprozesse der Tschechen und Slowaken mit der Ide(ologi)e des „Tschechoslowakismus“. Dabei wies die in Prag entwickelte nationale Eisenbahnpolitik in der Slowakei und insbesondere in der Karpatenukraine starke koloniale Elemente auf. Drittens resultierten aus der Existenz der deutschen und ungarischen nationalen Minderheiten Konflikte, die sich in der Eisenbahnpolitik niederschlugen, aber auch im Alltag, also bei der Nutzung des Verkehrsmittels, auftreten konnten.

In der Einleitung beschreibt Jeschke diese Konstellationen, referiert den Forschungsstand der kulturhistorisch orientierten Infrastrukturgeschichte, inklusive „spatial turn“, und bietet einen knappen Überblick zur Eisenbahngeschichte der Habsburgermonarchie. Eine eventuell an dieser Stelle zu erwartende Diskussion über die Unterschiede zwischen der Eisenbahnentwicklung in einem „national space“ (Tschechoslowakei) und einem „imperial space“ (Habsburgermonarchie bzw. österreichische Reichshälfte) erfolgt nicht. Generell mangelt es der Einleitung an allgemeineren (Hypo-)Thesen oder zumindest pointierten Fragestellungen. Einzige Ausnahme ist die durchaus plausible, aber mangels einer komparativen Analyse nicht nachgewiesene These, dass die Dichotomie zwischen Nationalismus und Kosmopolitismus in der tschechoslowakischen Eisenbahngeschichte stärker ausgeprägt war als in anderen Nachfolgestaaten der Habsburger Monarchie (S. 15).

Das Manko an theoretischen Vorannahmen wird durch die zwar nicht näher erklärte, jedoch durchaus gelungene Auswahl der Bereiche und Perspektiven kompensiert, in und aus denen das Verhältnis zwischen Eisenbahn und „nationalem Raum“ in den folgenden fünf Kapiteln untersucht wird. Im ersten Kapitel geht es um die direkt nach der Staatsgründung ergriffenen infrastrukturpolitischen Maßnahmen, das heißt die Herstellung einer leistungsfähigen Eisenbahnverbindung zwischen den westlichen und östlichen Landesteilen bei gleichzeitiger Abschottung von Wien und Budapest. Bei der Linienführung der zentralslowakischen Eisenbahn wurden höhere Kosten in Kauf genommen, um möglichst weit von allen Staatsgrenzen entfernt zu sein. Das zweite Kapitel nimmt touristische Reisen in den Blick. Die Eisenbahn machte es in den 1930er Jahren möglich, dass immer mehr Reisende aus dem äußersten Westen des Landes innerhalb von 26 Stunden an die über 1000 km entfernte Ostgrenze fahren konnten. Die Berichte über die exotische Karpatenukraine schwankten zwischen Romantisierung und patriarchalischer Zivilisierungsmission. Gleichzeitig wurden die Staatsbahnen genutzt, um für den Besuch ausländischer Touristen im „Herzen Europas“ zu werben. Die Tschechoslowakische Staatsbahn (Československé státní drahy, ČSD) betrieb Direktverbindungen von Prag nach Amsterdam, Rom und Bukarest. Die Mehrzahl der Touristen waren jedoch die weniger geliebten Nachbarn, also Deutsche, Österreicher und Ungarn.

Im dritten Kapitel begegnet uns Schuldirektor Jireš, der mit einem Zug der Deutschen Reichsbahn im tschechischen Grenzgebiet unterwegs war, bei der Fahr-

kartenkontrolle darauf bestand, tschechisch angesprochen zu werden, obwohl er die deutsche Sprache beherrschte, und anschließend vom Zugpersonal aus dem Zug geworfen wurde. Dieser Vorfall wurde in den zeitgenössischen Medien und sogar im Parlament sehr kontrovers diskutiert, was Jeschke als Aufhänger nutzt, um die tschechisch-deutschen Konflikte über den Sprachgebrauch bei und in der Eisenbahn zu schildern. Er betont aber auch, dass es gerade auf diesem Feld große Unterschiede zwischen nationalistischen Diskursen und pragmatischen Alltagspraktiken gegeben hat. Ambivalenzen und Widersprüchlichkeiten offenbart auch die Analyse der Nationalitätenstatistiken in Bezug auf die Bahnbeschäftigten. Jeschke zeigt, dass die Personal- und Sprachenpolitik des Staatsunternehmens ČSD als Instrument einer Tschechoslowakisierung eingesetzt wurde, dabei jedoch nur wenig erfolgreich war.

Auch Bahnhofsbauten repräsentierten den Nationalstaat, wengleich die verwendeten Baustile stark von transnationalen Einflüssen geprägt wurden, wie Jeschke im vierten Kapitel sehr anschaulich zeigt. Im fünften Kapitel steht mit dem „Slowakischen Blitz“ ein Hochgeschwindigkeitszug, der Ende der 1930er Jahre die Strecke zwischen Prag und Bratislava in etwas über vier Stunden zurücklegte, im Mittelpunkt. Er war damit genauso schnell wie die Euro-Cities der Gegenwart und konnte sich auch mit analogen zeitgenössischen Projekten wie dem „Fliegenden Hamburger“ messen. Jeschke sieht in diesem Projekt Nationalismus, Kosmopolitismus und Moderne weitgehend im Einklang. Dennoch haben Nationalisten verschiedener Seiten die Namensgebung „Slovenská Strela“ kritisiert (S. 179). So verwiesen slowakische Autonomisten darauf, dass die Slowaken weder am Bau des Hochgeschwindigkeitszuges beteiligt waren noch diesen nutzen würden.

Jeschke betont, dass slowakische Politiker und Vertreter der ungarischen nationalen Minderheit generell bei der Eröffnung von Eisenbahnverbindungen mit den westlichen Nachbarn die koloniale Attitüde der Tschechen kritisierten, die Eisenbahnverbindung selbst jedoch immer begrüßten, weil sie sich wirtschaftliche Vorteile von ihr versprachen (S. 36 f., 47). Dieser wirtschaftshistorische Aspekt, die Frage des Beitrages der Eisenbahnpolitik zur Entwicklung der tschechoslowakischen Volkswirtschaft sowie auch ihrer außenwirtschaftlichen Verflechtungen oder doch zumindest deren Perzeption in Politik und Öffentlichkeit hätten in einer Untersuchung über „National Space and the Railways“ ein weiteres eigenständiges Kapitel verdient gehabt. Schließlich bringt die Erschließung von Räumen durch Verkehrsinfrastruktur nicht für jeden Betroffenen ausschließlich Vorteile. Aber die Wechselwirkung zwischen ökonomischer Integration und Desintegration und Nationalismus wurde in der Historiografie zuletzt ebenfalls nur noch selten beachtet.

Abschließend ist zu betonen, dass Jeschke nicht nur eine Lücke in der historischen Nationalismusforschung zur Tschechoslowakei der Zwischenkriegszeit geschlossen, sondern auch ein Buch vorgelegt hat, dem aufgrund der gut ausgewählten Themen und des Stils der Darstellung eine zahlreiche Leserschaft zu wünschen ist.