

Ivan Jakubec: Schlupflöcher im „Eisernen Vorhang“. Tschechoslowakisch-deutsche Verkehrspolitik im Kalten Krieg. Die Eisenbahn und Elbeschiffahrt 1945-1989. (Beiträge zur Unternehmensgeschichte, Bd. 22.) Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2006. 270 S., Abb., Ktn. (€ 38,-)

Die Studie schließt an Ivan Jakubec' frühere Untersuchungen über Eisenbahn und Elbeschiffahrt im Mitteleuropa der Zwischenkriegszeit an und führt diese mit Blick auf die Nachkriegsjahre bis 1989 fort. Zwar waren, primär machtpolitisch bewirkt, nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs in Zentraleuropa Umleitungen der Handels- und Verkehrsströme von beträchtlichem Ausmaß zu verzeichnen. Ökonomische und technische Sachzwänge und Sachgesetzmäßigkeiten entwickelten dann aber doch ein gewisses Maß an Eigenleben: Ungeachtet des „Kalten Krieges“ und der politischen Teilung Europas wurden deshalb die alietablierten, an die Westbindung der Vorkriegs-Tschechoslowakei anknüpfenden Kontakte auch über die Blockgrenzen hinweg aufrechterhalten bzw. neu geknüpft und mehr oder weniger intensiv gepflegt. Sozusagen an der Unterseite des politischen Ost-West-Antagonismus setzte sich so eine rationale Tendenz zur Kooperation durch – im krassen Widerspruch zur kommunistischen Propaganda der feindlichen Abgrenzung vom „Kapitalismus“ bzw. zur offiziellen Doktrin von der Wirtschaftsautarkie des RGW. Stillschweigend räumten hier alle Beteiligten ihrem nationalen Interesse den Vorrang ein: Westkontakte waren für den prononciert exportorientierten Binnenstaat Tschechoslowakei lebenswichtig, aber auch für die westdeutsche Wirtschaft war die *Czechoslovak connection* als Konjunkturpuffer zumindest nicht unwichtig.

So weit das in der griffigen Formel von den „Schlupflöchern im Eisernen Vorhang“ kondensierte Leitmotiv des Buches, dessen Autor sich mit beträchtlichem Erkenntnisgewinn eines vernachlässigten, nur auf den allerersten Blick drögen und abseitigen Themas annimmt. J. erhärtet und differenziert seine Hauptthese auf einer breiten, in den Archiven aller „beteiligten“ Staaten gewonnenen Quellengrundlage. Der Blick richtet sich, zum einen, auf die SBZ/DDR. Deren handels- und verkehrspolitische Beziehungen zur Tschechoslowakei waren durch Abkommen konsolidiert, faktisch aber wenig vom Geist sozialistischer Brüderlichkeit geprägt – insbesondere nach der Niederschlagung des „Prager Frühlings“ unter tatkräftiger Mithilfe der Ostdeutschen. Der Blick richtet sich, zum anderen, auf die Bundesrepublik: Hier wurde die Reaktivierung bzw. Neujustierung der weit in die Geschichte zurückreichenden Handels- und Verkehrskontakte und -verflechtungen in den ersten Nachkriegsjahren schon deshalb von den Animositäten und Traumata im Verhältnis zwischen Tschechoslowaken und Deutschen wenig berührt, weil die britische, die amerikanische und die französische Militärverwaltung für ihre Besatzungszonen die Verträge mit der ČSR schlossen, also als juristische Sachwalter der – noch nicht souveränen – Westdeutschen handelten. Diese Verträge wurden später stillschweigend verlängert bzw. schlicht und einfach, sozusagen nach dem Prinzip des unzureichenden (Kündigungs-)Grundes, weitergeführt.

Nach Gründung der Bundesrepublik ersetzte bereits 1950 ein erstes bilaterales Verkehrsabkommen die anfänglichen Provisorien. Zwei Jahre später folgte die Gründung der Handelsvertretungen der „Tschechoslowakischen Gesellschaft des Außenhandels“ bzw. des „Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft“. Der Warenaustausch auf der Grundlage jährlicher Abkommen über fixe Kontingente war mühsam und planwirtschaftlich-umständlich, er gewann jedoch bereits Mitte der fünfziger Jahre im Kontext einer generellen Intensivierung der internationalen Handels- und Verkehrsbeziehungen, der Lockerung des westlichen Embargos gegen die Ostblockstaaten und erster Korrekturen einer rigide autarkistischen Linie in den staatssozialistischen Ländern Fahrt. Weitere Fortschritte waren vor dem Hintergrund der tschechoslowakischen Reformen der sechziger Jahre zu verzeichnen: Die Bundesrepublik unterstützte diese durch ihre Zustimmung zur – 1967 realisierten – Einrichtung ständiger Handelsvertretungen, um, so der Hintergedanke, der tschechoslowakischen Drift weg von der Sowjetunion Vorschub zu leisten. Die im „Prager Frühling“ inten-

sivierte Handels- und Verkehrskooperation wurde nach der Invasion der „Bruderländer“ allerdings wieder gedrosselt. Zum neuen Impulsgeber wurde kurz darauf die Ostpolitik der Regierung Brandt – auch wenn die Verhandlungen über ein langfristiges bilaterales Handelsabkommen und generell über die Normalisierung der politisch-diplomatischen Beziehungen sich als relativ kompliziert und langwierig erwiesen: In einer Phase relativ geringer Handlungsspielräume der „normalisierten“ Tschechoslowakei wirkten die Forderung nach Annullierung des Münchener Abkommens und die unterschiedliche Bewertung des völkerrechtlichen Status von Westberlin als Hemmschuhe. Die Wiederaufnahme der diplomatischen Beziehungen 1973/74 zeitigte dann aber ohnehin nur mehr relativ geringe handelspolitische Folgewirkungen, geringere jedenfalls als die Einrichtung der ständigen Handelsvertretungen ein halbes Jahrzehnt zuvor.

Bewirkten Phasen der politischen Entspannung auch eine Belebung der Wirtschaftsbeziehungen, so trifft der Umkehrschluss nicht zu: Ungeachtet der politischen Spannungen wurden die Handels- und Verkehrsbeziehungen gepflegt. Gemessen an der Vorkriegszeit war, wie J. betont, der Umfang des Warenaustauschs, obwohl langfristig wachsend, eher gering. Der prozentuale Anteil der Tschechoslowakei am westdeutschen Außenhandel bewegte sich im mittleren einstelligen Bereich, während die ČSR/ČSSR in der Liste der Ost-Handelspartner der Bundesrepublik auf Platz vier, hinter der UdSSR, China und Polen, platziert war. Damit wird die These von der Präponderanz langfristiger ökonomischer Strukturen über die kürzerfristigen politischen Konjunkturen letztlich doch nicht unerheblich relativiert. Auf unterschiedliche Ebenen und Sektoren der Ost-West-Beziehungen trifft dies allerdings in unterschiedlichem Ausmaß zu: Das größte Loch im Eisernen Vorhang tat sich auf dem Wasserweg auf; die Elbschiffahrt war nicht einmal zur Zeit der Berlin-Blockade unterbrochen. Zwar zog die Sowjetisierung der tschechoslowakischen Wirtschaft, speziell die der Außenwirtschaftsbeziehungen, eine prinzipielle Umorientierung auch der Exportwege der ČSR/ČSSR auf die Ostseehäfen im sowjetischen Machtbereich nach sich. Rostock und Stralsund, Szczecin und Gdynia konnten Hamburg als den neben Rijeka bedeutendsten tschechoslowakischen Umschlagsplatz außerhalb des Ostblocks jedoch niemals ersetzen. Bereits Mitte der fünfziger Jahre erreichte das Volumen der tschechoslowakischen Ausfuhr über Hamburg wieder das Vorkriegsniveau. Als Kuriosum der Wirtschaftsgeschichte ist hier zu verbuchen, dass zwischen dem Ende des Zweiten Weltkriegs und der Wende von 1989 auf der Elbe ein völkerrechtlich vertragsloser Zustand herrschte – dass das Fehlen einer internationalen Schiffsfahrtsakte der grenzüberschreitenden Elbeschifferei anscheinend jedoch keinen Abbruch tat.

Zu Recht warnt der Autor davor, die Löcher im Eisernen Vorhang als Indizien einer Annäherung im Sinn der Konvergenztheorie zu verstehen. Der große qualitative Sprung fand erst nach 1989, im Zuge der Transformation statt. Der Endpunkt der Rückkehr in den Westen war erst mit dem Beitritt der Tschechischen Republik zur Europäischen Union im Jahr 2004 erreicht.

Salzburg

Christoph Boyer

GegenErinnerung. Geschichte als politisches Argument im Transformationsprozeß Ost-, Ostmittel- und Südosteuropas. Hrsg. von Helmut Altrichter unter Mitwirkung von Elisabeth Müller-Luckner. (Schriften des Historischen Kollegs, Kolloquien, Bd. 61.) Oldenbourg Verlag, München 2006. XXII, 326 S., s/w Abb. (€ 49,80.)

Der vorliegende Band versammelt die Beiträge des von Helmut Altrichter ausgerichteten Kolloquiums im Historischen Kolleg 2002. Gegenstand des Sammelbandes ist der Stellenwert von Geschichte in öffentlichen Diskursen im östlichen Europa in den 1980er und 1990er Jahren. Im Zentrum stehen Geschichtspolitik, Historiographie und Denkmäler, dagegen kommt Vergangenheitspolitik nur an wenigen Stellen, etwa zur Tschechoslowakei, in den Blick. Die regionale Spannweite von Estland im Norden bis nach