

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort . . . . .</b>	<b>11</b>
<b>1 Einleitung . . . . .</b>	<b>13</b>
1.1 Forschungskontext . . . . .	20
1.2 Zeitliche Grenzen . . . . .	24
1.3 Forschungsansatz und Thesen . . . . .	24
1.4 Forschungsstand zur Eisenbahn Belgrad–Bar . . . . .	27
1.5 Quellenlage . . . . .	29
1.5.1 Quellenlage zur Planungs- und Baugeschichte . . . . .	29
1.5.1.1 <i>Die jugoslawische Presse</i> . . . . .	30
1.5.1.2 <i>Die Bestände aus dem Archiv Jugoslawiens und dem Archiv Serbiens</i> . . . . .	32
1.5.2 Quellenlage zum Thema der Desintegration des jugoslawischen Wirtschaftssystems und der Konföderalisierung Jugoslawiens . . . . .	34
1.5.2.1 <i>Die jugoslawische Presse</i> . . . . .	34
1.5.2.2 <i>Die Bestände aus dem Archiv Jugoslawiens und dem Archiv Serbiens</i> . . . . .	35
<b>2 Allgemeine Rahmenbedingungen. Dezentralisierung des politischen Systems und die Methoden der ökonomischen Steuerung und Planung (1945–1976) . . . . .</b>	<b>37</b>
2.1 Die erste große Wirtschaftsreform nach 1945 und ihre Folgen. Vom zentral gelenkten Investitionssystem zum System der gesellschaftlichen Investitionsfonds (1952–1955) . . . . .	38
2.1.1 Von <i>Administrativem Sozialismus</i> zum <i>Neuen Ökonomischen System</i> . . . . .	39
2.1.2 Die Wirtschaftspolitik gegenüber den unentwickelten Republiken . . . . .	47
2.1.3 Die Adria-Bahnen als Opfer der Wirtschaftsreform von 1955 . . . . .	48
2.2 Die Reform des Wirtschaftssystems und ihre Folgen. Von der Dezentralisierung zum Partikularismus (1955–1961) . . . . .	53
2.2.1 Die Wirtschaftspolitik gegenüber den unentwickelten Republiken (1956–1961) . . . . .	55
2.2.2 Das Phänomen des Partikularismus im sozialistischen Jugoslawien . . . . .	56
2.2.3 Das dezentralisierte Investitionssystem und die Entstehung von Bundesbanken . . . . .	58
2.2.4 Der Einfluss des dezentralisierten Investitionssystems auf den Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar . . . . .	63
2.3 Die Reform des Wirtschaftssystems und ihre Folgen. Von der Dezentralisierung über die Rezentralisierung zur Desintegration des Wirtschaftssystems (1961–1965) . . . . .	64

2.3.1	<i>Die gescheiterte Wirtschaftsreform von 1961 . . . . .</i>	65
2.3.1.1	<i>Von der weiteren Dezentralisierung des Investitionssystems bis zur Rezentralisierung auf Republikebene . . . . .</i>	66
2.3.1.2	<i>Der Kampf zwischen Dogmatikern und Reformern innerhalb der Partei und das Problem der unentwickelten Republiken . . . . .</i>	71
2.3.1.3	<i>Die Desintegration der Jugoslawischen Eisenbahnen als Folge der gescheiterten Wirtschaftsreform von 1961 . . . . .</i>	75
2.3.2	<i>Die Abschaffung der gesellschaftlichen Investitionsfonds und die Erhebung der Bundesbanken zum neuen Zentrum der Finanzmacht in Jugoslawien . . . . .</i>	81
2.3.3	<i>Die Auswirkungen der Wirtschaftsreformen zwischen 1961 und 1965 auf den Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar . . . . .</i>	85
2.4	<i>Die Reform des Wirtschaftssystems und ihre Folgen. Von der Abschaffung der Rolle des Bundesstaates in der Investitionspolitik zum Prozess der Konföderalisierung Jugoslawiens (1965–1971) . . . . .</i>	89
2.4.1	<i>Die Wirtschaftsreform von 1965 . . . . .</i>	92
2.4.1.1	<i>Die Verwirklichung der Ziele der Wirtschaftsreform von 1965 . . . . .</i>	95
	Die „neue“ Rolle der Banken im Wirtschaftssystem . . . . .	97
	Die neue Investitionspolitik und das Problem der weiteren Finanzierung der „alten Investitionen“ . . . . .	101
	Die Probleme bei der Durchsetzung und das Scheitern der Wirtschaftsreform von 1965 . . . . .	103
2.4.1.2	<i>Der Prozess der „Abschaffung“ des „Staatskapitals“ auf Bundesebene (1968–1971) . . . . .</i>	105
2.4.2	<i>Der Prozess der Konföderalisierung Jugoslawiens als Folge der Wirtschaftsreform von 1965 (1966–1970) . . . . .</i>	114
2.4.2.1	<i>Die Desintegration des Wirtschaftssystem (1966–1970) . . . . .</i>	115
2.4.2.2	<i>Die Desintegration des politischen System (1967–1971) . . . . .</i>	119
2.5	<i>Die Reform des Wirtschaftssystems und ihre Folgen. Die endgültige „Republikanisierung“ Jugoslawiens (1971–1975) . . . . .</i>	125
2.5.1	<i>Die endgültige Abschaffung des „Staatskapitals“ (1971–1975) . . . . .</i>	125
2.5.2	<i>Das Scheitern der jugoslawischen Selbstverwaltung? Die Republiken als neue Träger des Etatismus in der Investitionspolitik . . . . .</i>	129
2.5.3	<i>Die Gemeinschaft der Jugoslawischen Eisenbahnen als Opfer der Republikanisierung und als Fallbeispiel einer gescheiterten Wirtschaftsreform . . . . .</i>	133
<b>3</b>	<b>Die Planung und Organisation beim Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar . . . . .</b>	137
3.1	<i>Vorgeschichte. Das Problem der „Adria-Bahn(en)“ bis 1941 (1951) . . . . .</i>	137
3.1.1	<i>Das Projekt der Donau–Adria–Bahn im Königreich Serbien . . . . .</i>	137

3.1.2	Die Entstehung des jugoslawischen Eisenbahnnetzes und das Problem der Adria–Bahn nach 1918 . . . . .	139
3.1.2.1	<i>Die erste Eisenbahnkonferenz im Mai 1920</i> . . . . .	140
3.1.2.2	<i>Blair-Anleihe und die neue Eisenbahnkonferenz im August 1922</i> . . . . .	141
3.1.3	Der erste Plan der Entwicklung des jugoslawischen Eisenbahnnetzes von Vasković und seine Vision mehrerer Adria-Bahnen . . . . .	142
3.1.3.1	<i>Das Problem der Adria-Bahn(en) bei Vasković</i> . . . . .	143
3.1.4	Der Bau des zukünftigen jugoslawischen Eisenbahnnetzes . . . . .	144
3.1.5	Das Ergebnis der jugoslawischen Eisenbahnpolitik: Die Adria-Bahn bleibt nur ein Traum . . . . .	145
3.1.6	Das jugoslawische Eisenbahnnetz 1945–1951 . . . . .	146
3.2	Die Planung und Organisation beim Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar im zentralistischen Jugoslawien (1951–1955) . . . . .	148
3.2.1	Der große Traum wird wahr (1951–1955)? . . . . .	148
3.2.2	Die Investoren-Frage . . . . .	151
3.2.2.1	<i>Die Bundesverwaltung für Investitionsbau</i> . . . . .	153
3.2.2.2	<i>Die Hauptverwaltung für den Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar</i> . . . . .	156
3.2.3	Der erste Investitionsplan des Baus der Eisenbahn Belgrad–Bar . . . . .	160
3.2.4	Die Frage der Adria-Bahnen nach 1945. Die konkurrierenden Eisenbahnprojekte und der Kampf um die Investitionsmittel . . . . .	164
3.3	Die Planung und Organisation beim Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar während der Blütezeit des Systems der dezentralisierten Investitionsfonds in Jugoslawien (1955–1961) . . . . .	167
3.3.1	Ist der Traum geplatzt? . . . . .	168
3.3.1.1	<i>Die Planung und Organisation der Teilstrecke Resnik–Vreoci</i> . . . . .	170
3.3.1.2	<i>Die Planung und Organisation der Teilstrecke Titograd–Bar</i> . . . . .	172
3.3.2	Der neue (alte) Investor. Der Konflikt zwischen der Generaldirektion der Jugoslawischen Eisenbahnen und der Hauptverwaltung für den Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar . . . . .	175
3.3.3	Die konkurrierenden Eisenbahnstrecken (1955–1961) . . . . .	178
3.4	Die Planung und Organisation beim Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar während der Phase der revolutionären Reform des Wirtschaftssystems Jugoslawiens (1961–1965) . . . . .	181
3.4.1	Die Vorbereitungsphase . . . . .	181
3.4.1.1	<i>Der neue Investitionsplan</i> . . . . .	183
Die Kosten des Baus der Eisenbahn Belgrad–Bar . . . . .	184	
Der Streckenverlauf . . . . .	186	
Die Qualität des neuen Investitionsplans . . . . .	188	
3.4.1.2	<i>Der Etappenbau der Eisenbahn Belgrad–Bar und das neue Finanzierungsmodell</i> . . . . .	189

<i>3.4.1.3 Ist der Traum endgültig geplatzt? Die konkurrierenden Eisenbahnstrecken (1961–1965) . . . . .</i>	218
<i>3.4.1.4 Die Spurerweiterung der zwei wichtigsten Nebenstrecken der Eisenbahn Belgrad–Bar: Nikšić–Titograd und Čačak–Požega . . . . .</i>	222
<b>3.5 Die Planung und Organisation beim Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar während der Zeit der allmählichen Abschaffung der Rolle des Bundesstaates im Wirtschaftssystem Jugoslawiens (1965–1971) . . . . .</b>	<b>224</b>
<b>3.5.1 Die Finanzierung der Investitionen für die Beendigung des Baus der Eisenbahn Belgrad–Bar 1965–1971 . . . . .</b>	<b>226</b>
<i>3.5.1.1 Die Rolle des Bundesstaates bei der Finanzierung der infrastrukturellen Verkehrsprojekte von gesamtjugoslawischer Bedeutung . . . . .</i>	227
Das Gesetz über die Teilnahme der Föderation an der Finanzierung der Investitionen für die Beendigung des Baus der Eisenbahn Belgrad–Bar . . . . .	229
Der Kredit der Internationalen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung . . . . .	235
<i>3.5.1.2 Die neue Rolle der Republiken bei der Finanzierung des Baus der Eisenbahn Belgrad–Bar. Serbien und Montenegro als neue Investoren . . . . .</i>	238
Das Gesetz über die Beendigung des Baus der Eisenbahn Belgrad–Bar auf dem Territorium der Republik Montenegro . .	239
Das Gesetz über die Beendigung des Baus der Eisenbahn Belgrad–Bar auf dem Territorium der Republik Serbien . . . . .	239
<b>3.5.2 Die Organisation und Finanzierung des Baus von Belgrad–Bar und des Hafens von Bar 1966–1971 . . . . .</b>	<b>248</b>
<i>3.5.2.1 Die Organisation und Finanzierung des Baus in Serbien . . . . .</i>	249
<i>3.5.2.2 Die Organisation und Finanzierung des Baus in Montenegro . . . . .</i>	256
<i>3.5.2.3 Die Organisation und Finanzierung des Baus des Hafens in Bar . . . . .</i>	263
<b>3.5.3 Die konkurrierenden Eisenbahnstrecken sind fertig. Belgrad–Bar als letztes Bundesprojekt . . . . .</b>	<b>266</b>
<b>3.6 Die Planung und Organisation beim Bau von Belgrad–Bar nach der Abschaffung der Rolle des Bundesstaates im Wirtschaftssystem Jugoslawiens (1971–1976) . . . . .</b>	<b>268</b>
<b>3.6.1 Die Planung und Organisation beim Streckenteil durch Serbien (1971–1976) . . . . .</b>	<b>269</b>
<i>3.6.1.1 Die Finanzierung des Baus durch Serbien (1971–1976) . . . . .</i>	269
Die Volksanleihe als einzige Lösung für die weitere Streckenfinanzierung . . . . .	271
Die Organisation und Finanzierung der Fertigstellung in Serbien nach der „erfolgreichen“ Volksanleihe (1972–1974) . . . . .	286

Die Organisation und Finanzierung der Fertigstellung per Zwangsanleihe (1975) . . . . .	290
<i>3.6.1.2 Die Spurerweiterung der Nebenstrecke Čačak–Požega . . . . .</i>	<i>294</i>
3.6.2 Die Planung und der Bau beim Streckenteil durch Montenegro (1971–1976) . . . . .	295
<i>3.6.2.1 Die Organisation und Finanzierung des Baus durch Montenegro (1971–1976) . . . . .</i>	<i>296</i>
Die Kredite des Bundesstaates für den montenegrinischen Streckenteil . . . . .	301
Die Kredite der jugoslawischen Republiken für den montenegrinischen Streckenteil . . . . .	304
<i>3.6.2.2 Die Organisation und Finanzierung des Baus des Hafens von Bar . . . . .</i>	<i>306</i>
Die Finanzierung des Hafenbaus in Bar . . . . .	308
Die Organisation des Baus des Hafens von Bar . . . . .	313
<b>4 Der Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar (1952–1976) . . . . .</b>	<b>317</b>
4.1 Der Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar (1952–1966) . . . . .	317
4.1.1 Der Beginn eines kolossalen Projekts (1952–1955) . . . . .	318
4.1.2 Die Ernüchterung nach dem Traum. Der Bau der ersten Teilstrecken (1956–1961) . . . . .	322
4.1.3 Die Vorbereitung für die große Aufgabe (1961–1966) . . . . .	325
4.2 Der Neubeginn (1966–1971) . . . . .	327
4.2.1 Der Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar in Serbien . . . . .	327
4.2.2 Der Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar in Montenegro . . . . .	332
4.3 Die Fertigstellung der spektakulärsten aller jugoslawischen Eisenbahnstrecken (1971–1976) . . . . .	335
4.3.1 Der Bau in Serbien . . . . .	335
4.3.2 Der Bau in Montenegro . . . . .	342
<b>5 Fazit . . . . .</b>	<b>357</b>
Abkürzungsverzeichnis . . . . .	373
Wechselkursliste (US-Dollar und Deutsche Mark in Jugoslawischen Dinar, 1952–1976) .	374
Verzeichnisse der Abbildungen, Karten, Schaubilder und Tabellen . . . . .	375
Verzeichnis der Abbildungen . . . . .	375
Verzeichnis der Karten . . . . .	375
Verzeichnis der Schaubilder . . . . .	376
Verzeichnis der Tabellen . . . . .	376
<b>Quellen- und Literaturverzeichnis . . . . .</b>	<b>378</b>
Quellenverzeichnis: Unveröffentlichte Quellen . . . . .	378

Quellenverzeichnis: Veröffentlichte Quellen . . . . .	379
Gesetze und Verordnungen . . . . .	380
Tageszeitungen . . . . .	382
Zeitgenössische Fachzeitschriften . . . . .	382
Sekundärliteratur . . . . .	383
<b>Personenregister . . . . .</b>	<b>389</b>
<b>Orts- und Sachregister . . . . .</b>	<b>392</b>