

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	11
1 Einleitung	13
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</i> <i>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</i> <i>Archiv Serbiens</i>	35
2 Allgemeine Rahmenbedingungen. Dezentralisierung des politischen Systems und die Methoden der ökonomischen Steuerung und Planung (1945–1976) . . .	37
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	Die gescheiterte Wirtschaftsreform von 1961	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	Die Abschaffung der gesellschaftlichen Investitionsfonds und die Erhebung der Bundesbanken zum neuen Zentrum der Finanzmacht in Jugoslawien	81
2.3.3	Die Auswirkungen der Wirtschaftsreformen zwischen 1961 und 1965 auf den Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar	85
2.4	Die Reform des Wirtschaftssystems und ihre Folgen. Von der Abschaffung der Rolle des Bundesstaates in der Investitionspolitik zum Prozess der Konföderalisierung Jugoslawiens (1965–1971)	89
2.4.1	Die Wirtschaftsreform von 1965	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	Der Prozess der Konföderalisierung Jugoslawiens als Folge der Wirtschaftsreform von 1965 (1966–1970)	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	Die Reform des Wirtschaftssystems und ihre Folgen. Die endgültige „Republikanisierung“ Jugoslawiens (1971–1975)	125
2.5.1	Die endgültige Abschaffung des „Staatskapitals“ (1971–1975)	125
2.5.2	Das Scheitern der jugoslawischen Selbstverwaltung? Die Republiken als neue Träger des Etatismus in der Investitionspolitik	129
2.5.3	Die Gemeinschaft der Jugoslawischen Eisenbahnen als Opfer der Republikanisierung und als Fallbeispiel einer gescheiterten Wirtschaftsreform	133
3	Die Planung und Organisation beim Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar	137
3.1	Vorgeschichte. Das Problem der „Adria-Bahn(en)“ bis 1941 (1951).	137
3.1.1	Das Projekt der Donau–Adria–Bahn im Königreich Serbien	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

3.4.1.3	<i>Ist der Traum endgültig geplatzt? Die konkurrierenden Eisenbahnstrecken (1961–1965)</i>	218
3.4.1.4	<i>Die Spurerweiterung der zwei wichtigsten Nebenstrecken der Eisenbahn Belgrad–Bar: Nikšić–Titograd und Čačak–Požega</i>	222
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)	224
3.5.1	Die Finanzierung der Investitionen für die Beendigung des Baus der Eisenbahn Belgrad–Bar 1965–1971	226
3.5.1.1	<i>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
3.5.1.2	<i>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
3.5.2	Die Organisation und Finanzierung des Baus von Belgrad–Bar und des Hafens von Bar 1966–1971	248
3.5.2.1	<i>Die Organisation und Finanzierung des Baus in Serbien</i>	249
3.5.2.2	<i>Die Organisation und Finanzierung des Baus in Montenegro</i>	256
3.5.2.3	<i>Die Organisation und Finanzierung des Baus des Hafens in Bar</i>	263
3.5.3	Die konkurrierenden Eisenbahnstrecken sind fertig. Belgrad–Bar als letztes Bundesprojekt	266
3.6	Die Planung und Organisation beim Bau von Belgrad–Bar nach der Abschaffung der Rolle des Bundesstaates im Wirtschaftssystem Jugoslawiens (1971–1976)	268
3.6.1	Die Planung und Organisation beim Streckenteil durch Serbien (1971–1976)	269
3.6.1.1	<i>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
3.6.1.2 <i>Die Spurerweiterung der Nebenstrecke Čačak–Požega</i>	294
3.6.2 Die Planung und der Bau beim Streckenteil durch Montenegro (1971–1976)	295
3.6.2.1 <i>Die Organisation und Finanzierung des Baus durch Montenegro (1971–1976)</i>	296
Die Kredite des Bundesstaates für den montenegrinischen Streckenteil	301
Die Kredite der jugoslawischen Republiken für den montenegrinischen Streckenteil	304
3.6.2.2 <i>Die Organisation und Finanzierung des Baus des Hafens von Bar</i> . .	306
Die Finanzierung des Hafenbaus in Bar	308
Die Organisation des Baus des Hafens von Bar	313
4 Der Bau der Eisenbahn Belgrad–Bar (1952–1976)	317
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
5 Fazit	357
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
Quellen- und Literaturverzeichnis	378
Quellenverzeichnis: Unveröffentlichte Quellen	378

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