

*Krátká, Lenka: Vzlety a pády. Pohled do historie Československých aerolinií v letech 1923-1993 [Höhenflüge und Fall. Ein Blick in die Geschichte der Tschechoslowakischen Fluggesellschaft 1923-1993].*

Karolinum, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, Praha 2022, 508 S., Abb., ISBN 978-80-246-4143-0.

Im Jahr 2023 feierte die tschechische, vormals tschechoslowakische, Fluggesellschaft ČSA ihr 100-jähriges Bestehen. Ein Jahr später, im Herbst 2024, landete ihre letzte Maschine auf dem Prager Václav-Havel-Flughafen. Damit ging die lange Geschichte eines Unternehmens zu Ende, das zum Schluss nicht mehr in der Lage war, die radikalen Veränderungen des Luftverkehrsmarkts zu bewältigen.

Die wirtschaftsgeschichtlich angelegte Publikation von Lenka Krátká, Historikerin am Institut für Zeitgeschichte der Tschechischen Akademie der Wissenschaften, bietet einen detaillierten Einblick in die Geschichte der ČSA von ihrer Entstehung im Jahr 1923 bis zur Gründung der Tschechischen Republik und der wirtschaftlichen Transformation nach 1993. Krátká rekonstruiert die Geschichte des Unternehmens, das praktisch den gesamten Luftverkehrssektor abdeckte und die politische wie auch wirtschaftliche Entwicklung des Landes widerspiegelte, in Langzeitperspektive. Dafür hat sie im Prager Nationalarchiv, verschiedenen Regionalarchiven sowie im gut erhaltenen Firmenarchiv der ČSA intensive Recherchen durchgeführt. Hinzugefügt hat die Autorin dem Band zudem einen Abbildungsteil mit Fotografien.

Das erste Kapitel „Die Luft ist unser Meer“ konzentriert sich auf die Zeit unmittelbar nach der Gründung der Tschechoslowakischen Republik und bezieht sich im Titel auf das zeitgenössische politische Verständnis, das die Luft- mit der Seefahrt verglich. Der Luftverkehr ermöglichte es, nicht benachbarte Länder direkt miteinander zu verbinden, was für die Tschechoslowakei angesichts der geopolitischen Lage nach dem Ersten Weltkrieg von großer Bedeutung war. Während des Ersten Weltkriegs erfuhr die Luftfahrttechnik eine rasante Entwicklung, die sich nach Kriegsende auch in der zivilen Luftfahrt niederschlug. Allerdings musste die Bodeninfrastruktur, d.h. Flughäfen und Start- und Landebahnen, erst entwickelt werden.

Die ČSA wurden 1923 gegründet und ihre ersten Aufgaben lassen sich in nationalen und internationalen Verkehr einteilen. Da die Tschechoslowakei in ihren ersten Jahren über keine schnellen und leistungsfähigen Bahnverbindungen zwischen den verschiedenen Landesteilen verfügte – besonders schlecht waren die Slowakei und die Karpatenukraine angebunden –, spielten die ČSA als nationale Fluggesellschaft eine wichtige Rolle. Es entstanden Fluglinien vor allem zwischen den politischen Zentren und später auch den größeren Kurorten. Parallel dazu wurden im Einklang mit den politischen Interessen der Tschechoslowakei Verbindungen ins Ausland eingerichtet. So flogen 1938, kurz vor dem Münchner Abkommen, Maschinen der ČSA nach Frankreich, Belgien, in die Sowjetunion, nach Rumänien, Ungarn, Österreich und Italien. Nach Deutschland und nach Wien hingegen gab es keine ČSA-Verbindungen. Diese Strecken wurden später von der konkurrierenden Československá letecká společnost (Tschechoslowakische Luftverkehrsgesellschaft) bedient, die

mehrheitlich den Pilsener Škoda-Werken gehörte. Der Zweite Weltkrieg brachte das zwischenzeitliche Ende des zivilen Luftverkehrs über dem Gebiet des Protektorats Böhmen und Mähren und das Ende der ČSA. Die Tschechoslowakische Luftverkehrsgesellschaft hingegen setzte, umbenannt in Tschechische Luftverkehrsgesellschaft, ihre Tätigkeit als Unternehmen der Reichswerke Hermann Göring fort und übernahm die Generalvertretung der Lufthansa im Protektorat.

Das Ende des Zweiten Weltkriegs ermöglichte den allmählichen Wiederaufbau der zivilen Luftfahrt in der Tschechoslowakei (Kapitel 2). Die ČSA nahmen ihre Aktivitäten offiziell wieder auf und wurden nach einiger Zeit mit der Tschechischen Luftverkehrsgesellschaft zusammengeführt. Zwar herrschte in der Nachkriegszeit großer Mangel an fast allen Wirtschaftsgütern, doch konnte auf verbliebenes Kriegsmaterial zurückgegriffen werden, sodass im Flugbetrieb zunächst amerikanische DC-3-Maschinen eingesetzt wurden. Trotz der ungünstigen Lage gelang den ČSA ein neuer Start, ihr Streckennetz reichte bis nach London im Westen, Oslo im Norden sowie Ägypten, Israel und in den Libanon im Südosten.

Während die Verstaatlichung der Wirtschaft nach der kommunistischen Machtübernahme von 1948 die ČSA praktisch nicht tangierte – sie befanden sich bereits in Staatsbesitz (Kapitel 3) – hatten die folgenden politischen Umwälzungen sehr wohl Auswirkungen auf sie. Viele Piloten und andere Mitarbeiter:innen setzten sich ins Ausland ab, andere verloren bei „Säuberungsaktionen“ ihre Stellen, was den Betrieb erheblich belastete. Neben dem personellen Faktor behinderte auch der technische Zustand der Flotte die Entwicklung der ČSA. Die Zahl der Flugunfälle, die durch den schlechten technischen Zustand der Ausrüstung und Fehler des Personals verursacht wurden, nahm zu. Angesichts der politischen Lage und der Devisenknappheit blieb keine andere Wahl, als auf sowjetische Flugtechnologie umzusteigen.

Interessant ist, dass sich das Unternehmen in dieser Zeit nach neuen Einsatzmöglichkeiten umsah. So berichtet Krátká von Rundflügen, die Beschäftigte von Staatsunternehmen als Auszeichnung erhielten, und davon, dass die Fluggesellschaft kranke Kinder zur Behandlung oder zur Kur flog.

In den Jahren von 1956 bis 1960 (Kapitel 4) machten die ČSA dank neuer Flugzeuge aus sowjetischer Produktion eine dynamische Entwicklung. Sie agierten zunehmend international, bemühten sich Verbindungen in Regionen herzustellen, die für den Ostblock wichtig waren, und orientierten sich auf Länder, an denen die Tschechoslowakei politisches oder wirtschaftliches Interesse hatte; in diesem Zusammenhang geht Krátká besonders auf das Engagement der ČSA in Afrika ein. Sie zeigt aber auch, dass das Staatsunternehmen in den 1960er Jahren immer deutlicher an die Grenzen seiner Entwicklungsfähigkeit stieß (Kapitel 5). Weder gelang es ihm, die Inlandsstrecken kostendeckend zu bedienen, noch konnte es sich im internationalen Wettbewerb behaupten. Die Ereignisse von 1968 machten Modernisierungsansätze zunichte.

Die folgende Normalisierungszeit brachte für die Angestellten der ČSA Überprüfungen und Säuberungen, die nicht nur der Atmosphäre, sondern überraschenderweise auch der Flugsicherheit schaden. So stellte sich heraus, dass eine Reihe von Zwischenfällen und Abstürzen auf Konflikte im Personal zurückzuführen waren,

das schlecht kommunizierte. Auf den Flugbetrieb wirkten sich zudem die internationalen Spannungen und das nachlassende Interesse an Reisen in oder Transit durch die Tschechoslowakei negativ aus. So nimmt es nicht Wunder, dass es in den 1980er Jahren unabdingbar wurde, sich der internationalen Entwicklung wieder anzunähern (Kapitel 7) und die Weichen in Richtung Rentabilität und „Selbstfinanzierung“ der ČSA gestellt wurden. Konkret bedeutete dies die Einstellung staatlicher Subventionen und die Professionalisierung der Unternehmensführung. Als Ende der 1980er Jahre Jiří Nulíček zum Vorstandsvorsitzenden ernannt wurde, ging eine Ära von fast 20 Jahren zu Ende, in der das Unternehmen von Personen mit Verbindungen zum Innen- oder Verteidigungsministerium geleitet worden war.

Schon kurz darauf änderte der Zusammenbruch des Staatssozialismus die Bedingungen für den Betrieb der ČSA grundlegend und nur drei Jahre später folgte die Auflösung der Föderation und die Gründung der unabhängigen Tschechischen Republik. Der Zentralplan war abgeschafft worden, die ČSA mussten sich in erster Linie auf die Rentabilität ihrer Tätigkeit konzentrieren. Gleichzeitig stand eine Erneuerung der Flugzeugflotte an.

Lenka Krátkás Buch bietet nicht nur eine umfassende Geschichte der ČSA, sie befasst sich auch intensiv mit deren Personal. Bei den ČSA zu arbeiten war prestigeträchtig und gut bezahlt. Die ČSA stellte einen Mikrokosmos für sich dar. Doch auch dieser Kosmos wurde von den Zeitläuften nicht verschont. So trafen nach dem Zweiten Weltkrieg hier drei sehr unterschiedliche Gruppen von Arbeitnehmenden zusammen: Angestellte, die während des Kriegs für die mit der Lufthansa verbundene tschechische Fluggesellschaft gearbeitet hatten, Menschen, die ihre frühere, durch den Krieg unterbrochene Tätigkeit für die ČSA wiederaufnahmen, und Neuzugänge, unter ihnen vor allem Piloten der tschechoslowakischen Exiltruppen. Es folgten Emigrationswellen und politisch motivierte Säuberungen, schließlich der Niedergang nach 1968. Dennoch blieb für viele Beschäftigte ihre Arbeit bei der ČSA eine Herzensangelegenheit. Wie besonders diese Welt war, durfte auch der Verfasser dieser Rezension als Teilnehmer und Leiter von Kinderferienlagern der ČSA erleben. Die Geschichten, die die ČSA-Mitarbeitenden am Lagerfeuer erzählten, handelten von außergewöhnlichen Begebenheiten, Möglichkeiten und engen zwischenmenschlichen Beziehungen.

Krátkás Buch ist ein wichtiger Beitrag zur Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte in der planwirtschaftlichen Ära der Tschechoslowakei, weist aber auch darüber hinaus. Es dokumentiert, wie das Anliegen, eine erstklassige Fluggesellschaft aufzubauen, zu Höhenflügen aber, bedingt durch die wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten, auch Phasen des Niedergangs und letztlich des jähen Absturzes führten. Den letzten Sturz haben die ČSA als eigenständige Gesellschaft leider nicht überlebt.