

Zitierhinweis

Zäh, Alexander: Rezension über: Keith Chester, Bosnia-Herzegovina. Narrow Gauge Album, Malmö: Stenvalls, 2011, in: Südost-Forschungen, 69/70 (2010/2011), S. 598-600, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/8dda9b66aebe51f7002f834f510e861b>



copyright

Dieser Beitrag kann vom Nutzer zu eigenen nicht-kommerziellen Zwecken heruntergeladen und/oder ausgedruckt werden. Darüber hinausgehende Nutzungen sind ohne weitere Genehmigung der Rechteinhaber nur im Rahmen der gesetzlichen Schrankenbestimmungen (§§ 44a-63a UrhG) zulässig.

Keith CHESTER, Bosnia-Hercegovina. Narrow Gauge Album. Malmö: Stenvalls 2011. 320 S., über 550 Abb., z. T. in Farbe, ISBN 978-91-7266-176-9, € 48,-

Keith CHESTER, The Narrow Gauge Railways of Bosnia-Hercegovina. Malmö: Stenvalls 2008 (2006). 416 S., über 550 Abb., z. T. in Farbe, ISBN 978-91-7266-1707, € 54,-

Keith Chester schlägt mit seinen beiden prächtig illustrierten Bänden ein faszinierendes Kapitel europäischer Technikgeschichte und vor allem der infrastrukturellen und wirtschaftlichen Regionalentwicklung auf. Behandelt wird das im Zuge der österreichisch-ungarischen Okkupation von Bosnien-Herzegowina seit dem Jahre 1878 ebendort errichtete monumentale Eisenbahnnetz. Dabei handelte es sich hauptsächlich um ein Netz von – kostengünstiger zu bauenden – Schmalspurbahnen in der Spurweite von 760 mm, die damit Namenspathe für den allgemeingültigen Fachbegriff der „Bosnischen Spurweite“ sind. Das bosnisch-herzegowinische Schienennetz erreichte im Laufe der Jahrzehnte eine Ausdehnung von weit mehr als 2000 Streckenkilometern und zählte damit zu den größten in ganz Europa.

Die Trassierungen durchzogen teilweise die beeindruckendsten gebirgigen Naturkulissen des Landes. Zuerst erschloss eine militärische, von der Firma Hügel & Sager erbaute k. u. k. Feldbahn (The Narrow Gauge Railways: Kap. 2 „A temporary field railway“, 16–29), das Land von Norden her. Die Strecke verlief von Bosnisch-Brod (Bosanski-Brod) an der Save in südlicher Richtung bis nach Doboj. Nach ihrem Übergang zum zivilen Betrieb (unter nach wie vor militärischer Verwaltung) firmierte diese Bahnlinie unter dem Namen „k. u. k. Bosna-Bahn“ (kkBB) und wurde ab 1879 von Doboj aus bis nach Sarajevo weitergeführt.¹ Die kkBB wurde dann im Jahre 1895 von der landesweit operierenden „Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahn“ (BHStB) übernommen, in der die kkBB aufging (The Narrow Gauge Railways: Kap. 4 „The k. k. Bosna-Bahn“, 42–61).

Bis zur Annexion Bosniens 1908 und dem Beginn des 1. Weltkriegs folgten zahlreiche andere aufwendige Streckenneubauten der BHStB bis herunter an die Adria (Ragusa-Dubrovnik) und ins heutige Montenegro (The Narrow Gauge Railways: Kap. 5 „Wir müssen ans Meer!“, 62–82) sowie bis an die Grenzen zum Osmanischen Reich (Sancak Novi Pazar) und zu Serbien (die „Bosnische Ostbahn“, eröffnet 1906).² Das gebirgige Terrain südlich von Sarajevo stellte die k. u. k. Ingenieure mit der Trassierung der „Narentabahn“, mit der über die Städte Konjic, Jablanica und Mostar schließlich das Meer erreicht wurde, vor eine schwierige Aufgabe (Eröffnung der Strecke 1891, vgl. The Narrow Gauge Railways, 69). Die Passage über den Ivan-Pass konnte nämlich nur mit Zahnstangenabschnitt und schweren Zahnradlokomotiven (u. a. Mallets der Lokomotivfabrik Florisdorf AG, Wien) bewerkstelligt werden (The Narrow Gauge Railways, 66, Abb.; 68, Abb.; 72, Abb.), die den Zügen vorgespannt werden mussten. Es ist erstaunlich, dass die eigentlichen k. u. k. österreichischen Staatsbahnen (kkStB) in dem Gebiet nur wenige Zweiglinien betrieben, die allesamt außerhalb des bosnischen Territoriums lagen, wie etwa den Streckenabschnitt Spalato/Split–Sinj in Dalmatien, der auch hier behandelt wird.

Neben dem eigenstaatlichen Engagement wurden weiters zahlreiche Privatbahnen betrieben, darunter Industrie-, Bergwerks-, Holz- und Waldbahnen (vgl. zu diesen nun besonders Bosnia-Hercegovina. Narrow Gauge Album), wie die sog. „Steinbeisbahn“, benannt nach dem gleichnamigen württembergischen Holzunternehmer Otto von Steinbeis (1839–1920).

Dieses Streckensystem, dessen Hauptlinie in West-Bosnien lag und das von Prijedor im Nordwesten Bosniens bis nach Knin in Kroatien führte, hatte die erstaunliche Ausdehnung von ca. 449 km (The Narrow Gauge Railways, 161). Diese Bahnen unterhielten meist auch nebenbei eine lukrative Personenbeförderung. Eine noch unter der österreichisch-ungarischen Okkupation im 1. Weltkrieg 1916 begonnene Anschlussbahnlinie, die über die bosnische Ostgrenze (Višegrad – Endbahnhof Vardište) hinaus eine Verbindung von Sarajevo mit der serbischen Hauptstadt Belgrad hätte herstellen sollen, wurde erst im neugegründeten Königreich Jugoslawien in der Zwischenkriegszeit fertiggestellt. Zu dieser Zeit wurden auch die meisten Bahnstrecken in Bosnien von den jugoslawischen Staatsbahnen (Jugoslovenske Državne Železnice, JDŽ, von 1953–2005 nur noch JŽ) übernommen.

Es ist nun das große Verdienst von Keith Chester, die beeindruckende Gesamtentwicklung, auch in der Zwischenkriegszeit, die Schicksale der Strecken im 2. Weltkrieg (während der Partisanenkämpfe) und damit den Aufstieg und Niedergang des Streckensystems bis in die jüngste Gegenwart erstmalig in dieser Ausführlichkeit liebevoll nachgezeichnet zu haben. „Das goldene Zeitalter“ der bosnischen Schmalspurbahnen endete in den 1960er Jahren. Der „Niedergang“ des Bahnsystems wurde dann in der späten „Titozeit“ bis zum Ende der 1970er Jahre endgültig besiegelt. Unter Tito wurden die extensiven Schmalspurstrecken nämlich ab den späten 1960er Jahren sukzessive rückgebaut bzw. in Normalspur (1 435 mm) umgespurt.

Heute sind vom einst so umfangreichen Schmalspur-Streckennetz Bosniens nur noch rudimentäre Reste übrig, etwa die Kohlenbahn von Banovići (mit gelegentlichem touristischem Schaubetrieb) sowie der soeben als Touristenbahn (2010) in der Republika Srpska wiedererrichtete letzte Teilabschnitt (von 20 Streckenkilometern) der „Bosnischen Ostbahn“ vom Bahnhof Višegrad bis an die Staatsgrenze, die darüber hinaus über die Bergstrecke durch das Šargan-Gebirge, der sog. „Šargan Acht“ (Šarganska osmica), bis tief nach Serbien hinein weitergeführt wird („Šarganbahn“). Während „The Narrow Gauge Railways of Bosnia-Herzegovina“ die historischen Grundzüge, den Fuhrpark, die monumentalen Kunstbauten, wie Viadukt- und Brückenkonstruktionen, aber auch Bahnhofsbauwerke der bosnischen Bahnen reich illustriert und planmäßig gegliedert vorführt, ist „Bosnia-Herzegovina. Narrow Gauge Album“ vor allem als eine bildliche Ergänzung zum ersten, mit weiteren bisher nicht publizierten Fotos und Archivaufnahmen. In Bosnien fanden anfangs größtenteils Dampflokomotiven der Lokomotivfabrik „Krauss & Co.“ und der Werke „Krauss/München“ und „Krauss/Linz“ Verwendung. Nach dem 2. Weltkrieg bescherten die USA (!) Tito-Jugoslawien durch das UNRRA-Programm der UNO zahlreiche größere Schlepptender-Dampflokomotiven, Achsfolge D, der bekannten US-Lokomotivfabrik H. K. Porter. Unmittelbar nach Kriegsende 1945 wurden außerdem aus deutschen Beständen moderne schwere Heeresfeldbahn-Großmaschinen mit Schlepptender (Achsfolge 1-E-1 der Fa. Henschel, Baujahr 1941, siehe z. B. Bosnia-Herzegovina. Narrow Gauge Album, 126, Farbbabb.; The Narrow Gauge Railways, 242, Abb.) und weiteres deutsches Zug- und Rollmaterial beschlagnahmt. Zur Eigenproduktion kamen neue Lokomotiven als Reparationslieferungen hauptsächlich aus Ungarn, aber wohl auch aus Deutschland (so zahlreiche Maschinen der Fa. Jung/Jungenthal). Später wurden auf vielen Strecken, zusätzlich zum Dampfbetrieb, schwere jugoslawische Diesellokomotiven und moderne Triebzüge eingesetzt.

Beide Bände beinhalten fast ausschließlich unveröffentlichte historische Zeichnungen und Archivaufnahmen, so von Bahnreisenden und Bahnforschern der jüngeren Vergangenheit (etwa aus dem Archiv Alfred Luft), darunter Fotos des Fuhrparks (Fotos von Zugmaschinen und Wagen z. T. zusätzlich herangezogen aus musealen Quellen oder Firmenarchiven, etwa von Krauss-Maffei, München) und von Streckenabschnitten, aber auch Reproduktionen seltener Ortsveduten von historischen Ansichtskarten. „The Narrow Gauge Railways“ enthält ein informatives weiterführendes Literaturverzeichnis sowie ein Lokomotivinventar mit Herstellerangaben in Form von Typen- und Fahrzeuglisten (316–371). „Bosnia-Hercegovina. Narrow Gauge Album“ liefert eine Korrigenda-Liste (306–309) zum Vorgängerband sowie ein aktualisiertes ausführliches Literatur- und Abkürzungsverzeichnis (310–313).

Am Beispiel der zahlreichen wiedergegebenen Aufnahmen von eisenbahntechnischen Kunstbauten wird die Bedeutung der Publikationen auch für die Architektur- und Kunstgeschichtsschreibung deutlich, die übrigens in Bosnien-Herzegowina noch vor großen Aufgaben steht. Hier sei vor allem das monumentale BHStB-Empfangsgebäude des Bahnhofes von Bosnisch-Brod angeführt (der durch Luftangriffe 1945 bis auf ein winziges Rudiment des Westflügels zerstört wurde). Dieses wurde Ende des 19. Jh.s errichtet und galt als das „Tor Bosniens“. Das Bauwerk gestaltete man, gemäß seiner Bedeutung, in einem beeindruckenden, repräsentativen, pseudo-islamisch-orientalischen Baustil. Es trug damit eine nicht zu übersehende selbsterklärende politische Aussage für das islamisch geprägte Land in sich (vgl. *The Narrow Gauge Railways*, 120f., 124, Abb.; *Bosnia-Hercegovina: Narrow Gauge Album*, 12–15, Abb.). Dieser Baustil ist in Bosnien, gleichsam im internationalen Zusammenhang, übrigens häufiger anzutreffen. Er begegnet dem Betrachter z. B. auch beim „Rathaus von Sarajevo“ oder dem „Gymnasium von Mostar“.

Beide Bände garantieren durch ihre üppige Illustration mit vielen erstmals abgedruckten Ansichten eine Unmenge ganz erstaunlicher technischer, landeskundlicher sowie topographischer und geographischer Einsichten, die den Leser auf eine beeindruckende Zeitreise entführen. Da der soeben erschienene zweite Band nicht nur visuell, sondern auch inhaltlich auf dem ersten Band aufbaut, empfiehlt sich eine gemeinsame Anschaffung beider Bände.

Frankfurt/M.

Alexander Zäh

¹ Vgl. dazu auch Svetozar BOROVIĆ, *Durch Bosnien. Illustrierter Führer auf der K.K. Bosna-Bahn und der bosnisch-hercegowinischen Staatsbahn Doboji–Siminhan*. Wien 1887, 95–101.

² Vgl. besonders die zeitgenössische Beschreibung von Milena PREINDLSBERGER-MRAZOVIĆ, *Die Bosnische Ostbahn. Illustrierter Führer auf den bosnisch-hercegowinischen Staatsbahnlinien Sarajevo-Uvac und Megjegje-Vardište*. Wien 1908.