

Zitierhinweis

Zäh, Alexander : recension de : Keith R. Chester, The Railways of Montenegro. The Quest for a Trans-Balkan Railway, Malmö : Stenvalls, 2016, dans : Südost-Forschungen, 77 (2018), p. 345-349, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/e8e14bffff3d48d985ff900d3beab7df>



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, *The Railways of Montenegro. The Quest for a Trans-Balkan Railway.*

Malmö: Stenvalls 2016. 232 S., zahlr., teils farb. Abb., Kt. u. Pläne, ISBN 978-91-7266-194-3, SEK 395,-

Da wir an dieser Stelle mittlerweile bereits die vierte Monographie¹ von Keith Chester zum historischen Eisenbahnwesen des Balkans vorliegen haben, sei der Verfasser kurz vorgestellt: Chester wurde 1952 in Großbritannien geboren, hat Geschichte in Oxford studiert und war von 1977-2017 Englischlehrer in Malaysia, Deutschland und zuletzt in Österreich. Nun verbringt er seinen Ruhestand in der Slowakei. Seit jungen Jahren ist Chester ein passionierter Eisenbahnfotograf mit dem Spezialinteresse „Dampflokomotiven“. Ein besonderer Auslöser dafür war 1968 die Aufgabe einer Dampfbetriebsstrecke in Großbritannien. Von 1969-2000 bereiste Chester weltweit zahlreiche Eisenbahnziele, um Fotodokumentationen der im Verschwinden begriffenen noch fahrplanmäßigen Dampfeisenbahnen zu erstellen. Seit Beginn der 1990er Jahre kristallisierte sich bei Chester mit den ehemaligen k.u.k. Schmalspurbahnen in Bosnien ein eisenbahnhistorisches Hauptinteresse heraus, dem er seine ersten drei Bücher widmete. Eine weitere starke Motivation des engagierten und emsigen Autors war die Tatsache, dass gerade über die Geschichte des Eisenbahnnetzes des Balkans, insbesondere desjenigen Bosnien-Herzegowinas, international wenig bekannt war. Diesem Umstand hat Chester Abhilfe geschaffen, indem er vor allem durch die Vorlage umfangreichen, seltenen und unbekannten Bildmaterials besonders anschaulich die Entwicklung im Sinne historischer Bilddokumentationen nachgezeichnet und so das bisherige Wissen darüber ergänzt hat. Ganz in diesem Sinne bereitet Chester im Moment eine Arbeit über die bosnische „Steinbeisbahn“ vor: Es handelt sich dabei um eine zunächst private, ehemals rund 400 km maximal umfängliche Eisenbahnstrecke in Bosnien, begründet durch Investitionen des badischen Bauunternehmers Otto von Steinbeis (1839-1920), die zur Erschließung von Holzressourcen und dem Aufbau einer bosnischen Holzindustrie diente.

Das neue, nun hier vorzustellende, in elf Kapitel unterteilte Werk, ist quasi eine Fortsetzung und behandelt an Bosnien-Herzegowina geographisch anschließend chronologisch die Entwicklung des Eisenbahnwesens im ehemaligen Fürstentum bzw. Königreich Montenegro und der späteren jugoslawischen Teilrepublik bis in die Jetztzeit.

Die schwierige Geographie und geostrategisch recht abgelegene Lage des kleinen gebirgigen Balkanstaates sind dafür verantwortlich, dass sich der Eisenbahnbau dort erst recht spät – der erste fahrplanmäßige Zug fuhr 1908 – und zudem nur langsam entwickelte (vgl. Kap. 1 „Montenegro, Little Montenegro down on the Adriatic Sea!“). Daher spielte naturgemäß das Eisenbahnwesen eher eine Nebenrolle in der Geschichte der modernen Erschließung des Landes (vgl. Kap. 5 „An Unpractical Mountain Railway?“). Dennoch hat der planerische Erwägungspunkt Montenegro in den größeren Diskussionen um mögliche Inter- und Transbalkan-Eisenbahnrouen immer eine gewisse Rolle gespielt. Das wird bereits durch den Untertitel des Werks „The Quest for a Trans-Balkan Railway“ widerspiegelt. Der ganze Sachverhalt wird folgend akribisch anhand der Faktenlage und wie

immer unter der Vorlage beeindruckenden historischen Archiv- und Bildmaterials herausgearbeitet. Gerade zu diesem übergeordneten Thema erschienen in jüngeren Ausgaben der „Südost-Forschungen“ zwei interessante Beiträge: Diese verweisen einerseits auf das von österreichisch-ungarischer Seite begründete Eisenbahnnetz Bosniens-Herzegowinas als Bestandteil einer möglichen Transbalkanstrecke.² Andererseits konkret auf die moderne Entwicklung in Jugoslawien: Mit der Strecke Belgrad-Bar wurde Montenegro in den Jahren 1959-1976 erstmals in seiner Geschichte mit einer normalspurigen Nord-Südachse und einer Hauptstrecke ausgestattet.³ All dies berücksichtigt Chesters Arbeit sehr deutlich und die Vorlage gerät damit anhand des Untersuchungsgegenstands Eisenbahn zu einem Spiegel einer eher stagnierenden wirtschaftlichen Landesentwicklung und verweist eigentlich fortwährend auf deren recht eingeschränkte und bescheidene Möglichkeiten und Tatsachen. Obwohl immer viel geplant wurde, standen sich Anspruch und Wirklichkeit oftmals konträr entgegen, was Chester verdienstvoll anhand der Vorlage zahlreicher Abbildungen und Kärtchen besonders detailliert darstellt und hervorhebt (128). Einen wesentlichen, modernen Fortschritt erfuhr das Bahnwesen Montenegros erst 1959 durch die Eröffnung des ersten (!) normalspurigen (1435 mm) Streckenabschnitts im Lande überhaupt, der Linie Bar-Podgorica als Teil der neuen Bahnstrecke Belgrad-Bar.

Zu Beginn des 20. Jh.s stand das noch völlig eisenbahnlose Montenegro vor allem im Brennpunkt eines hier eben auch bildlich, anhand vieler farbiger Übersichtskärtchen, für den Leser sehr spannend nachgezeichneten und nachzuvollziehenden planungspolitischen Wettkampfs, des Expansionsdrangs und der Erwägungen verschiedener infrastruktureller und logistischer Interessen der untereinander konkurrierenden europäischen Mächte und Staaten auf dem Balkan. So befand sich Montenegro immer auch im wirtschaftlichen und geostrategischen Kalkül Deutschlands, Österreich-Ungarns, Italiens, Serbiens und des Osmanischen Reiches – darüber hinaus ferner der sog. Triple Entente Russlands, Frankreichs und Großbritanniens (vgl. 19-21). Alle Seiten erwogen das Für und Wider einer Trans-Balkaneisenbahnverbindung als Idealplan oder zumindest von Teilstrecken wie Anschluss- und Stichbahnen via oder nach Montenegro in Verbindung mit ihren jeweiligen Herrschafts- und Einflussgebieten (Kapitel 3 „The Danube-Adriatic Railway“). Vielleicht übervereinfacht das fett hervorgehobene Zitat „The Slavs want an east-west line to connect with the Adriatic, the Teutons a north-south one to reach the Aegaen“ (11) den Sachverhalt etwas zu sehr und erscheint ein wenig zu kurz gegriffen. Besonders Serbien wäre schon zu Beginn des 20. Jh.s via Montenegro ein Anschluss, eben einer eigenen geostrategischen Nord-Südachse folgend, ans Mittelmeer sehr gelegen gewesen. Doch die gegebene politische Situation, blockiert durch die Existenz des türkischen Sandschaks Novi Pazar, der erst 1912 im Ersten Balkankrieg von Serbien und Montenegro erobert wurde, durchkreuzte und ermöglichte noch keine derartigen panslawischen Planungen (vgl. Kap. 6 „Troubled Times 1909-1914“; vgl. auch Kt. 20). Diese hätten bereits zu jenem Zeitpunkt durch die vor allem mit italienischem Engagement erfolgten planerischen Vorarbeiten für den weiteren Ausbau des Hafens von Bar / Antivari auch faktische Anfangs- und Endpunkte in Montenegro gehabt haben können. Italien war es auch, welches bereits 1904 schlaglichtartig in

Montenegro die technische Moderne anknipste: Prestigeträchtig fand in Antivari eine erste Marconi-Funkübertragung von der Sendestation der Villa Topolica nach Bari an der gegenüberliegenden Adriaküste statt (vgl. Stadt- und Hafenausbauplan als „Freihafen“ mit einer „Zona Franca“, 42). Darüber hinaus sollte Bar / Antivari noch mit Scutari / Shkodër in Albanien per Bahn verbunden werden. Laut einem Angebot der Firma Ganz aus Budapest von 1905 wären hier möglicherweise sehr modern anzusehende Dampftriebwagen zum Einsatz gekommen (27). Festhalten lässt sich kurz folgendes: Geplant wurde zwar viel, umgesetzt leider jedoch recht wenig, besonders nach 1912, so dass Montenegro zunächst nur über zwei kleine schmalspurige Eisenbahnlinien verfügte und einem unvoreingenommenen Betrachter im ersten Viertel des 20. Jh.s quasi wie ein eisenbahntechnisches „Schwarzes Loch“ auf dem Balkan vorkommen musste (Übersichtskarte, 137). Beide Bähnchen dieser Epoche waren dazu zunächst auch noch nicht einmal direkt miteinander verbunden: Erstens die 1908 von der italienischen Gesellschaft Compagnia di Antivari (Kap. 2) gebaute eingeweihte kurvenreiche Antivari-Bahn (750 mm Spurweite) von Antivari nach Virpazar am Skutari-See (Kap. 4 „The Antivari-Railway“: Für 18 km Luftlinie mussten 41,2 km Strecke durch gebirgiges Terrain verlegt werden; Streckenführungsplan vgl. 52). Auf der Strecke kamen dann u. a. Personen-Dampftriebwagen der Firma Borsig zum Einsatz (vgl. 62, 78-79). Zweitens die noch kürzere Podgorica-Bahn, welche vom Nordufer des Skutari-Sees (hier Fährbetrieb nach Virpazar) von Donja Plavnica nach Podgorica (von 1946-1992 Titograd) führte. Diese wurde kriegsbedingt 1916 in der geringen Feldbahnspurweite (600 mm) noch im Zuge des 1. Weltkriegs von der k.u.k. Militärbesatzung des Landes errichtet und wurde erst bis 1927 im neuen Königreich Jugoslawien vollständig fertiggestellt.

Beide Schmalspurlinien müssen als Vorläufer der modernen normalspurigen Strecke Belgrad-Bar angesehen werden, die letztlich auch erst 1976 fertiggestellt werden konnte (vgl. Kap. 10 „The Titoist Trans-Balkan Railway“). Erst damit waren beide eigentlich stets rudimentär gebliebene schmalspurige Strecken obsolet geworden, was 1960 zu deren Aufgabe führte. An frühen historischen Projekten im Zuge der österreichischen Okkupation „Militärgouvernement Montenegro“ von 1916-1918 (Kap. 7 „The Great War“) ist die Planung, eine österreichische Bahnverbindung vom Netz der BHLB (Bosnisch-Herzegowinischen Landesbahn) via „Dalmatinerbahn“ mit dem Endpunkt Bahnhof Herceg Novi⁴ mit dem Adriaafen Kotor herzustellen und diese nach Cetinje in Montenegro weiterzuführen, hervorzuheben. Ferner wurde 1916 eine moderne elektrische Zahnradbahn des Schweizer Ingenieurbüros Peter von Kotor / Cattaro nach Krstac kurz hinter der montenegrinischen Landesgrenze geplant (vgl. Kt. 118). Außerdem wurde an eine Anbindung der österreichischen BHLB-Strecken im zentralen Bosnien (Spurweite 760 mm mit dem Endpunkt Mostar) via Niksić-Danilovgrad nach Podgorica gedacht (vgl. Kt. 120). Erstere Projekte wurden nie verwirklicht und Kotor auf kostengünstigere Art und Weise mit einer k.u.k. Feldseilbahn (vgl. Bild 113, System „Adolf Bleichert & Co. / Leipzig“) mit dem im Gebirge liegenden Krstac und darüber hinaus mit Cetinje verbunden.⁵ Letztere Projekte wurden erst in der Zwischenkriegszeit 1939 im Königreich Jugoslawien teilweise umgesetzt und erst nach dem 2. Weltkrieg beendet (vgl. Kt. 169).

So international der eisenbahnplanerische Wettbewerb um die Erschließung Montenegros auch erscheinen mochte, war von Anfang an dennoch deutlich, dass der Lokomotiv-Fuhrpark nahezu ausschließlich aus deutscher Produktion stammte. Auf der Antivari-Bahn waren von 1906-1918 zwei Loks der Fa. Jung / Jungenthal⁶, vier Loks der Fa. Orenstein & Koppel (O&K, ital. Niederlassungen in Mailand und Rom, vgl. 155) sowie weitere fünf Maschinen der Fa. Borsig (davon: zwei Mallet-Tendermaschinen, Achsfolge 1-B'B [=2-4-4-0-T] sowie drei bereits erwähnte Personen-Dampftriebwagen) im Einsatz, die von den Italienern beschafft wurden (60-66, 70). Die eigentlich recht unspektakulären Entwicklungen der Zwischenkriegs- und Nachkriegszeit fasst Chester in Kapitel 8 „Peculiar Conditions‘. The Interwar Years“ sowie Kapitel 9 „War and Peace“ zusammen. Auch in der Ära Tito (Kap. 10) kamen, neben nun auch anderen ausländischen und jugoslawischen Herstellern, auf der neuen Normalspurstrecke des Landes deutsche, frisch beschaffte bundesrepublikanische Produkte zum Einsatz, so u. a. zahlreiche Uerdinger Schienenbusse VT98 („Šinobusi“) sowie später auch noch einige Exemplare der Diesel-Rangierlok V60 (vgl. Bilder, VT-98: 181, 183, 190, 205; V60: 193). Als wichtigste Neuerungen der Titozeit neben der Eröffnung der Strecke Belgrad-Bar müssen wohl die Umspurung der 1947-1948 von kommunistischen Jugendbrigaden erbauten und eröffneten 760-mm-Strecke Nikšić-Titograd (sog. Jugendbahn) ab 1961 in Normalspur sowie der Bau der Strecke Titograd-Shkodër (Albanien) angesprochen werden. Abgeschlossen wird diese spannende, landeskundliche und -geschichtliche Technik- und Materialstudie mit dem letzten Kapitel, das sich kurz den bescheidenen Industriebahnen des kleinen Landes widmet (vgl. Kap. 11, „Industrial Railways in Montenegro, 218-224; Kt. 223). Abkürzungsverweis, extensive Bibliographie und Index sind vorhanden.

Frankfurt/M.

Alexander Zäh

¹ Vgl. dazu die Rezension des Autors in den *Südost-Forschungen* 74 (2015), 307-309.

² Vgl. Dževad JUZBAŠIĆ, Bosnien und die Herzegowina in der österreichisch-ungarischen Eisenbahnpolitik, *SOF* 72 (2013), 11-62.

³ Vgl. Danijel KEŽIĆ, Die Eisenbahn Belgrad-Bar 1952-1976. Eine Geschichte der Finanzierung des größten Eisenbahnprojektes Jugoslawiens, *SOF* 71 (2012), 285-309; DERS., Bauen für den Einheitsstaat. Die Eisenbahn Belgrad-Bar und die Desintegration des Wirtschaftssystems in Jugoslawien (1952-1976). München 2017 (Südosteuropäische Arbeiten, 158).

⁴ Zur „Dalmatinerbahn“ vgl. Keith CHESTER, The Narrow Gauge Railways of Bosnia-Herzegovina. Malmö 2008, 91-103, 232.

⁵ Gerne zitiere ich an dieser Stelle bezüglich des Baus ein interessantes Dokument. Es handelt sich um den Text des Flugblattes 149 des k.u.k. Kreiskommandos Cetinje, das auf Deutsch und Serbokroatisch verbreitet wurde: „Es wird zur allgemeinen Kenntnis und strengen Darnachtung der gesamten Bevölkerung folgendes bekannt gegeben: Von Seite der öster.-ung. Militärverwaltung wird die Landesvermessung und der Ausbau der Seilbahn Cattaro-Cetinje durchgeführt. Die Militär-Ver-

messungsorgane haben die sehr wichtigen Signale und Pyramiden aus Holz, Pflöcken, Steinen und dgl., auf welchen zugleich die Seehöhe und andere für die Durchführung der Vermessung nötigen Daten aufgezeichnet sind, mit grosser Mühe und Kosten aufgestellt. Die Gesamtbevölkerung wird strengstens angewiesen, diese Signale nicht anzurühren, das Vieh auf der Weide zu bewachen, damit kein Schaden verursacht wird und die Jugend darüber zu belehren. Jeder angerichtete Schaden wird als gewaltsame Beschädigung betrachtet und vom Militärgericht strengstens bestraft. Cetinje am 10. April 1916. Der Kreiskommandant: Simonović m. p. [/] Oberst“; vgl. auch unter <<http://www.bildarchivaustria.at>>, 19.6.2018. Zur gebauten Seilbahn an sich vgl. bes. Norbert ZSUPANEK (Hg.), *Die Seilbahn Cattaro-Cetinje, Skruda-Seilbahn Cattaro-Krstac I*. Berlin 2007. Augenblicklich bestehen Pläne eines Wiener Büros, eine moderne 15 km lange Touristenumlaufseilbahn mit 8er Gondeln Kotor-Lovcen-Cetinje zu errichten, vgl. dazu unter <<http://www.fcp.at/de/projekte/seilbahn-kotor-lovcen-cetinje>>, 19.6.2018.

⁶ Vgl. Stefan LAUSCHER / Gerhard MOLL, *Jung-Lokomotiven. Lokomotivfabrik in Jungenthal*, Bd. 2: Bauarten und Typen. Freiburg 2014.

Manfred HILDERMEIER, Geschichte der Sowjetunion 1917-1991. Entstehung und Niedergang des ersten sozialistischen Staates. München: C. H. Beck Verlag. 2017. 2. Aufl. 1348 Seiten, 79 Tab., 10 Diagramme, 1 Kt., ISBN 978-3-406-71408-5, € 49,95

Nachdem 1998 die 1. Auflage erschien, bietet die 2. Auflage nicht nur eine Berücksichtigung des aktuellen Forschungsstands, sondern auch ein ausführliches zusätzliches Kapitel über das postsowjetische Russland 1991-2016. Die Kombination von fundierter historischer Einordnung aus einem gesellschaftsgeschichtlichen Ansatz heraus und detaillierter Kenntnis der Gegenwartsentwicklung macht dieses Kapitel zu einer der besten Analysen, die bisher über die postsowjetische Entwicklung vorliegen. Hildermeier ist mit dem Urteilen und Bewerten historischer Prozesse über das ganze Buch hinweg sehr vorsichtig. Mit umso größerer Wucht trifft daher den Leser seine Aussage im letzten Absatz des Buches „Nur *eine* Möglichkeit, die sich nach 1991 als Hoffnung abzeichnete, scheint inzwischen ausgeschlossen zu sein: dass sich eine Zivilgesellschaft erheben und eine politische Ordnung nach ihren Vorstellungen schaffen wird“ (1187).

Dieser Satz lässt sich durchaus auch als Resümee verstehen, denn dass die Zivilgesellschaft im heutigen Russland so schwach ist, stellt Hildermeier überzeugend auch und gerade als Erbe der Sowjetunion dar. Dies heißt ausdrücklich nicht, dass die Entwicklung hin zu einer „schwachen Gesellschaft“ erst nach 1917 einsetzte. Nach Hildermeier ist vielmehr das Gegenteil der Fall. Dennoch gilt ebenso, dass die stark ideologisch ausgerichtete Einparteienherrschaft der Bolschewiki in ihrer Entwicklung hin zur persönlichen Diktatur Stalins selbst im Rahmen der russischen Geschichte eine neue, bis dahin unvorstellbare Dimension der Unterwerfung der Gesellschaft erreichte. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang nur, dass