



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Die Machtpolitik Österreich-Ungarns und der
Eisenbahnbau in Bosnien-Herzegowina
1872 – 1914“

Verfasserin

Helga Berdan

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, im Februar 2008

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 312

Studienrichtung lt. Studienblatt: Geschichte

Betreuer: A.o. Univ.-Prof. Dr. Alojz Ivanišević

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort	3
2. Einleitung: Imperialismus und Eisenbahnbau	4
3. Der österreichische Eisenbahnbau	7
3.1. Die erste Privatbahnperiode 1827 bis 1841	8
3.2. Die erste Staatsbahnperiode 1841 bis 1854	11
3.3. Die zweite Privatbahnperiode 1854 bis 1874	13
3.4. Die zweite Staatsbahnperiode 1874 bis 1914	17
3.5. Lokalbahnen und Sekundärbahnen	19
4. Die österreichisch-ungarische Außenpolitik 1866 - 1878 und ihre Interessen und Ziele auf dem Balkan	24
4.1. Die Balkankrise 1875 – 1878 und die Haltung der österreichisch-ungarischen Außenpolitik	25
4.2. Das Mandat der europäischen Großmächte für Österreich-Ungarn am Berliner Kongress	28
4.3. Die „österreichische Kulturmission“	32
5. Türkische und österreichische Pläne einer Orientverbindung über Bosnien-Herzegowina	35
5.1. Das erste Projekt einer Orientverbindung über Bosnien	36
5.2. Die Trassierungsstudien der österreichischen Ingenieure Geiger und Lebret	37
5.3. Die Bauarbeiten am ersten Teilprojekt der Orientbahn in Bosnien-Herzegowina von Dobrljin nach Banja Luka	40
6. Der Beginn des Baues des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnnetzes in Zusammenhang mit der Okkupation 1878	42
6.1. Die Okkupation 1878	42
6.2. Rekonstruktion der Strecke Banja Luka – Dobrljin	46
6.3. Bau einer Eisenbahnverbindung von Slavonski Brod nach Bosanski Brod	47
6.4. Der Bau der „K.u.k. Bosnabahn“ und der Beginn des Schmalspurnetzes in Bosnien und der Herzegowina	48
6.5. Fortsetzung der „Bosnabahn“ von Zenica bis Sarajevo	50
6.6. Die „zweite Besetzungswelle“ durch die österreichische Bürokratie – der Aufbau der Verwaltung	53

7. Der Ausbau des bosnisch-herzegowinischen Schmalspurnetzes unter der Verwaltung Österreich-Ungarns 1878 – 1908	55
7.1. Bau der Bahnverbindung von Sarajevo über Mostar nach Metković 1884 bis 1891	55
7.1.1. Der Bau des Abschnittes von Metković nach Mostar	56
7.1.2. Der Weiterbau der Bahn von Mostar nach Sarajevo	58
7.2. Der Bau von Waldbahnen in Zusammenhang mit der Wirtschaftsentwicklung	60
7.2.1. Die Steinbeisbahn	63
7.2.2. Die Waldbahn Zavidovići – Kusače	64
7.3. Die Stadt- und Straßenbahn in Sarajevo	65
7.4. Militärische Eisenbahnprojekte	67
7.4.1. Bau der Strecke Gabela – Zelenika mit Flügelbahnen nach Trebinje und Gruž	68
7.4.2. Der Bau der „Bosnischen Ostbahn“	69
7.5. Das Sandschakbahn-Projekt von 1908 und die machtpolitischen Ziele Österreich-Ungarns	72
8. Die österreichisch-ungarische Balkanpolitik nach 1908 und das Eisenbahnbauprogramm für Bosnien-Herzegowina	78
8.1. Die letzte Phase des Eisenbahnbaues in Bosnien und der Herzegowina nach 1908: „Das große Eisenbahnbauprogramm“	82
8.2. Hauptziele der Eisenbahnpolitik in Bosnien-Herzegowina vor dem Ersten Weltkrieg	84
8.3. Das Scheitern der Realisierung des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnbauprogrammes	89
8.4. Die bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen zu Beginn des Ersten Weltkrieges	92
9. Resümee - Schlussbetrachtung	97
10. Quellen- und Literaturverzeichnis	105
Anhang	109
Karten – Trassierungsstudien über Bosnien und die Herzegowina	110
Zeichnungen und Illustrationen	113
HHStA – Aktenkopien	117
Die ersten Lokomotiven Bosnien-Herzegowinas	125
Umladevorrichtung in Bosanski Brod	130
Zusammenfassung – Abstract	132

1. Vorwort

Der erste indirekte Anstoß zu der vorliegenden Arbeit stammte von alten Ansichten aus Bosnien und der Herzegowina sowie aus der Bucht von Cattaro, die ich als Kind im Arbeitszimmer meines Großonkels bestaunte und die meine Fantasie beflügelten. Als ich viele Jahrzehnte später – dazwischen lag mein Berufsleben im Marketing- und Public Relations Sektor – von begeisterten Eisenbahnhistorikern über die Einmaligkeit des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnnetzes hörte, wurde mein Interesse zum zweiten Mal in diese Richtung gelenkt. Das Thema meiner Diplomarbeit begann im Rahmen meines derzeitigen Geschichtstudiums Formen anzunehmen.

Auf der Suche nach einem wissenschaftlichen Betreuer für mein Thema ging ich auf das Osteuropa – Institut und schilderte mein Projekt Herrn Universitätsprofessor Dr. Alojz Ivanišević. Ich hatte das Glück, dass meine Thematik seine Zustimmung und sein Interesse fanden.

Mein größter Dank gilt daher meinem wissenschaftlichen Betreuer Herrn Universitätsprofessor Dr. Alojz Ivanišević für seinen tatkräftigen Rat sowie seine geduldige und hilfsbereite Haltung, die er mir beim Verfassen meiner Arbeit zuteil werden ließ.

Wertvolle Unterstützung wurde mir auch im Zuge des Suchens bei der Forschungsarbeit durch Herrn Dr. Gerhard Gonsa vom Haus-, Hof- und Staatsarchiv und Herrn Hofrat Dr. Rill vom Österreichischen Staatarchiv zuteil.

Meinem Schwiegersohn und meiner Tochter danke ich für das „Einscannen“ der Karten und Bilder sowie für die technische Beratung bei meinen EDV-Problemen.

Meiner gesamten Familie gilt mein spezielles Lob für die erwiesene Geduld.

2. Einleitung:

Imperialismus und Eisenbahnbau

Die vorliegende Arbeit geht von dem Gesichtspunkt aus, dass das 19. Jahrhundert die Periode des entstehenden Imperialismus und des technischen Fortschritts bzw. der Industriellen Revolution war. Das Symbol für den technischen Fortschritt verkörperte die Eisenbahn.

Die Großmächte Europas suchten die Herrschaft bzw. Kontrolle über andere Länder zu erringen. Geprägt wurde der Begriff „Imperialismus“¹ in Zusammenhang mit dem Höhepunkt der europäischen Expansionsformen zwischen 1870 und 1914. Das Bemerkenswerte an dieser Entwicklung war, dass zwischen den europäischen Großmächten nicht nur ein Wettkampf um Gebietsgewinne, sondern auch um politische, ökonomische und kulturelle Einflussnahme entstand. Um der Konkurrenz in Zusammenhang mit der zunehmenden Industrieproduktion gewachsen zu sein, versuchte man Machtsphären über Rohstofflieferanten und Absatzmärkte aufzubauen.

Die Eisenbahn war für die Inbesitznahme oder Durchdringung fremder Länder und Kontinente das ideale Mittel. Bereits der amerikanische Bürgerkrieg sowie die Kriegsführung Radetzky's in Italien hatten bewiesen, dass dem Einsatz der Eisenbahn auch hohe strategische Bedeutung zukam. Truppentransport und Nachschub konnten wesentlich schneller und effizienter durchgeführt werden. Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn für den Export oder Import von Waren war enorm und ermöglichte immer höhere Produktionskapazitäten und Gewinne. Der Personenverkehr begünstigte nicht nur generell die Mobilität, sondern erweiterte zusätzlich den allgemeinen Horizont und ermöglichte auf

¹ Ausbreitung des Machtbereich eines Staates durch Eroberung, Besitzergreifung, Schaffung von Einfluss-sphären, Niederlassungen etc. Dieses Machtstreben wird vielfach auch mit einem Sendungsbewusstsein verknüpft. Die überseeische Macht- und Wirtschaftspolitik der Großmächte war eine Fortentwicklung der Kolonialpolitik der Seemächte vom 16. bis ins 18. Jahrhundert, in: Der neue Brockhaus, Bd. 2, S. 606

diese Weise auch eine soziale und kulturelle Einflussnahme.

Das folgenreiche Engagement der Habsburger Monarchie von 1878 bis 1914 in Bosnien-Herzegowina wird daher unter dem Blickwinkel und in der Wechselbeziehung der beiden Konstanten – imperialistische Ziele Österreich-Ungarns am Westbalkan und deren Verwirklichung mit Hilfe von großräumigen Eisenbahnprojekten – in der geschichtlichen Entwicklung dargestellt. Die Sichtweise des historischen Zusammenhangs dieser beiden Faktoren bestimmt Aufbau und Inhalt der vorliegenden Arbeit.

Es wird auch zu zeigen versucht, dass mit dem Eisenbahnbau die Basis für eine militärische und strategische sowie verwaltungstechnische und wirtschaftliche Anbindung von Bosnien-Herzegowina an die Doppelmonarchie geschaffen wurde.

Die anderen Großmächte wie z.B. England in Indien, Frankreich in Nordafrika nutzten ebenfalls den Eisenbahnbau zur Beherrschung von großen Gebieten – wie auch Russland mit der Transsibirischen Eisenbahn. In der vom Machtzusammenbruch betroffenen Türkei bemühten sich nahezu alle europäischen Großmächte und deren Finanzwelt um den Erhalt von sogenannten Eisenbahnkonzessionen. Um die Bewilligung zum Bau der „Bagdad-Bahn“ kämpften vor allem England und Deutschland, das als Sieger hervorging, hinter den diplomatischen Kulissen.

In Österreich-Ungarn tauchten erste Pläne für eine „Orientbahn“ mit dem Ziel, den Einfluss auf dem Balkan zu verstärken und dadurch die Vorrangstellung im Orienthandel zu gewinnen, bereits nach 1866 auf. Es kam zu einer Übereinstimmung zwischen Wien und Konstantinopel, das projektierte türkische Eisenbahnnetz mit jenem der Südbahn zu verbinden. Die Türkei plante bereits seit 1865 ihre nordwestlichen Provinzen mit Hilfe der Bahn stärker an Konstantinopel und Saloniki anzuschließen.²

² Peter Jordan, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes auf dem Gebiet des heutigen Jugoslawien (bis 1918). in: Richard G. Plaschka, Anna M. Drabek, Brigitta Zaar (Hrsg.), Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in den Beziehungen der österreichischen mit den südslawischen Ländern (Wien 1993), S. 21

Die Eingrenzung des Themas wurde daher unter folgenden Gesichtspunkten festgelegt:

Für die Auswahl des Zeitrahmens von 1872 bis 1914 war vor allem die Tatsache entscheidend, dass am 24. Dezember 1872 das erste Teilstück des großräumig geplanten, türkischen Eisenbahnnetzes auf dem Gebiet Bosniens von der österreichischen Grenze bei Dobrljin und Novi nach Banja Luka in einer Streckenlänge von 101,6 km eröffnet wurde. Der belgische Finanzier Baron Moritz von Hirsch erhielt bereits 1866 von Sultan Abdul Aziz die Konzession zum Bau des Gesamtprojekts. Die Betriebsführung sollte unter der Leitung der österreichischen Südbahngesellschaft erfolgen. Nach den schicksalhaften Ereignissen am 28. Juni 1914 in Sarajevo, die in weitere Folge den Anlass für den Ausbruch des Ersten Weltkriegs bildeten, wurde das inzwischen von Österreich-Ungarn in Bosnien-Herzegowina errichtete Schmalspurnetz ohne die geplanten Umbauten in Normalspur vor außerordentliche Anforderungen für Truppentransport und Nachschub gestellt. An diesen beiden Eckpunkten und der dazwischen liegenden eisenbahntechnischen Erschließung Bosniens und der Herzegowina in Zusammenhang mit der außenpolitischen Entwicklung orientiert sich die chronologische Darstellung.

Anstelle der Begriffe „Imperialismus“ und „Großmachtpolitik“ wurde der Ausdruck „Machtpolitik“ Österreich-Ungarns für den Titel gewählt, da die Stellung der Donaumonarchie als europäische Großmacht in dem vorliegenden Zeitraum bereits schwer erschüttert wurde.

Die gescheiterten Bemühungen um die wirtschaftliche und strategische Vormachtstellung am Balkan in Zusammenhang mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes von Bosnien-Herzegowina bilden den historischen Bezugsrahmen.

3. Der österreichische Eisenbahnbau

Im dritten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts waren auch in Österreich Bestrebungen im Gange, den von England ausgehenden technischen Fortschritt durch das Eisenbahnwesen für die verkehrsmäßige Verbindung der Gebiete und Wirtschaftszentren der Habsburgermonarchie zu nutzen.

Ab 1828 wurde mit der Pferdeeisenbahn von Budweis nach Gmunden ein erster Vorläufer des großen Verkehrsmittels des 19. Jahrhunderts – der Dampfeisenbahn – betrieben. Die Pferdeeisenbahn von Budweis über Linz nach Gmunden (zu den Salzbergwerken) war die erste Überlandstrecke. Ihr Erbauer, Franz Anton Ritter von Gerstner, erkannte zwar die Vorteile eines Betriebs mit Dampflokomotiven, jedoch gelang es ihm nicht, seine Ansicht durchzusetzen. Bei der Fertigstellung der gesamten Strecke im Jahr 1836 war sie bereits – technisch gesehen – veraltet, da sich der Dampfbetrieb in Europa und Amerika durchzusetzen begann.³

Die Geschichte des Dampfeisenbahnbaues in Österreich beginnt jedoch mit dem groß angelegten Plan einer Nord-Süd-Verbindung durch das Staatsgebiet der Donaumonarchie bis zum Adriatischen Meer.

Franz Xaver Riepl, Professor für Mineralogie und Warenkunde am Wiener Polytechnikum, entwarf als erster 1829 das Großraumkonzept für die Nord- und Süd-Verbindung von Galizien über Wien nach Triest.⁴ Dieses erste Konzept beinhaltet in seiner weiträumig geplanten Verkehrsverbindung nach Norden und Süden bereits die wesentlichen Grundlinien der Hauptverkehrsachse der späteren Entwicklung des österreichischen Eisenbahnbaues. Ausgangspunkt für seine Überlegungen war die Erkenntnis, dass nicht nur der

³ Richard Georg Plaschka, Jahrhundert der Eisenbahn, in: Richard G. Plaschka, Anna M. Drabek, Brigitta Zaar (Hrsg.), Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in den Beziehungen der österreichischen mit den süd-slawischen Ländern (Wien 1993), S. 4, 7

⁴ Karl Bachinger, Das Verkehrswesen, in: Alois Brusatti, Die Habsburgermonarchie 1848 – 1918, Bd.1 (Wien 1973), S. 278

Personenverkehr, sondern vor allem der Transport von Waren und Massengütern den entscheidenden Vorteil des Eisenbahnwesens ausmachten. Die für die Donaumonarchie als vorwiegendes Binnenland so wichtige Handelsverbindung durch die Eisenbahn zum Adriatischen Meer war damit erstmals dokumentiert (Gutachten Prof. Franz Xaver Riepls 1836)⁵. Aufgrund einer Studienreise nach England befürwortete Professor Riepl auch den Bau einer Eisenbahn mit Dampftrieb, da er sich dort bereits über die weit höhere Leistung der ersten Dampflokomotiven von George Stephenson gegenüber einer Pferdeisenbahn – wie jener von Budweis nach Gmunden - überzeugen konnte.

Den Plänen Riepls standen vor allem wegen des riesigen Ausmaßes und des damit verbundenen gewaltigen Kapitalbedarfes große Hindernisse im Wege. Auch das Kaiserhaus erkannte nicht den Wert dieser weitreichenden Pläne für eine verkehrsmäßige und wirtschaftliche Verbindung der Regionen der Monarchie.

3.1. Die erste Privatbahnperiode 1827/28 bis 1841

Bereits 1836 interessierte sich jedoch der Bankier Baron Salomon Rothschild für das Projekt der nördlichen Linie in die Bergbauggebiete Galiziens. Beinhaltete doch die Planung Prof. Riepls die Einbeziehung der Textil- und Zuckerfabriken in Schlesien und Mähren, die Kohle- und Erzvorkommen im Ostrauer Becken sowie die Salzbergwerke bei Bochnia in Galizien. Es gelang dem Finanzier Rothschild die vorhandenen Bedenken und Widerstände gegen den Bau der wirtschaftlichen Erfolg versprechenden Eisenbahnlinie zu überwinden und am 4. März 1836 ein Privilegium für fünfzig Jahre von Kaiser Ferdinand zu erhalten.⁶

Die Eisenbahnlinie erhielt daher den Namen Kaiser-Ferdinand-Nordbahn und sollte

⁵ Elfriede Perz, Der Ausbau des südwestlichen Eisenbahnnetzes der österreichisch-ungarischen Monarchie von den Anfängen bis zum Jahre 1918, Phil. Diss., (Wien 1965), S. 7

⁶ Susanne Dressler, Der österreichische Eisenbahnbau von den Anfängen bis zur Wirtschaftskrise des Jahres 1873, in: Karl Gutkas, Ernst Bruckmüller (Hrsg.), Verkehrswege und Eisenbahnen (Wien 1989), S. 74

die Industrie- und Bergbaugebiete sowie die Städte Brünn und Prag, Lemberg und Krakau mit dem Zentrum der Monarchie in Wien verbinden.

Bald nach Baubeginn erfolgte bereits die Eröffnung der ersten Teilstücks von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram (37 km) am 1. November 1837: Es war die erste dampfbetriebene Strecke Österreichs. Nach der Errichtung von zwei Behelfsbrücken über die Donau, konnte die gesamte Strecke vom „Kaiser-Ferdinand-Nordbahnhof“ beim Prater in Wien bis nach Deutsch-Wagram ab 6. Jänner 1838 befahren werden.

Die ersten eingesetzten Dampflokomotiven kamen aus England von der Fabrik Robert Stevensons, dem Sohn von George Stevenson.

Ein weiterer wesentlicher Erfolg konnte mit der Anbindung an das Netz der preußischen Wilhelmsbahn durch den Bau der Strecke Leipnik – Oderberg 1847 erreicht werden.

Die Eisenbahnverbindung von Wien über Breslau nach Berlin war damit in einer Fahrzeit von 38 Stunden möglich. Die Vollendung der Gesamtstrecke der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn von Wien nach Krakau konnte am 1. August 1856 verwirklicht werden.⁷

Die Durchführung des Ausbaues der südlichen Linie nach Triest – der Südbahn - gestaltete sich weit schwieriger und konnte erst später fertiggestellt werden.

Auch für den Bahnbau nach Süden interessierte sich ein prominenter Bankier. Simon Georg Freiherr von Sina bewarb sich 1836 um ein entsprechendes Privileg bei Kaiser Ferdinand. Jedoch wurde der große Plan einer Bahnlinie bis nach Triest zur Erreichung des Adriatischen Meeres vorerst aufgegeben und zunächst nur zwei Strecken – nach Raab (Győr) und nach Gloggnitz – projektiert. Baron Sina erhielt dafür nur eine vorläufige Baubewilligung. Seitens des Staates wurde ein Rückkaufrecht einbehalten.

⁷ Dressler , S.76

Mit den Bauarbeiten wurde 1839 im Teilbereich der Strecke Baden – Wiener Neustadt begonnen. Die Eröffnung des gesamten Streckenabschnitts Wien – Gloggnitz erfolgte am 5. Mai 1842.

Die erste Dampflokomotive, die auf der Südbahn eingesetzt wurde, stammte aus der Fabrik William Norris in Philadelphia in Nordamerika.⁸ Jedoch konnten bereits ab 1840 in der Maschinenfabrik der “Wien – Gloggnitzer Bahn” unter der Direktion des schottischen Ingenieurs John Haswell die ersten österreichischen Lokomotiven erzeugt werden.⁹

Für die Teilstrecke Wiener Neustadt – Gloggnitz war aber kein Alleinbetreiber-Recht an die Privatgesellschaft des Bankiers Baron Sina erteilt worden, da bereits verschiedene andere Interessen sowie die Überlegung, eine Staatsbahn nach Süden zu errichten, bestanden.¹⁰

Seitens der kaiserlichen Regierung wurde nun endlich die Wichtigkeit und der handelspolitische Vorteil einer Eisenbahnverbindung von Wien nach Triest als Staatsinteresse erkannt.

Die Grundsatzfrage, ob man dem Gebirge ausweichen und die Strecke dem Alpenost-rand entlang über Ödenburg führen sollte oder die Überschreitung des Semmerings wagen könne, beherrschte die innenpolitische Diskussion. Es war das energische Eintreten Erzherzog Johanns, das den Ausschlag für den Bau über den Semmering auf österreichischem Gebiet gab¹¹.

Wirtschaftliche Nachteile durch eine Umleitung des Warenverkehrs über Ungarn wurden befürchtet – vor allem für die Industriegebiete in der Steiermark. Der Erzherzog

⁸ Dressler, S. 77

⁹ Herbert Matis, Karl Bachinger, Österreichs industrielle Entwicklung, in: Alois Brusatti (Hrsg.) Die Habsburgermonarchie 1848 – 1918, Bd.1 (Wien 1973), S. 182

¹⁰ Perz, S. 20

¹¹ Ebenda, S. 24

hielt es aber auch aus politischen Gründen für günstiger, die gesamte Strecke über österreichisches Gebiet zu führen. Diese Tatsache zeigt ganz eindeutig, dass Politik und Wirtschaftsinteressen einen entscheidenden Einfluss auf die Streckenführung des österreichischen Eisenbahnnetzes ausübten. Der Ausdruck „Eisenbahnpolitik“ hat somit seine Berechtigung - vor allem für die Staatsinteressen im 19. Jahrhundert.

Am Anfang des Eisenbahnbaues in Österreich standen zwar Initiative und Kapital großer Bankhäuser, die Konzessionen für den Bau und Betrieb der ersten Privatbahnen erwarben. Diese privaten Unternehmungen hatten jedoch einen vorwiegend spekulativen Hintergrund und hoch reichende Erwartungen in den Gewinn bzw. die Renditen des eingesetzten Aktienkapitals. Als sich diese Hoffnungen nicht erfüllten und die Baukosten höher als erwartet lagen, kamen viele dieser Gesellschaften in große finanzielle Probleme, was zu einem Stillstand im Ausbau der projektierten Eisenbahnstrecken führte. An den Staat wurden Forderungen nach finanzieller Unterstützung und Zinsgarantie gerichtet.¹² Diese Situation in den Jahren 1840/41 führte zu einer Wende in der österreichischen Eisenbahnpolitik. Der Staat griff ein.

3.2. Die erste Staatsbahnperiode von 1841 bis 1854

Während dieser ersten Verstaatlichungsmaßnahmen von 1841 bis 1854 wurden bisher private Bahnlinien durch den Staat angekauft. Mit der Schaffung eines Eisenbahnbauprogramms wurde 1841 ein umfassendes Verkehrskonzept für den Aufbau und die Streckenführung eines österreichischen Eisenbahnnetzes erstellt. Im Mittelpunkt des Konzepts stand der weitere Ausbau der nördlichen und südlichen Hauptlinien wie sie bereits von Franz Xaver Riepl in den Grundzügen projektiert worden waren.

¹² Bachinger, S. 279

Neu hinzugekommen in der Planung war die aus politischen wie wirtschaftlichen Gründen längst fällige Ost-West-Verbindung nach Bayern, um die notwendige Anbindung an internationale Strecken in Westeuropa nicht zu verpassen. Auch der schwelende Konflikt mit Preußen legte diese Aktion nahe.

Außer den Staatsbahn-Strecken Wien – Prag, Wien – Triest und Wien – Bayern, die absolute Priorität hatten, wurde der Ausbau von Eisenbahnlinien in Oberitalien aus strategischen Gründen forciert.

Die Leitung der Staatsbahnen wurde Freiherrn Carl Friedrich von Kübeck, dem Präsidenten der Allgemeinen Hofkammer, unterstellt. Er zeichnete für das Eisenbahnbauprogramm von 1841 verantwortlich und holte internationale Experten wie Francesconi, Negrelli und Ghega in den Staatsdienst. Vorrangig in Angriff genommen wurden die Strecken Olmütz – Prag (Eröffnung 1. September 1845) und Mürzzuschlag – Graz (Eröffnung 21. Oktober 1844).

Der Bahnbau in der Steiermark stand unter besonderer Förderung von Erzherzog Johann. So konnte bereits am 16. August 1849 ein weiteres Teilstück der Südbahn von Graz über Marburg nach Laibach dem Verkehr übergeben werden.

Die Verbindung der Südbahnstrecken über den Semmering:

Die schwierigste Strecke von Gloggnitz nach Mürzzuschlag über den Semmering wurde Carl Ritter von Ghega in Planung und Ausführung übertragen. Obwohl damals noch keine für den Betrieb im Gebirge geeignete Lokomotive existierte, entschied sich Ghega für den Einsatz von Dampflokomotiven auf der 41 km langen Gebirgstrecke, deren Steigung mit Viadukten und Tunnels bezwungen werden sollte. Für Konstruktion und Bau einer geeigneten Lokomotive wurde ein Wettbewerb mit anschließendem Wettrennen europaweit ausgeschrieben. Den Sieg errang zwar die „Bavaria“ aus der Maschinenfabrik Maffei in

Hirschau/München, konnte sich aber letzten Endes doch nicht beim Einsatz im Gebirge bewähren. Erst die „Engerth-Maschine“ – konstruiert von Wilhelm Engerth - kann als die erste Gebirgslokomotive im Betrieb bezeichnet werden.

Die Bauarbeiten zur Errichtung der Semmeringstrecke erfolgten nach den Revolutionsjahren 1848/49 und wurden am 23. Oktober 1853 abgeschlossen. Aufgrund der großen Arbeitslosigkeit kamen 20.000 Arbeiter zum Einsatz, die unter unvorstellbaren Bedingungen und Mühen diese Großeistung des Eisenbahnbaues mit vollbrachten.¹³

Als erste Gebirgsbahn der Welt stellt die Semmeringbahn eine Pionierleistung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens dar. Nach dem auch mit der Strecke Laibach – Triest als letztes Teilstück die Durchquerung des Karsts gelang, konnte 1857 die gesamte Südbahnstrecke von Wien nach Triest in Betrieb genommen werden.

Eine Veränderung im österreichischen Eisenbahnwesen vollzog sich jedoch durch die Auswirkung der Kriege zur Niederschlagung der Revolutionen 1848/49, die Vorbereitung auf den Krimkrieg bzw. die Besetzung der Donaufürstentümer, die enorme Summen des Staatbudgets beanspruchten, sodass eine weitere Finanzierung des Staatsbahnnetzes im bisherigen Umfang nicht mehr möglich erschien. Es wurde daher notwendig, zur Stützung der Staatskasse Privatisierungen vorzunehmen, die auch die Staatsbahnen betrafen.¹⁴

3.3. Die zweite Privatbahnperiode von 1854 bis 1874

Am 31. Oktober erfolgte der Verkauf der nördlichen und südöstlichen Staatsbahnen an eine neu ins Leben gerufene Aktiengesellschaft unter dem Namen „K.k. privilegierte Österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“, an der internationale Banken wie Rothschild, Eskeles, Pereira und die französische „Société General du Credit Mobilier“ beteiligt waren. Für private Unternehmen wurde sogar eine Zinsgarantie für den Bau neuer Bahnlinien durch das 1854 geschaffene „Konzessionsgesetz“ ermöglicht.

¹³ Dressler, S. 79 - 80

¹⁴ Bachinger, S. 283 - 284

In dieser Ära wurde eine rege Bautätigkeit entfaltet. Viele der Hauptlinien des österreichischen Eisenbahnnetzes wurden geschaffen.

Noch im Jahr 1854 entschloss man sich den Bau der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn von Wien über Linz nach Salzburg einschließlich einer Verbindung nach Passau mit privatem Kapital zu errichten.

Für die Planung dieser Strecke waren nicht nur wirtschaftliche Erwägungen sondern vor allem staatspolitische Interessen maßgebend. Im Hinblick auf die bereits erwartete kriegerische Auseinandersetzung mit Preußen war die Verbindung mit den süddeutschen Staaten von hoher strategischer Priorität. Mit Bayern wurde im Rahmen eines Staatsvertrages (bereits 1851) eine Übereinkunft über die Fortsetzung dieser Linie auf bayrischem Staatgebiet geschlossen. Für die Festlegung der Streckenführung von Wien nach St. Pölten wurde aufgrund der strategischen Argumente der Heeresleitung die teurere Variante durch den Wiener Wald sowie am linken Donauufer gewählt.¹⁵ (Die billigere Trassierung am rechten Donauufer wäre im Ernstfall schwieriger zu verteidigen gewesen.) Die Eröffnung der gesamten Strecke konnte nach relativ kurzer Bauzeit am 12. August 1860 vollzogen werden.

In diese zweite Periode des privaten Eisenbahnbaus fällt auch die 1856 konzessionierte Kaiser-Franz-Josef-Orientbahn, deren Linienführung von Wien über Ödenburg (Sopron) nach Fünfkirchen (Pécs) und Esseg (Osijek) sowie nach Semlin (Zemun) bzw. Belgrad verlaufen sollte. Diese Streckenführung war im Hinblick auf eine Verbindung zur türkischen Grenze geplant. Jedoch wurde die Bau- und Betriebsgesellschaft 1859 in die neu gegründete (private) Staatseisenbahngesellschaft „K.k. privilegierte Südbahn“ eingegliedert, was zu einer Begrenzung des vorgesehenen Bahnnetzes im Süden mit

¹⁵ Dressler, S. 81

Nagy Kanisza sowie zur Errichtung der Verbindung Budapest – Marburg (Maribor) führte, da die Südbahngesellschaft eindeutig auf ihre Zielrichtung nach Triest ausgerichtet war. Insgesamt umfasste die „K.k. privilegierte Südbahngesellschaft“ außer der gesamten Strecke von Wien nach Triest und der Kaiser-Franz-Josef-Orientbahn auch die Kärntner Bahnen, die „K.k. Südtiroler Staatbahnen“ sowie Bahnen in Nordtirol und Oberitalien.¹⁶

Ein Kuriosum besonderer Art stellte die sogenannte Aspangbahn dar, deren Konzessionierung an eine belgische Gesellschaft „Société belge des Chemins de Fer“ als Wien-Saloniki-Bahn erteilt wurde und die eigentlich für eine Verbindung über Brod an der Save in Slawonien nach Bosnien und weiter nach Saloniki geplant war. Sie blieb wie damals viele Projekte unvollendet und beschränkte sich auf das Teilstück Wien - Aspang, das erst 1881 fertiggestellt war.¹⁷

Von weitaus größerer Bedeutung war die 1866 an ein inländisches Konsortium vergebene Kaiser-Franz-Josefs-Bahn von Eger über Pilsen, Budweis und Gmünd nach Wien, bei der strategische Überlegungen eine bedeutende Rolle spielten. Auf Ersuchen des Generalstabes wurde mit dem Bau der Strecke von Budweis nach Pilsen begonnen, die im September 1868 fertiggestellt werden konnte. Aus der bitteren Erfahrung im Krieg gegen Preußen hatte man gelernt, von welchem großen Nutzen der Einsatz der Eisenbahn auf dieser Strecke gebracht hätte. Von Pilsen wurde die Linie über Gmünd und Eggenburg nach Wien fortgesetzt und im Jahr 1870 eröffnet.

Mit der Kronprinz-Rudolf-Bahn wurde eine Verbindung von der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn von Amstetten über Waidhofen a.d. Ybbs, Selzthal, Neumarkter Sattel, Villach, Tarvis nach Laibach zur Südbahn geschaffen. Das Hauptziel der Streckenführung war die Anbindung bedeutender Industriegebiete an das Eisenbahnnetz, was

¹⁶ Dressler, S. 81

¹⁷ Fritz Stöckl, Eisenbahnen in Südosteuropa (Wien 1975), S. 13

durch Stichbahnen von Hieflau nach Eisenerz, von St. Michael nach Leoben, von Zeltweg nach Fohnsdorf, von Launsdorf nach Hüttenberg u.a. ermöglicht wurde.

Ebenfalls aus wirtschaftlichen Gründen wurde die Graz-Köflacher-Bahn errichtet, um die Braukohle aus den Voitsberger, Köflacher und Lankowitzer Kohlenbergwerken nach Graz befördern zu können.¹⁸

Der Bahnbau in Tirol war durch das Eisenbahnbauprogramm von 1841 vernachlässigt worden. Jedoch wurde das Projekt einer Tiroler Bahnlinie vor allem von Bayern als auch von der militärischen Führungsebene – durch Feldmarschall Radetzky – unterstützt. 1858 wurde die Eisenbahnverbindung von Innsbruck über Kufstein nach Rosenheim unter der Leitung von Carl Ritter von Ghega gebaut. 1851 erfolgte nach den Plänen von Negrelli die Errichtung der Strecke Verona –Bozen.

Die verkehrstechnisch bedeutendste Verbindung nach Italien wurde ab 1861 mit dem Bau der Brenner-Bahn begonnen. Nach der Errichtung der Semmeringbahn war diese Linie die zweite große Gebirgsbahn in den Alpen, die ebenfalls unter enormen Anstrengungen und hohem technischen Können realisiert wurde. Wassereinbrüche, hartes Schiefergestein, Lawinen und Schneeverwehungen stellten große Gefahren für die etwa 10.000 eingesetzten Arbeiter dar. Anders als bei der Semmeringbahn konnte auf „Kunstbauten“ verzichtet werden, da die Technik bereits große Fortschritte beim Tunnelbau aufzuweisen hatte. Nach langwierigen Arbeiten und einer Bauunterbrechung aufgrund von Schwierigkeiten beim Durchbruch des Aster Kehrtunnels konnte die Brenner–Bahn am 24. August 1867 eröffnet werden.¹⁹

Damit wurden im Zeitabschnitt der zweiten Ära der Privatbahnen von etwa 1854 bis 1873 die wesentlichen Hauptverkehrslinien Österreichs ausgebaut bzw. errichtet,

¹⁸ Dressler, S. 83 - 84

¹⁹ Ebenda, S. 85 - 86

die bis heute die Grundstruktur des modernen Verkehrswesens bilden.

Dieser Eisenbahnboom, der durch immer zahlreichere Aktiengesellschaften mit der Hoffnung auf raschen Gewinn durch die liberale Politik des „Staatsgarantiesystems“ aufgeheizt wurde, führte zu einer Expansion und Verdichtung des österreichischen Eisenbahnnetzes, eröffnete aber auch Börsen- und Bodenspekulationen Tür und Tor. Für die Staatskasse wurden die Zinsgarantien auf längere Frist untragbar. Es war jedoch die 1873 herein brechende Weltwirtschaftskrise, die zu einem Rückzug des Privatkapitals führte und damit zu einem Umdenken in der öffentlichen Meinung führte. 1877 wurde im Reichsrat das „Sequestrationsgesetz“ erlassen, das die zweite Staatsbahnperiode einleitete.²⁰

3.4. Die zweite Staatsbahnperiode von 1874 bis 1914

Hauptziele dieser zweiten Verstaatlichungswelle waren die Rückführung der gesamten großen Streckenverbindungen von Norden nach Süden und von Osten nach Westen sowie der Bau von Ergänzungslinien, Nebenbahnen, Lokalbahnen und Sekundärbahnen wie Stadt- und Straßenbahnen u.a.

Als rechtliche Grundlage für die angestrebte Verstaatlichung diente das sogenannte Sequestrationsgesetz, das „die Regierung ermächtigte, einerseits Bahnen, die ständig Zuschüsse, Vorschüsse usw. benötigten, in den Staatsbetrieb zu übernehmen und andererseits sogenannte „garantierte“ Bahnen, welche mehr als die Hälfte des garantierten Reinertragsresultates jährlich in Anspruch nahmen, kurzerhand zu verstaatlichen.“²¹

Dieser Verstaatlichungsprozess konnte etwa bis zur Jahrhundertwende abgeschlossen werden.

²⁰ Bachinger, S. 292 - 294

²¹ Alfred Niel, Die österreichischen Eisenbahnen von der zweiten Staatsbahnperiode bis zum Ersten Weltkrieg, in: Karl Gutkas, Ernst Bruckmüller, S. 89

Diese zweite Staatsbahnära hat aber auch technische Höchstleistungen österreichischer Ingenieurbaukunst aufzuweisen wie den Durchstich des 10 km langen Arlbergtunnels anlässlich des Baus der Arlbergbahn und die technisch und finanziell besonders aufwendige Errichtung der Tauernbahn mit den Anschlussstrecken durch die Karawanken und die Julischen Alpen.

Ein eisenbahnhistorischer Sonderfall dieser Epoche ist der Ausbau des größten Schmalspurnetzes anlässlich der Okkupation 1878 in Bosnien und der Herzegowina unter der österreichisch-ungarischen Heeresleitung sowie unter der Landesverwaltung ab 1895,²² dem ein Hauptteil dieser Arbeit gewidmet ist.

Für die Ergänzung der bereits bestehenden Hauptlinien wurde eine zusätzliche Verbindung außer der Südbahn von Salzburg bzw. Süddeutschland nach Triest angestrebt. Im Zuge eines Großraumplanes für den Eisenbahnverkehr wurden ab 1901 die bereits erwähnten Gebirgsbahnen errichtet:

die Tauernbahn von Schwarzach - St. Veit nach Spittal am Milstättersee,

die Karawankenbahn als Fortsetzung über Klagenfurt und Villach nach Aßling/Jesenice,

die Wocheiner Bahn von Jesenice über Görz nach Triest,

die Wechselbahn von Aspang über Graz nach Hartberg als zweite Eisenbahnlinie

zwischen Wien und Graz.²³

Die Grundlage dafür war das 1901 vom Reichsrat beschlossene „Eisenbahnbau- und Investitionsgesetz“.

²² Alfred Horn, Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina (Wien 1964), S. 11

²³ Niel, S. 95

Der Bau der Arlbergbahn:

Die bereits seit langem nötige Verbindung von Tirol nach Vorarlberg wurde aus staatspolitischen Gründen immer dringender, als die deutsche Zoll- und Handelspolitik Bismarcks zunehmend die Ausmaße einer wirtschaftlichen Blockade Österreichs annahm.

Auf diesem Weg konnte außerdem eine Verbindung zu dem schweizerischen und dem französischen Bahnnetz erreicht werden.

Unter der Leitung von Julius Lott, der auch am Bau der Brenner Bahn mitgewirkt hatte, begannen die Bauarbeiten am 20. Juni 1880. Nach dem riskantem Durchschlag des 10 km langen Arlbergtunnels am 19. November 1883, der mit größter Präzision bewältigt werden konnte, wurde auch dieses schwierige Eisenbahnprojekt nach relativ kurzer Bauzeit erfolgreich abgeschlossen.²⁴

Weitere eisenbahnhistorische Großereignisse dieser Ära waren die erste Fahrt des legendären „Orient-Express“ von Paris über Wien nach Konstantinopel am 6. Juni 1883, dessen erste Schlafwagen bei der Waggonfabrik Wien-Simmering gebaut wurden, sowie die Inbetriebnahme der ersten elektrischen Bahn Europas, von der Südbahn bei Mödling in die Hinterbrühl im gleichen Jahr...²⁵.

3.5. Lokalbahnen und Sekundärbahnen (Stadt-, Straßen- und Zahnradbahnen)

Für die Förderung der Errichtung von Neben- und Lokalbahnen wurde seitens des Staates eine weitere gesetzliche Initiative mit dem „Gesetz betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen“ 1880 geschaffen.²⁶

Zweck dieser Maßnahme war es, die Anlage von Neben- und Lokalbahnen auch in abgelegene Gebiete zu erreichen, wofür bisher kein Interesse aufgrund der geringen Rentabilität bestanden hatte. In diesem Zusammenhang sollte auch privaten Unter-

²⁴ Niel, S. 93

²⁵ Ebenda, S. 92

²⁶ Ebenda, S. 90

nehmungen für den Bau von Lokalbahnen eine besondere staatliche Förderung wie finanzielle Zuschüsse, Steuerbegünstigungen sowie eine begrenzte Ausfallhaftung gewährt werden. Außerdem wurden seitens der Behörden die Bau- und Betriebsvorschriften sowie Sicherheitsbestimmungen weitgehend erleichtert.

Allerdings unter einer besonderen Bedingung: Beim Bau von Schmalspurbahnen durfte nur eine genau festgelegte Spurweite von 760 mm verwendet werden.

Damit stand ein wesentliches Ereignis der österreichisch-ungarischen Außenpolitik in Zusammenhang: die Okkupation von Bosnien und der Herzegowina im Jahr 1878. Weil im Zuge der militärischen Besetzung mehr oder weniger aus Zufall diese Spurweite beim mit größter Eile durchgeführten Eisenbahnbau verwendet wurde, erfolgte diese Bestimmung im Hinblick auf die Möglichkeit, für einen eventuellen Einsatz im Kriegsfall (z.B. mit Serbien) auch das Bahnmateriale der österreichischen Schmalspurbahnen verwenden zu können. Für die Spurweite von 760 mm bürgerte sich daher die Bezeichnung „bosnische Spur“ ein, die aufgrund dieses Gesetzes überall in der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie verwendet werden musste.²⁷

Damit bestand auch im Bereich des Einsatzes der Schmalspurtechnik ein Zusammenhang zu den außenpolitischen Erfordernissen und deren Auswirkungen auf das österreichische Eisenbahnwesen.

Als wichtigste Bauten im Bereich der österreichischen Schmalspurbahnen können die Salzkammergut-Lokalbahn, die Gurktalbahn, die Zillertalbahn, die Stubaitalbahn, die Mariazeller Bahn, die Waldviertelbahn u.a. sowie viele Werksbahnen in den Industriegebieten bezeichnet werden.

Auf dem Gebiet der Sekundärbahnen ist vor allem der Bau der Wiener Stadtbahn als technische und architektonische Leistung (nach den Entwürfen von Otto Wagner)

²⁷ Niel, S. 91

hervorzuheben. Aber auch hier waren strategische Gesichtspunkte für den Ausbau in Normalspur und mit zwei Geleisen ausschlaggebend, um den Anschluss an alle in Wien befindlichen Hauptbahnhöfe für Truppentransporte im Kriegsfall gewährleisten zu können.²⁸

Die Pressburger Bahn von Wien über Fischamend, Petronell, Hainburg, Berg nach Pressburg war ein Unikum, da sie eine Verbindung einer Straßenbahn mit einer Eisenbahnstrecke darstellte.

Die ersten Zahradbahnen in Österreich auf den Kahlenberg, den Schafberg, den Schneeberg und die Tiroler Achenseebahn wurden nach Schweizer Technik gebaut. Diese technischen Erkenntnisse wurden bereits bei der Überwindung des Ivan-Sattels auf der Schmalspurstrecke von Sarajevo nach Mostar 1891 in Bosnien – Herzegowina angewandt.

Zusammenfassung

Im Überblick gesehen ist der Beginn des Ausbaues des österreichischen Eisenbahnnetzes durch folgende Leistungen gekennzeichnet^{29, 30}:

- 1824 erste Überland- Pferdebahn des Kontinents: von Linz nach Budweis
- 1837 Österreichs erste Dampfeisenbahn: von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram als erstes Teilstück der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn
- 1842 Eröffnung des ersten Teilstücks der Südbahn: Wien – Gloggnitz
- 1854 erste Gebirgsbahn der Welt: Überquerung des Semmerings auf der Strecke Gloggnitz - Mürzzuschlag

²⁸ Niel, S. 94

²⁹ Richard Georg Plaschka, Jahrhundert der Eisenbahn, in: Eisenbahnbau und Kapitalinteressen, S. 7

³⁰ Bachinger, S. 279

Weitere bedeutende Leistungen in der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens:

- 1847 die Verbindung der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn bei Oderberg mit der preußischen Wilhelmsbahn
- 1857 die Durchquerung des Karsts auf der Strecke Laibach – Triest
- 1866/67 Bau der Brenner Bahn
- 1878 Bau des österreichischen Schmalspurnetzes in Bosnien-Herzegowina
- 1883 Bau der Arlbergbahn
- 1905 Bau der Tauernbahn

Vor allem die Überwindung des Semmerings sowie die Durchquerung des Karsts zählen zu den größten weltweit anerkannten Ingenieurleistungen der österreichischen Eisenbahntechnik, dem die großen Alpenbahnen wie die Brenner Bahn, die Arlbergbahn und die Tauernbahn folgten.

Das österreichische Schmalspurnetz in Bosnien-Herzegowina nimmt sowohl auf technischem Gebiet sowie in der eisenbahnhistorischen Entwicklung eine Sonderstellung ein und ist im Folgenden das Thema der vorliegenden Diplomarbeit.

Bei all diesen angeführten österreichischen Eisenbahnprojekten zeigte sich ein immer wiederkehrendes Grundproblem – großartigen Ideen und technischen Leistungen auf der einen Seite stand eine Schwäche an Finanzkapital auf der anderen Seite gegenüber.

Ein Vergleich mit den quantitativen Daten bezüglich Schienennetz, Kapitalaufwand und Lokomotiven in anderen europäischen Ländern unterstreicht diese Tatsache.³¹

Entwicklungsstand des Eisenbahnwesens in verschiedenen europäischen Staaten (1846):

	Schienenlänge in km	Aufwand in Mill. Gulden C.M.	Lokomotiven
Österreich	1367	80,3	242
England	3773	816,2	1428
Deutschland	3245	211,9	480
Frankreich	1459	190,8	440
Belgien	609	66,7	200

Quelle: Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Anfängen bis zum Jahr 1867, in: Geschichte d. Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie, hrsg. v. Hermann Strach I/1 (Wien-Teschen-Leipzig 1898), S. 249

³¹ Bachinger, S. 280

4. Die österreichisch-ungarische Außenpolitik 1866 bis 1878 - ihre Interessen und Ziele auf dem Balkan

Der Aufstieg Preußens zur dominierenden Macht in Deutschland und Europa nach dem Krieg mit Österreich 1866 und dem Krieg mit Frankreich 1870/71 bewirkte in der Folge eine grundlegende Umorientierung der Außenpolitik der Habsburger Monarchie.

Die Niederlage gegen Preußen in der Schlacht bei Königgrätz am 3. Juli 1866 hatte eine sich bereits abzeichnende Entwicklung endgültig bestätigt. Österreich verlor nicht nur seine Führungsrolle im Deutschen Bund (als dessen Reichsverweser noch 1848 Erzherzog Johann gewählt worden war), der anschließend in Prag geschlossene Friedensvertrag besiegelte auch die Auflösung des Deutschen Bundes und damit „das Ende von Österreichs Zugehörigkeit zu Deutschland.“³² Eine weitere Folge des verlorenen Machtkampfes gegen Preußen und seinen Verbündeten Italien war der Verlust von Venetien, da in einem Geheimvertrag mit Napoleon III. dessen Neutralität mit der Abtretung von Venetien an Italien erkaufte worden war. Die Siege über Italien bei Custoza und in der Seeschlacht bei Lissa konnten an dieser Tatsache nichts ändern. Da bereits 1859 im Zuge der Niederlage gegen Piemont-Sardinien die Lombardei abgetreten werden musste, war nun auch die von Feldmarschall Radetzky so erfolgreich verteidigte Vorherrschaft in Oberitalien verloren gegangen. Österreich hatte nicht nur seine Führungsrolle unter den deutschen Staaten verloren, auch seine Stellung als Großmacht war u.a. durch die Gebietsverluste in Italien geschwächt.

Der Gesichtswinkel der außenpolitischen Zielsetzungen wurde daher nach dem Verlust der Einflussphären im Westen gezwungenermaßen nach Osten – auf den Balkan – gelenkt.

³² Bertrand Michael Buchmann, *Kaisertum und Doppelmonarchie* (Wien 2003), S. 107;
Frank Zimmer, *Bismarcks Kampf gegen Kaiser Franz Joseph, Königgrätz und seine Folgen* (Graz 1996)

4.1. Die Balkankrise 1875 – 1878 und die Haltung der österreichisch-ungarischen Außenpolitik

Auch am Balkan stand Österreich-Ungarn einem starken Konkurrenten, dem Zarenreich, gegenüber. Russland gewann durch seine militärischen Erfolge über die Türkei immer mehr an Einfluss. Die bisherige Politik der Absicherung bestehender Verhältnisse war zu wenig. Es bestand die unmittelbare Gefahr, dass die im Osmanischen Reich benachteiligten christlichen Völker – vor allem die Slawen – zu einer leichten Beute der panslawistischen Propaganda werden könnten.

Zar Alexander II. belebte die Idee der Gründung von Schutzstaaten, in dem er ihr einen modernen Charakter verlieh: Zusätzlich zur traditionellen religiös-orthodoxen Ideologie wurde die gemeinsame national-slawische Identität zum Motto russischer Großmacht-politik - eine nicht zu unterschätzende Gefahr für den Habsburgischen Vielvölkerstaat mit seinem großen slawischen Bevölkerungsanteil!³³

Auch andere territoriale Überlegungen unterstützten diesen Umschwung in der österreichisch-ungarischen Außenpolitik. Der Gedanke einer Machterweiterung im Westen des Balkan gehörte schon lange zu den strategischen Überlegungen im Bereich militärischer Interessen. Schon 1856 hatte Feldmarschall Radetzky auf die Bedeutung von Bosnien-Herzegowina als notwendiges Hinterland für Istrien und Dalmatien hingewiesen. Ministerpräsident Beust, der auch das Außenministerium leitete, glaubte aber noch an der traditionellen turkophilen Politik festhalten zu müssen.³⁴

Als Julius Graf Andrassy 1871 mit der Leitung der auswärtigen Angelegenheiten betraut wurde, war die Beachtung und Beobachtung der politischen Vorgänge auf dem Balkan

³³ August Fournier, *Wie wir zu Bosnien kamen* (Wien 1909), S. 8

³⁴ Ebenda S. 3 - 4

für die Donaumonarchie von größter Wichtigkeit. Denn die von der Türkei nach dem Krimkrieg seitens der Signatarmächte des Pariser Traktates von 1856 erreichten Zusagen, „ihre Völker und Länder fortan den Anforderungen europäischer Kultur entsprechend zu regieren und zu verwalten, hatten zwar Reformgesetze mit sich gebracht“³⁵, die aber am Widerstand der muslimischen Bevölkerung scheiterten. Der Aufstand der bedrängten christlichen Untertanen 1875 zuerst in der Herzegowina, der auch nach Bosnien übergriff, berührte unmittelbar – besonders die kroatischen Grenzgebiete – das Hoheitsgebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie, in das sich weit über 100.000 Flüchtlinge zu retten suchten.³⁶ Die Außenpolitik Österreichs wurde durch diese Ereignisse in seinem südöstlichen Grenzbereich mit der Beteiligung an der Lösung der „Orientalischen Frage“ konfrontiert.

Da das Osmanische Reich – der kranke Mann am Bosphorus – nicht mehr in der Lage war, die von den Großmächten geforderte Sicherheit für die christlichen Völker sowie geordnete Verhältnisse vor allem in seinen Grenzgebieten am Balkan zu gewährleisten, entstand ein Machtvakuum – der aktuelle Anlass und Ausgangspunkt für die „Orientalische Frage“.

Russland wollte diese Situation um jeden Preis für die eigene Vormachtstellung und Gebietsgewinne in Südosteuropa und Asien nützen. Obwohl es nicht gelang, Unterstützung bzw. ein europäisches Mandat von den Signatarmächten, vor allem England und Deutschland, zu erhalten, entschloss sich das Zarenreich 1877 im Alleingang zum Krieg mit der Türkei. Dazu benötigte Russland jedoch die wohlwollende Neutralität Österreich-Ungarns, das nicht geneigt war, das Zarenreich im russisch-türkischen Krieg militärisch zu unterstützen.

³⁵ Fournier, S. 1

³⁶ Ebenda, S. 47 ;

Alexander Novotny, Quellen und Studien zur Geschichte des Berliner Kongresses 1878, Bd. 1, S. 21

Im Jänner 1877 wurde daher in Budapest zwischen Russland und der Habsburgermonarchie ein Vertrag abgeschlossen, in dem Österreich sich verpflichtete, durch wohlwollende Neutralität Russland den „Rücken frei zu halten“ und dafür im Gegenzug freie Hand für den Erwerb der Provinzen Bosnien und Herzegowina erhielt. Es war das erklärte Ziel der Außenpolitik von Graf Andrassy, die beiden Provinzen auf friedlichem Weg im Laufe internationaler Verhandlungen zugesprochen zu bekommen. Bereits vor der Budapester Konvention war am 8. Juli 1876 in Reichstadt (Zákupy) in Böhmen ein Abkommen zwischen Zar Alexander II und Kaiser Franz Joseph geschlossen worden, in dem eine gegenseitige Übereinstimmung in Fragen der Balkanpolitik erzielt wurde.³⁷ Doch nach den großen militärischen Erfolgen Russlands über die Türkei war alles anders. Das Zarenreich brach sämtliche mit Österreich-Ungarn und den Signatarmächten getroffenen Vereinbarungen. Im Sonderfrieden von San Stefano diktierte Russland dem Osmanischen Reich seine Bedingungen für eine Neuordnung der Balkanverhältnisse: Schaffung eines Großbulgarischen Reiches unter russischer Patronanz, Bosnien und Herzegowina sollten eine autonome Verwaltung erhalten, Rumänien, Montenegro und Serbien sollten unabhängig werden (Hoffnungen von Serbien und Montenegro auf Gebietsanteile in Bosnien-Herzegowina).³⁸

In dieser Situation wandte sich Österreichs Außenminister Graf Andrassy an Europa. Er hielt den Zeitpunkt für gekommen, um ein Einvernehmen der Signatarmächte für eine nötige Abänderung der von Russland im Alleingang getroffenen Vereinbarungen auf einer europäischen Konferenz herzustellen. Sein Vorschlag wurde angenommen. Vor allem England, das seine Interessen an einem freien Zugang zu den Meerengen am Bosphorus und den Dardanellen durch die russische Dominanz im gesamten Umkreis des

³⁷ Novotny, S. 22

³⁸ Fournier, S. 55

Schwarzen Meeres gefährdet sah, verurteilte die Vereinbarungen des Vertrags von San Stefano schärfstens. Die Taktik Andrássys, sich durch die Unterstützung der Interessen Englands einen gewichtigen Verbündeten zu schaffen, war vollaufgegangen.³⁹

4.2. Das Mandat der europäischen Großmächte für Österreich-Ungarn am Berliner Kongress

Deutschlands Reichskanzler Otto von Bismarck erkannte in dieser Situation die Gelegenheit zu einer weiteren Demonstration der Führungsposition Preußens in Deutschland und seiner Machtstellung in Europa. Er bot sich als Vermittler für die verletzten Interessen der europäischen Großmächte an und lud im Juli 1878 zum Berliner Kongress. Die unter seinem Vorsitz geführten Verhandlungen führten zu einem für die Russen nicht erfreulichen Ergebnis.

Am 13. Juli 1878 wurde die Aufteilung der vom Zarenreich eroberten Gebiete beschlossen, bei der sich auch nicht Krieg führende Staaten an türkischen Territorien bereicherten.⁴⁰

Das Großfürstentum Bulgarien wurde auf das Land zwischen Donau und Balkan reduziert. Es sollte nur maximal neun Monate lang unter interimistischer russischer Verwaltung stehen und von russischen Truppen besetzt werden dürfen. Die restlichen Gebiete verblieben als Provinz "Ostrumälien" unter türkischer Herrschaft und erhielten eine autonome Verwaltung unter einem christlichen Gouverneur. Auch Thrakien und Mazedonien blieben in türkischem Besitz. Serbien gewann die Bezirke Pirot und Vranje, womit eine Ausdehnung nach Südosten anstatt nach Bosnien erreicht wurde (Antrag Österreich-Ungarns). Rumänien und Montenegro wurden unabhängig; jedoch erhielt Russland das durch seine Erdölvorkommen wichtige Bessarabien. Montenegro verlor

³⁹ Novotny, S. 46 u. 64

⁴⁰ Buchmann, S. 125

von seinem ursprünglichen Umfang Gebiete an die Herzegowina und den Sandschak von Novi Pazar und erhielt u.a. den Adriahafen Antivari (Bar). Der ebenfalls erhoffte Hafen Spizza (Špica) gelangte an Österreich-Ungarn, das auch die Seepolizei der Küste von Montenegro unter seine Kontrolle zugesprochen bekam.

Die russischen Territorien in Kleinasien wurden kaum geschmälert, vor allem Kars, Andahar und Batum verblieben fest in seiner Einflussphäre.⁴¹

„Die bosnische Frage“ wurde in der achten Sitzung des Berliner Kongresses am 28. Juni 1878 behandelt. Der österreichische Außenminister Andrassy argumentierte, dass das Schicksal Bosnien-Herzegowinas von besonderer Bedeutung für die Stabilität in Europa sei, weil in diesem Krisenherd die letzten kriegerischen Auseinandersetzungen am Balkan ihren Ausgang genommen hätten. Die Türkei sei nicht imstande gewesen, die Aufstände und die dadurch hervorgerufene Massenflucht der christlichen Bevölkerung zu verhindern. Österreich-Ungarn und seinen Grenzvölkern sei dadurch großer Schaden und hohe Staatskosten für die Immigration entstanden. Die zerrütteten sozialen Verhältnisse und religiöser Hass hätten eine Situation geschaffen, die durch eine Autonomie unmöglich zu lösen sei. Die Habsburger Monarchie könne daher nur ihre Zustimmung zu einer Lösung geben, die endlich Ordnung und Frieden in beiden Ländern garantieren konnte.

Anschließend stellte Lord Cecil Saisbury, einer der Vertreter Englands, im Namen Großbritanniens den Antrag, Bosnien und die Herzegowina sollten von einer Macht, die über zivilisatorische Fähigkeiten und Mittel verfüge, in diesen sozial erschütterten Ländern Ordnung zu schaffen, nämlich von Österreich-Ungarn, besetzt und verwaltet werden.⁴²

Entgegen früheren Vereinbarungen über die Erwerbung der beiden Provinzen war jetzt nicht mehr von Annexion, sondern von Okkupation und Verwaltung in „unbefristeter und

⁴¹ Fournier, S. 64, 65;
Novotny, S. 130, 131

⁴² Ebenda, S. 46, 47

unbeschränkter“ Form die Rede.

Eine mögliche Erklärung für diese Formulierung dürfte darin gelegen sein, dass Andrassy in Kenntnis der Widerstände der Parlamente in Cisleithanien und Transleithanien gegen eine Vermehrung des Anteils der slawischen Bevölkerung im Habsburgischen Vielvölkerstaat diese Abschwächung aus diplomatischen Gründen beabsichtigt hatte. Möglicherweise wollte man der Türkei ihre Zustimmung zum Verlust dieser beiden Provinzen erleichtern. Auch Fürst Bismarck im Namen Deutschlands unterstützte den Antrag Salisburys, ebenso Frankreich, Italien und Russland (das sich bereits im Juli 1876 in Reichstadt vertragsmäßig dazu verpflichtet hatte).⁴³

Zur Überraschung aller standen dieser Einigung die Vertreter der Türkei entgegen. Auch die begründeten Hinweise, dass die unveränderten Bedingungen des Friedens von San Stefano für sie weit ungünstiger wären, brachten keine Zustimmung, so dass man diesen Punkt des Protokolls bis zum Eintreffen neuer Weisungen aus Konstantinopel offen lassen musste.

Die türkischen Bevollmächtigten suchten im Dilemma ihrer nicht ungefährlichen persönlichen Verantwortung in dieser Mission nach einem Ausweg für die Wahrung der Souveränitätsansprüche des Sultans. Sie eröffneten Baron Heinrich von Haymerle, einem Mitglied der österreichischen Delegation, nur wenn sich Österreich in einem Geheimpapier schriftlich verpflichtete, seine Besetzung als temporär bzw. provisorisch zu bezeichnen, wären sie in der Lage, den Kongressakte zuzustimmen.

Am 13. Juli 1878 entschloss sich Graf Andrassy trotz seiner anfangs geäußerten Ablehnung das entsprechende Geheimprotokoll noch vor der Verabschiedung der offiziellen Vertragsakte des Berliner Kongresses zu unterzeichnen.⁴⁴

⁴³ Fournier, S. 66 - 68

⁴⁴ Ebenda, S. 73 – 74:
Novotny, S. 66

In den endgültigen Ausführungen des Vertragswerkes des Berliner Kongresses wurde jedoch der Habsburger Monarchie eine unbefristete Okkupation zugestanden, die als „maskierte Annexion“ und Verhandlungserfolg von Außenminister Andrassy gewertet wurden.⁴⁵

Der Artikel 25 formuliert das österreichische Mandat in folgender Weise:

„Die Provinzen Bosnien und Herzegowina werden durch Österreich-Ungarn besetzt und verwaltet. Da die österreichisch-ungarische Regierung nicht den Wunsch hegt, auch die Verwaltung des Sandschaks Novi-Bazar , der sich zwischen Serbien und Montenegro in südöstlicher Richtung bis über Mitrovitza hinaus (jusqu'au delá de Mitrovitza) erstreckt, zu übernehmen, so wird hier die ottomanische Administration weiter funktionieren. Um aber eine Fortdauer der neuen politischen Verhältnisse ebenso wie die Freiheit und Sicherheit der Verkehrswege sicherzustellen, reserviert sich Österreich-Ungarn das Recht, im ganzen Bereich dieses Teiles des vormaligen Vilajets von Bosnien Garnisonen zu halten und Militär- und Handelswege zu besitzen. Zu diesem Ende behalten sich die Regierungen von Österreich-Ungarn und der Türkei vor, sich über die Einzelheiten zu verständigen.“⁴⁶

Realpolitisch gesehen hat der österreichische Außenminister Andrassy auf dem Berliner Kongress die Chance verpasst, eine mögliche Annexion Bosniens und der Herzegowina abzusichern.⁴⁷ Noch schwerer erscheint der taktische Fehler, den türkischen Vertretern das Geheimprotokoll abzuzeichnen, da sie keine Chance gehabt hätten, den Kongress zu brüskieren.

⁴⁵ Fournier, S. 66 - 74

⁴⁶ Ebenda, S. 75;
Novotny, S. 130 - 132

⁴⁷ Ebenda, S. 63 u. 66

4.3. Die „österreichische Kulturmission“

Die „österreichische Kulturmission“ wurde durch die Aussagen der Signatarmächte durch das Pariser Traktat und das Okkupationsmandat an Österreich-Ungarn auf dem Berliner Kongress Artikel XXV offiziell klar umrissen:

Die Länder Bosnien-Herzegowina sind den Anforderungen der europäischen Kultur entsprechend zu verwalten und damit der christlichen Bevölkerung ihre Religionsausübung und Gleichstellung mit den früher bevorzugten muslimischen Untertanen zu sichern.

Dadurch sollte aus „einem Herde der Unordnung und einer Quelle des Unfriedens ein geordnetes, friedliches Land“ entstehen, in dem die Einwohner auf die „volle Höhe ihres Kulturwertes zu bringen“ und westlichem Kultur- und Gedankengut zu öffnen seien.⁴⁸

Das Okkupationsmandat der europäischen Großmächte kann in erster Linie als ein zivilisatorischer Auftrag an Österreich-Ungarn durch Schaffung einer geordneten Verwaltung sowie Modernisierung in sämtlichen Bereichen des wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und politischen Lebens aufgefasst werden. Im Zeitalter des Imperialismus wurde der Auftrag der Großmächte mit der Ideologie einer „zivilisatorischen Mission“ umschrieben.

Die Schwerpunkte der „österreichischen Kulturmission“ in Bosnien und der Herzegowina umfassten in den Jahrzehnten während der Okkupationszeit und nach der Annexion den Aufbau einer geordneten Verwaltung, der Institution einer Verfassung, Modernisierung der ausgelaugten, da extensiv geführten Landwirtschaft, einer schrittweisen Bodenreform durch Ablösung der Kmetenordnung; die forstwirtschaftliche Nutzung des Waldreichtums, die Förderung der Bodenschätze sowie auf sozialem Gebiet die Schaffung eines Gesundheitswesens (mit dem ersten Spital in Sarajevo)

⁴⁸ Fournier, S. 94, 96;
Novotny, S. 56

und die Errichtung eines umfassenden Schulwesens mit Volksschulen, Gymnasien, Mädchenschulen u.a.

Für die Verwaltung Bosniens und der Herzegowina musste ein Sonderstatus geschaffen werden. Sowohl Österreich (Cisleithanien) als auch Ungarn (Transleithanien) machten Ansprüche auf die beiden Provinzen geltend. Auch die südslawischen Einwohner des Habsburgerreiches wollten sich mit ihren „slawischen Brüdern“ vereinigen. Da jedoch durch das Mandat des Berliner Kongresses die Verwaltung der Länder Bosnien und Herzegowina dem Gesamtstaat Österreich-Ungarn erteilt worden waren, kamen dafür nur die drei gemeinsamen Ministerien, das Außen-, Kriegs- oder Finanzministerium, in Frage.

Eine „österreichische“ Kompromisslösung wurde gefunden: Das Außen- und das Kriegsministerium schieden wohl wegen des offensichtlichen Anscheins von imperialistischen Expansionsabsichten aus. Mit dem Image einer „österreichischen Kulturmission“ wären solche Lösungen nicht vereinbar gewesen. Ordnung und Frieden sollten in den okkupierten Ländern geschaffen werden. Da kam nur das gemeinsame Finanzministerium als oberste Verwaltungsbehörde in Frage.

Nachdem ursprünglich eine „Kommission für die Angelegenheiten Bosniens und der Herzegowina“ unter dem Vorsitz des Außenministers gebildet wurde, erfolgte die endgültige Übertragung der obersten Verwaltung am 26. Februar 1879 an das k.u.k. Finanzministerium, in dessen Rahmen ein eigenes Büro für die Administration von Bosnien-Herzegowina geschaffen wurde. An der Spitze der Landesregierung stand als Landeschef der jeweilige kommandierende General - eine Maßnahme, die an die Gepflogenheiten der Kolonialmächte erinnert.

Die eigentliche Verwaltungsarbeit lag in den Händen eines „Ziviladlatus“, der dem militärischen Landeschef zur Seite stand. Als drittes Gremium fungierte eine Landesregierung.⁴⁹

1910 erhielt Bosnien-Herzegowina eine eigene Verfassung, die nur eine beschränkte Selbstverwaltung in Form eines Landtages als parlamentarische Landesverwaltung ermöglichte.⁵⁰

Um diese Ziele und Schwerpunkte der „österreichischen Kulturmission“ verwirklichen zu können, war eine verkehrstechnische Erschließung sowie eine verkehrstechnische Anbindung der Länder Bosnien und Herzegowina an die österreichisch-ungarische Monarchie die Grundlage und wichtigste Voraussetzung für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung: “civilization means transport”.⁵¹

⁴⁹ Ferdinand Schmid, *Bosnien und die Herzegowina unter der Verwaltung Österreich-Ungarns*, Leipzig 1914

⁵⁰ Bericht über die Verwaltung von Bosnien und der Hercegovina 1913, k.u.k. Finanzministerium, Wien 1914, S. 7

⁵¹ Rudyard Kipling, englischer Schriftsteller, geb. Bombay 1865, gest. London 1936
in: *The New Encyclopaedia Britannica*, 15. Auflage 2002, Bd. 6, S. 883

5. Türkische und österreichische Pläne einer Orientverbindung über Bosnien-Herzegowina

Die Interessensverlagerung der österreichisch-ungarischen Außenpolitik nach 1866 auf Südosteuropa – auf den Balkan – rückte den Blickwinkel auf neue Herausforderungen in der Eisenbahnpolitik:

- die Anbindung der geografisch und verkehrsmäßig isolierten Provinz Dalmatien durch eine Eisenbahnverbindung an das Zentrum der Monarchie
- den Bau einer Orientbahn, um den politischen und wirtschaftlichen Einfluss am Balkan erweitern zu können

Bereits in der Zeit vor der Okkupation von Bosnien-Herzegowina durch Österreich-Ungarn 1878 wurde daher das türkische Vilajet aufgrund seiner geografischen Lage als strategisch wichtiges Territorium für Österreich-Ungarn betrachtet. Schon Feldmarschall Radetzky hatte 1854 darauf hingewiesen, dass der Besitz von Dalmatien ohne das Hinterland Bosnien-Herzegowina strategisch gefährdet sei.⁵²

Im Bereich der Bestrebungen zur Schaffung einer Orientverbindung kam es zu einer Übereinstimmung der österreichischen Interessen mit Eisenbahnbauplänen seit 1865 im Osmanischen Reich.⁵³ Der türkische Sultan Abdul Aziz Han hatte im Laufe einer Reise durch verschiedene europäische Staaten den militärischen und wirtschaftlichen Wert der Eisenbahn für die Beherrschung eines Großreiches erkannt. Im Rahmen seiner Regierung wurde der Plan für ein das Osmanische Reich von Südosten nach Nordwesten verbindendes Bahnprojekt beschlossen.⁵⁴ Die Magistralverbindung des rund 3.000 km langen Eisenbahnnetzes sollte von Konstantinopel über Adrianopel, Philipoppel, Niš, Mitrovica,

⁵² Buchmann, S. 125

⁵³ Jordan, S. 21

⁵⁴ Alfred Horn, Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina (Wien 1964), S. 6

Sarajevo, Banja Luka nach (Bosanski) Novi geführt werden. Nach Saloniki und Dedeagač (Alexandrupolis) sowie Burgas am Schwarzen Meer waren Seitenlinien geplant. Vom nordwestlichen Endpunkt der Magistrallinie bei Dobrljin war eine Anbindung an das Verkehrsnetz der österreichischen Südbahngesellschaft und damit an den europäischen Eisenbahnverkehr projektiert.⁵⁵ Genau an diesem Punkt trafen sich die türkischen Eisenbahnpläne mit den österreichischen Bestrebungen zur Schaffung einer Orientverbindung, um den angestrebten Einfluss auf dem Westbalkan und damit die Vorrangstellung im Orienthandel zu erringen.

Das Wettrennen um die „Eisenbahnkonzession“ zum Bau und Betrieb der türkischen Magistralverbindung von Konstantinopel nach Bosanski Novi an der österreichischen Grenze gewann 1868 zunächst die französisch-belgische Gesellschaft Van der Elst. Der Bau gelangte jedoch nicht zur Ausführung, da das Unternehmen aufgrund von mangelnder Kooperation finanziell scheiterte.

5.1. Das erste Projekt einer Orientverbindung über Bosnien-Herzegowina

Bereits ein Jahr später am 17. April 1869 gelang es dem belgischen Finanzier Baron Moritz von Hirsch unter österreichischer Beteiligung von der türkischen Regierung den Auftrag für den Bau der Bahnlinie von Konstantinopel nach Dobrljin und Bosnisch Novi an der österreichischen Grenze zu erlangen. Er gründete für dieses Großprojekt die »Société de construction et d'exploitation de chemins de fer de la Turquie d'Europe«. Für die Bauzeit der Gesamtstrecke rechnete man mit sieben Jahren. Der Kostenvoranschlag pro Kilometer betrug geschätzte 280.000 Franken. Die Konzession seitens der türkischen Regierung wurde für 99 Jahre - bei einem garantierten Jahresprofit von 14.000 Franken -

⁵⁵ Kurt Wessely, Die wirtschaftliche Entwicklung von Bosnien-Herzegowina, in: Die Habsburgermonarchie 1848 – 1918, Bd. 1, S. 199

erteilt. Interessanterweise waren in diesem Vertrag auch die Nutzungsrechte betreffend die bosnischen Wälder inkludiert. Mit der Betriebsführung der Strecke sollte die österreichische Südbahngesellschaft betraut werden.⁵⁶

Baron Hirsch „berief als technischen Chef (für die Ausführung des Baues) den damaligen Südbahndirektor Ingenieur W. Pressel, unter dessen Oberleitung die generelle Tracirung der türkischen Linien vorgenommen wurde. Das für die Ausführung der Vorarbeiten engagierte Personal theilte Herr Pressel in 11 Brigaden, wovon 3 Brigaden für die bosnischen Linien entfielen, deren specielle Leitung Ingenieur Geiger übernahm. Jede Brigade bestand aus einem Brigade-Chef mit den ausgedehntesten Vollmachten, einem zugetheilten Ingenieur, einem österreichischen Generalstabs-Offizier als Topographen, einem technischen Gehülfen desselben, meist ein Genie-Unteroffizier, und zwei Messgehülfen.“⁵⁷

5.2. Die Trassierungsstudien der österreichischen Ingenieure Geiger und Lebret

Zum Zweck einer von Juli 1869 bis Ende Jänner 1870 durchgeführten Studie zur Erforschung der vorhandenen Bedingungen und Möglichkeiten für die Trassierung bereisten die Ingenieure Geiger und Lebret das Gebiet für den projektierten Bahnbau von Novi über Bosnien und den Sandschak von Novi Pazar bis Mitrovica an der albanischen Grenze.

Die Hauptaufgabe der Expedition lag in der Bestimmung der „allgemeinen Richtung und vortheilhaftesten Lage einer, Bosnien in seiner ganzen Längenausdehnung von Novi bis Mitrovica durchschneidenden Bahntrace mit Rücksicht auf Terrain, geologische, kommerzielle und strategische Verhältnisse zu skizzieren und im Einzelnen so genaue Aufnahmen und Erhebungen zu machen, dass während des folgenden Winters die Ausarbeitung des Projekts vorgenommen und im Frühjahr 1870 unter Umständen mit dem Bau der schwierigsten, und am meisten Zeit in Anspruch nehmenden Parteien,

⁵⁶ Horn, S. 6

⁵⁷ Geiger und Lebret, Studien über Bosnien, die Herzegovina und die bosnischen Bahnen unter Beschreibung einiger genereller Tracirungs-Methoden, Separat-Abdruck Allgemeine Bauzeitung (Wien 1873), S. 11

namentlich Tunnelbauten, begonnen werden könne.“⁵⁸

Vor dieser Trassierungsstudie lagen zwar bereits ungenaue Karten der Generalstabs-Offiziere k.k. Major Roskiewic und k.k. Oberst von Scheda vor, die sich aber zum Teil als untauglich erwiesen. Besonders für den Süden Bosniens waren Angaben falsch und einige Landstriche unerforscht.

Im Norden folgte die Trassierungslinie von Novi dem Sana- und Gomjenical und setzte sich über die Wasserscheide in das Verbastal bis nach Banja Luka fort.

„Von Banja Luka aus bot sich einerseits die Möglichkeit, in das Verbasthal einzubiegen ... Andererseits konnte man das Verbasthal bis Jaicze verfolgen ...“⁵⁹ und nach Travnik gelangen. Die Bahnführung von Banja Luka nach Travnik wurde aufgrund des Terrains als besonders schwierig bewertet, während die Strecke von Travnik nach Sarajevo als wesentlich leichter durchführbar bewertet wurde.

„Die ungünstigste Strecke für den bosnischen Bahnbau bildet die Route von Sarajevo bis zum Anschluss an die rumelische Bahn bei Mitroviza. Es war speziell dieser Theil der Linie, für welchen wir, in Verbindung mit dem Hauptmann des Generalstabes Herrn von Sukovati, die Terrain-Erhebungen und Aufnahmen im Speziellen durchführten.“⁶⁰

Den österreichischen Ingenieuren bot sich ein „unkultiviertes“, abenteuerliches Land, dessen unberührte, wilde Schönheit sie in ihren Bann zog: „Eine der wunderbarsten Parteen bildet die Mündung des Lim in die Drina und die darauf folgende Strecke dieses Flusses bis Grivino und Rudo. Dicht an den Lim drängen sich fast senkrecht emporsteigende Felsen, die sich bis zu der Höhe von 3000 Fuss erheben. Aus einer engen Spalte hervor giesst sich der Lim in die Drina. Von Menschen nicht erreichbar, beherrschen Bär

⁵⁸ Studien über Bosnien, S. 11

⁵⁹ Ebenda, S. 12

⁶⁰ Ebenda, S. 12

diesen merkwürdigen Fleck der Erde ...“⁶¹

Die Aufnahme der gesamten Strecke von 355 Kilometern konnte im Zeitraum von Juli 1869 bis Ende Jänner 1870 abgeschlossen werden.

Das zuversichtliche Resumée des Berichtes lautet:

„Ein Blick auf die Landkarte zeigt sofort, dass eine gerade Linie von London und Paris nach Salonik und dem Suezkanal durch Bosnien geht und sich der oben angegebenen Bahnrichtung annähernd anschmiegt. Deshalb, übe kurz oder lang, wird auch Bosnien von einer Weltbahn durchschnitten werden.“⁶²

Es kam jedoch anders: Die Bauarbeiten zu dem riesigen Gesamtprojekt wurden nach einer Anfangsphase von 1869 bis 1874 aufgrund von mannigfaltigen Schwierigkeiten u.a. zwischen Baron Hirsch und der türkischen Regierung wieder eingestellt, da der Nachfolger von Abdul Aziz Han gegen eine stärkere Anbindung an Europa durch die Eisenbahn war. Zur Ausführung gelangten daher nur folgende Streckenabschnitte des geplanten türkischen Eisenbahnnetzes:

Konstantinopel – Sarambey

Dedeagač – Adrianopel

Saloniki – Mitrovica

Dobrljin – Banja Luka⁶³

⁶¹ Studien über Bosnien, S. 13/14

⁶² Ebenda, S. 23

⁶³ Horn, S. 6

5.3. Die Bauarbeiten am ersten Teilprojekt der Orientbahn in Bosnien-Herzegowina von Dobrljin nach Banja Luka

Der Bau der Strecke in Bosnien von Dobrljin nach Banja Luka wurde ab 1870 tatsächlich wie projektiert über Novi im Tal des Flusses Una, weiters im Sana Tal bis Prijedor und anschließend durch das Gomjenicatal durchgeführt. Bei Ivanska wurde eine Wasserscheide überquert und die Strecke durch das Vrbastal nach Banja Luka geführt.

Die Bauarbeiten konnten bereits nach zwei Jahren abgeschlossen werden.

Die Eröffnung des ersten Streckenabschnittes der „Orientalischen Eisenbahn“ auf dem Gebiet der türkischen Provinz Bosnien-Herzegowina erfolgte am 24. Dezember 1872 und wurde in Normalspur errichtet. Die Bahnlinie trug ursprünglich den Namen „Banja Luka- Novi-Bahn“ und führte über die Stationen Dobrljin, Novi, Prijedor, Omarska, Ivanjska und Banja Luka-Vorstadt. Die Länge der Strecke betrug 101,6 km.⁶⁴

Die geplante Weiterführung dieses Teilstücks des großen Orientbahnprojekts sollte über Prijedor und Sarajevo nach Mitrovica erfolgen, wurde aber aufgrund der erwähnten ablehnenden Haltung der neuen Regierung unter Mahmud Pascha nicht mehr gebaut.

Dieser Umstand bedeutete, dass die Eisenbahnlinie von Dobrljin nach Banja Luka ohne Anschluss an das 1874 bis Mitrovica geführte türkische Eisenbahnnetz blieb. Weitere Gründe für die Einstellung der Bauarbeiten waren die Unruhen in Bosnien-Herzegowina sowie die ablehnende Haltung der ungarischen Regierung gegen eine Eisenbahnverbindung von Dobrljin nach Sissek in Kroatien⁶⁵ (Anschluss an die Südbahn). Damit blieb die erste Eisenbahnstrecke auf bosnischem Boden ohne jede Verbindung, sodass die Linie in jeder der beiden Richtungen eine Sackbahn war und keinen wirtschaftlichen

⁶⁴ Horn, S. 7

⁶⁵ Wessely, S. 548

Nutzen brachte. Sie wurde daher nach einer Betriebszeit von fast drei Jahren am 14.11. 1875 wieder eingestellt. Der Verfall der Strecke war die Folge; und was trotz Verwitterung und Plünderung noch übrig blieb, wurde bei den Unruhen durch Aufständische zerstört.⁶⁶

Dass das Projekt einer „österreichisch-türkischen Orientbahn“ dadurch nicht zustande kam, entsprach den Bestrebungen der Eisenbahnpolitik der ungarischen Reichshälfte, die um jeden Preis eine Orientverbindung über Bosnien verhindern wollte, weil damit hauptsächlich ungarisches Territorium umgangen worden wäre.⁶⁷ Die ungarischen und serbischen Pläne stimmten darin überein, die Orientverbindung über Budapest und Belgrad zu führen.

Bereits in dieser Anfangsphase des Eisenbahnbaus in Bosnien-Herzegowina zeigt sich ganz klar die Rivalität zwischen den beiden Reichshälften Österreich und Ungarn, das in der „österreichisch-türkischen Orientbahn“ eine Gefahr für seine eigenen Verkehrsinteressen ortete.

⁶⁶ Horn, S. 7

⁶⁷ Jordan, S. 22

6. Der Beginn des Baus des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnnetzes in Zusammenhang mit der Okkupation durch Österreich-Ungarn

6.1. Die Okkupation 1878: Der friedlich geplante Einmarsch wird zum Feldzug.

Die europäischen Mächte sowie Österreich-Ungarn gingen dem Wesen des Mandates entsprechend von der Annahme aus, dass sich die Besetzung Bosniens und der Herzegowina in friedlicher Form vollziehen würde. Auch die Türkei hatte auf dem Berliner Kongress versichert, dass dem Okkupationsakt kein Widerstand entgegengesetzt werden sollte.

Die in k.u.k. Armeekreisen kolportierte Meinung, dass die Besetzung in Form eines „Spazierganges“ mit einer Kompanie und Musikkapelle erfolgen könnte, war jedoch eine krasse Fehleinschätzung der lokalen Verhältnisse.⁶⁸

Mangelhafte und teilweise falsche Berichterstattung hatten die Erkenntnis verhindert, dass man sich in den Okkupationsländern auf Unruhe und Verschwörung vor allen seitens der mohammedanischen Oberschicht gegen die Regierung in Konstantinopel sowie gegen eine befürchtete Intervention durch Österreich-Ungarn gefasst machen musste.

Als Außenminister Julius Graf Andrassy bereits Anfang Juli 1878 (noch vor der Unterzeichnung der Abkommen des Berliner Kongresses) die Nachricht, Österreich-Ungarn werde mit der Verwaltung von Bosnien und der Herzegowina betraut werden, in Sarajevo bekannt werden ließ, bot dies den Anlass zu Verschwörung und Auflehnung gegen die rechtmäßige Vilajet-Regierung.⁶⁹ Das Aktionskomitee mit dem berühmten Bandenführer Hadschi Loja erhielt damit die Gelegenheit zu Vorbereitung und Organisation eines bewaffneten Widerstandes gegen die bevorstehende Okkupation.⁷⁰

⁶⁸ Buchmann, S. 126

⁶⁹ Fournier, S. 77, 78

⁷⁰ HHStA, PA, XII, Zichy an Andrassy, Tel. 459 vom 17. August 1878

Aufgrund der Berichte des österreichischen Botschafters Graf Zichy aus Konstantinopel im Juli 1878 geht hervor, dass außerdem seitens des Sultans und der türkischen Regierung durch Vorwände bei Außenminister Graf Andrassy versucht wurde, den Einmarsch österreichisch-ungarischer Truppen hinauszuzögern.⁷¹ Ein weiterer Bericht datiert mit 30. Juli vermeldet: „In Sarajevo sind Unruhen ausgebrochen. Das Volk hat Waffendepots gestürmt...“⁷² Da die türkische militärische Führung nicht mehr über die Kontrolle ihrer Truppen verfügte, kam es dazu, dass sich in Bosnien und der Herzegowina Teile der Armee samt Offizieren und Soldaten den Aufständischen anschlossen.⁷³

Die späte Aufforderung des Sultans durch ein Telegramm vom 3. August 1878 „sich der Okkupation nicht zu widersetzen“ wurde nicht veröffentlicht. Seitens des Aktionskomitees wurde die Bevölkerung zum Kampf aufgehetzt.⁷⁴ Die von Österreich-Ungarn am 25. Juli dem k.u.k. Generalkonsulat in Sarajevo übermittelte „Proclamation“ in serbokroatischer und türkischer Sprache über die friedlichen Absichten der k.u.k. Okkupationstruppen, die auch von diesen bei ihrem Einmarsch verteilt wurden, blieb wirkungslos.⁷⁵

Den k.u.k. Okkupationstruppen unter Feldzeugmeister Joseph Freiherr Philippovich standen starke Insurgentenverbände, unterstützt von osmanischen Militäreinheiten gegenüber. Angesichts des unerwarteten heftigen Widerstandes mussten die Okkupationstruppen so rasch als möglich auf eine Stärke von 155.000 Mann aufgestockt werden. Erst nach drei Monaten schwerer, verlustreicher Kämpfe befanden sich Bosnien und die Herzegowina unter österreichisch-ungarischer Kontrolle.⁷⁶

⁷¹ HHStA, PA XII, 128, Zichy an Andrassy Tel. 402 vom 24. Juli 1878, Tel. 406 vom 25. Juli 1878 und Tel.407 vom 26. Juli 1878

⁷² Ebenda, Zichy an Andrassy, Tel. 420 vom 30. Juli 1878

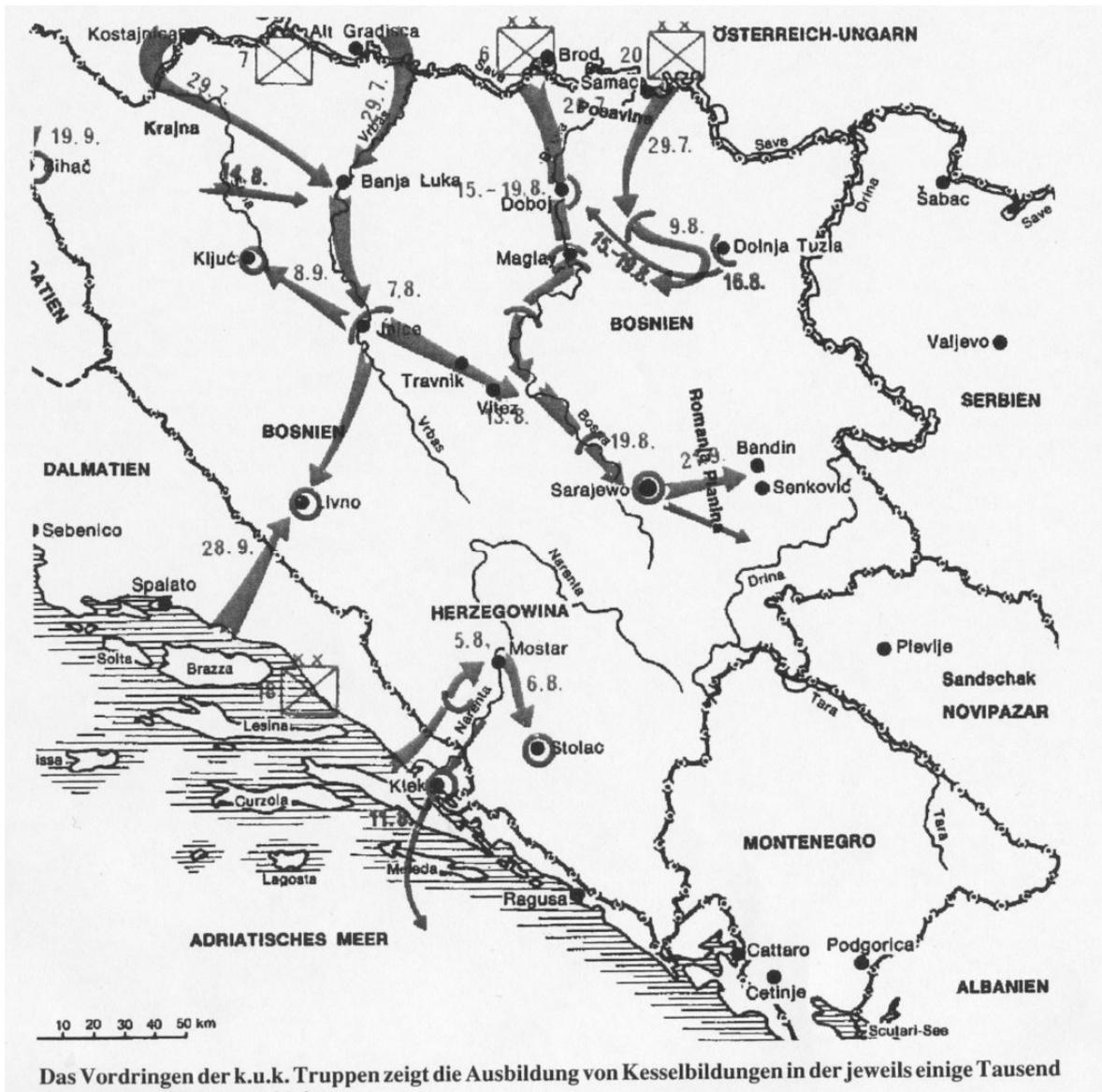
⁷³ Fritz H. Bear, Weder die Türken noch die Russen am Westbalkan – Österreich-Ungarn beruhigt als Ordnungsmacht, in: „Militaria Austriaca“ (Wien 1993), Folge 12, S. 16

⁷⁴ Fournier, S. 79

⁷⁵ Bear, in: „Militaria Austria“ Folge 12, S. 9

⁷⁶ Buchmann, S. 125,126

Die Operationslinien der österreichisch-ungarischen Truppen im August 1878



Die Kartenskizze zeigt die Operationslinien und Kesselbildungen (an den mit einem Kreis gekennzeichneten Orten) durch den organisierten Widerstand der Aufständischen. Quelle: Fritz H. Bear, Militärische Friedensmission Österreich-Ungarns im Auftrag der europäischen Großmächte 1878/79, in: „Militaria Austriaca“ (Wien 1992), Folge 11, Pulverfass Balkan Bosnien-Herzegowina Teil 1, S. 35

Das zweite große Hindernis (was jedoch bekannt war) lag in der Natur des Landes.

Es mangelte an allem – wie ausgebauten Straßen und Verkehrswegen. Der Transport konnte nur auf Tragtieren abgewickelt werden. Sogar Fuhrwerke und Gespanne gelangten aufgrund der Unwegsamkeit des gebirgigen Landes nur schlecht voran. Der Zustand der Straßen – soweit vorhanden – war katastrophal. Selbst die Haupttrouten waren nach Regenfällen etc. oft tagelang unterbrochen. Aufgrund des unerwarteten Widerstandes von Aufständischen, organisierten Banden und türkischen Truppenteilen kam daher dem Nachschub und Abtransport von Verwundeten besondere Bedeutung zu.

Die nachträgliche Truppenaufstockung kam zu spät. Der Nachschub, die Versorgung der Truppen mit Proviant und Munition sowie der Abtransport der Verletzten war nicht ausreichend gesichert. Ein rascher und notdürftiger Aufbau eines militärisch überlebenswichtigen Eisenbahnnetzes war zwingend notwendig.

Bereits vor der Okkupation von Bosnien-Herzegowina durch österreichisch-ungarische Truppen, die vom 29. Juli bis 19. Oktober 1878 erfolgte, wurde daher wieder die Rekonstruktion des einzigen Bahnstückes in Bosnien - von Dobrljin nach Banja Luka - geplant.

Gemäß den wichtigsten strategischen Zielen und Operationslinien der Truppenbewegungen wurde zunächst der Bau folgender Eisenbahnstrecken forciert:

- Rekonstruktion der 1875 stillgelegten Strecke Banja Luka – Dobrljin
- Verbindung von Slavonski Brod nach Bosnisch (Bosanski) Brod durch eine Eisenbahnlinie und Brücke über die Save
- Bau der „Bosnabahn“ von Bosnisch (Bosanski) Brod ins Bosnatal (Hauptoperationslinie der Okkupationstruppen)⁷⁷

⁷⁷ Fritz H. Beer, Militärische Friedensmission Österreich-Ungarns im Auftrag der europäischen Großmächte 1878 / 79, in: „Militaria Austriaca“ (Wien 1992) Folge 11, Teil 1, S. 31 - 40

6.2. Rekonstruktion der Strecke Banja Luka - Dobrljin in Normalspur (1435 mm):

„K.u.k. Militärbahn Banja Luka – Doberlin“

Die Wiederinstandsetzung des ehemaligen Teilstücks der orientalischen Eisenbahn auf bosnischem Gebiet wurde durch das gemeinsame Reichs-Kriegsministerium beschlossen und finanziert. Unter der Leitung des Pioniermajors Tomaschek begannen neun Feldeisenbahnabteilungen am 7. September 1878 mit den Bauarbeiten zur Rekonstruktion der Strecke.

Die vorgefundene Ausgangssituation erforderte an vielen Stellen fast einen Neubau. Es fehlten Schwellen und Schienen, sogar Dämme; Brücken waren eingestürzt, Gebäude ausgebrannt oder zerstört. Der Fuhrpark war teilweise nicht mehr vorhanden oder nicht betriebsfähig. Trotzdem gelang es schon am 1. Dezember 1878 das erste Teilstück von Banja Luka bis Prijedor – mit 56,2 km bereits mehr als die Hälfte der Gesamtstrecke von 101,6 km – provisorisch wieder herzustellen. Die weitere Streckenführung nach Novi wurde bis 16. Februar 1879 rekonstruiert. Die Inbetriebnahme der gesamten Linie von Banja Luka bis Dobrljin konnte unter großen Anstrengungen am 24. März 1879 erreicht werden. Die „K.u.k. Militärbahn Banja Luka – Doberlin“ genannte Strecke wurde der Leitung des k.u.k. Reichs-Kriegsministerium unterstellt, das ab Ende 1879 den endgültigen Ausbau durchführte und die Linie auch dem zivilen Verkehr zu Verfügung stellte.⁷⁸

Dennoch fehlte das 47,7 km lange Verbindungsstück vom Endpunkt der Strecke in Dobrljin nach Sisak in Kroatien, das erst 1882 nach einem Vertrag mit der königlich Ungarischen Staatsbahn eröffnet wurde, da die ungarische Regierung vor allem darauf achtete zuerst ihre Interessen eines Eisenbahnausbaues durch Serbien sowie die Verkehrsverbindung nach Rijeka durch Bosnien durchzusetzen.⁷⁹

⁷⁸ Horn, S. 7,8

⁷⁹ Dževad Juzbašić, Der Eisenbahnbau in Bosnien und der Herzegowina, in: Richard G. Plaschka, Anna M. Drabek, Brigitta Zaar (Hrsg.), Eisenbahnbau und Kapitalinteressen, S. 145, 146

6.3. Bau einer Eisenbahnverbindung von Slavonski Brod nach Bosnisch (Bosanski)

Brod in Normalspur (1435 mm): „Brod – Bosnabroder Eisenbahn“

Diesem nur 3,483 km langen Verbindungsstück kam strategisch und verkehrspolitisch große Bedeutung zu. Beim Einmarsch der k.u.k. Okkupationstruppen fehlte eine Brücke über die Save und damit der Anschluß an die ebenfalls geplante Eisenverbindung ins Bosnatal, wo die Hauptoperationslinie des Okkupationsfeldzuges verlief. Daher entschloss sich die Heeresverwaltung, diese Verbindungslinie von der normalspurigen Hauptstrecke – der k.u.k. ungarischen Staatsbahnstrecke Dalji – Vinkovci - Slavonski Brod - zur Endstation der Bosnabahn in Bosnisch (Bosanski) Brod zu errichten.

Der Eisenbahn- und Brückenbau über die Save wurde von der Bauunternehmung Freiherr von Schwarz durchgeführt.

Die Stahlkonstruktion der Brücke wurde aufgrund der Dringlichkeit einer schnellen Herstellung auf einem Holzunterbau gelagert, der dafür gedacht war, später durch massive Pfeiler ersetzt werden zu können und sowohl für Straßen- und Bahnverkehr geeignet war.⁸⁰

Die Eröffnung der Strecke erfolgte bereits am 10. Juli 1879⁸¹ und stellte den wichtigen Anschluss an das Eisenbahnnetz der Monarchie dar. Die Kosten des Baues wurden aus dem Okkupationskredit bestritten.⁸² Die Linie war Eigentum der österreichischen Militärbehörde, Betrieb und Verwaltung wurden jedoch der k.u.k. ungarischen Staatsbahn unterstellt.⁸³

⁸⁰ Rudolf Hauptner, Wesentliche Brückenbauten im Okkupationsgebiet, in: „Militaria Austriaca“ (Wien 1993); Folge 14, S. 35

⁸¹ Horn, S. 9, 12 ;

Friedrich Zezula, Die Bahnen im Okkupations-Gebiet, in: Hermann Strach (Hrsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch- ungarischen Monarchie (Wien 1898), Bd. III, S. 563

⁸² Ferdinand Schmid, Bosnien und die Herzegowina unter der Verwaltung Österreich-Ungarns (Leipzig 1914); S. 582

⁸³ Victor Freiherr von Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 2 (Berlin, Wien 1912), S. 463

6.4. Der Bau der „K.u.k. Bosnabahn“ und der Beginn des Schmalspurnetzes (Spurweite 760 mm) in Bosnien und der Herzegowina

Joseph Freiherr Philippovich von Philippsberg, der Oberbefehlshaber der österreichisch-ungarischen Truppen im Okkupationsfeldzug, unterstreicht in einem Telegramm vom 24. August 1878 an das Kriegsministerium - kurz nach der Einnahme von Sarajevo - die Bedeutung der Bahnverbindung durch das Bosnatal. Seiner Ansicht nach ist das bisher eroberte Terrain in Bosnien nur dann auf die Dauer zu halten, wenn von Brod aus eine Eisenbahnverbindung nach Sarajevo geschaffen werde.⁸⁴

Der Bau der „K.u.k. Bosnabahn“ in Schmalspur (760mm) als „schmalspurige Rollbahn“ ist mehr oder weniger dem Zufall zu verdanken. Die von der Heeresverwaltung bereits im September 1878 beauftragte Baufirma Hügel & Sager verwendete aufgrund der großen Dringlichkeit einer raschen Herstellung ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Baumaterial, das in Ungarn nach Fertigstellung der Linie Temesvar – Orsova zur Verfügung stand. Da das Rollmaterial eine Spurweite von 760 mm aufwies, war die Entscheidung zur Bauweise in Schmalspur gefallen.⁸⁵

Der Baubeginn erfolgte bereits am 4. Oktober 1878, gestaltete sich jedoch ungeheuer schwierig und dauerte 8 Monate. Bereits am Anfang wurden die Schiffe, die das Baumaterial transportieren sollten, von Aufständischen, die Save zu sperren versuchten, behindert. Ein Dauerregen verursachte Überschwemmungen. Auch der Straßenverkehr wurde dadurch erschwert, ebenso wie durch den riesigen Troß der Militärfahrzeuge, die ihrerseits die Fuhrwerke der Baufirma behinderten.

Da auch die Bosna Hochwasser führte, war der Eisenbahn- und Brückenbau im Bosnatal erschwert. Es dauerte daher bis zum 24. März 1879 bis die erste Teilstrecke nach Doboj

⁸⁴ ÖStA, KA, KM Präs. 112, Philippovich an das Kriegsministerium 24. August 1878 (Telegramm)

⁸⁵ Zezula, S. 563
Horn, S. 11,12

benutzt werden konnte. Der nächste Bauabschnitt nach Žepče wurde jedoch bereits am 22. April 1879 dem Verkehr übergeben.

Die Verlängerung der Strecke über Vranduk bis Zenica, die bereits im Jänner durch das Reichs-Kriegsministerium beschlossen wurde, konnte am 8. Juli 1879 fertiggestellt werden. Damit war die gesamte Verbindung von Brod nach Zenica auf einer Streckenlänge von rund 190 km erreicht.⁸⁶

Die Bauweise in Schmalspur wurde auch aus der Not geboren. Die gebotene Schnelligkeit bei der Herstellung dieser wichtigen militärischen Verbindung sowie die Ansprüche des teilweise unwegsamen und steilen Geländes hätten eine erste Ausführung in Normalspur ausgeschlossen. Die einfache Schlepp-Rollbahn mit einer Spurweite von 760 mm ermöglichte eine schnelle Bauweise und eine Trassierung mit engen Kurvenradien im gebirgigen Terrain. Die ganze Bahnanlage hatte daher eine provisorische Ausführung. Der Betrieb der Strecke wurde von der Heeresverwaltung durchgeführt und auch die Baukosten aus den Mitteln der Okkupationskredites finanziert.⁸⁷

Da sich das System der Schmalspur im Zuge der Okkupation durch Schnelligkeit, Anpassungsfähigkeit im gebirgigen Gelände und Kostengünstigkeit bewährt hatte, wurde es auch bei den weiteren Eisenbahnbauten angewandt. Jedoch bedeutete die schnelle, provisorische Ausführung für den späteren Einsatz im zunehmenden Waren- und Personenverkehr eine technische Problematik. Aus diesem Grund wurden bereits 1880 seitens der Militärverwaltung Verbesserungsarbeiten in Angriff genommen. Es kam zur Auswechslung der Schienen durch ein neueres und stabileres System aus Stahl, Korrekturen der Trassierung, Verstärkung von Brücken ...

⁸⁶ Horn, S. 12

⁸⁷ Schmid, S. 582

6.5. Fortsetzung der „Bosnabahn“ von Zenica bis Sarajevo

Mit dem österreichischen Gesetz vom 4. Februar 1881 und dem ungarischen Gesetzes-Artikel I / 1881 wurde die Fortsetzung der Bosnabahn von Zenica bis Sarajevo beschlossen. Die Herstellung der Strecke erfolgte ebenfalls in der Schmalspurweite von 760mm, aber mit normalspurigem Unterbau.⁸⁸ Die neue Strecke in einer Länge von 78 km ermöglichte vor allem die geforderte militärische, aber auch verwaltungstechnische Anbindung von Sarajevo über Brod an das Bahnnetz der Doppelmonarchie. Die gesamte Eisenbahnlinie Brod - Doboj – Zenica – Sarajevo hatte eine Länge von 268,2 km und unterstand in Leitung und Betriebsführung der Militärverwaltung unter der Bezeichnung „K.u.k. Bosnabahn“.

Der Bau wurde von der Firma Gerstl & Conpanie durchgeführt. Um eine Weiterführung der Normalspurbahn von Banja Luka über Zenica nach Sarajevo zu ermöglichen, wurde ein normalspuriger Unterbau (der Schmalspurbahn) errichtet. Die Eröffnung der Strecke erfolgte am 5. Oktober 1882. Bereits 1881/82 wurden die ursprünglichen Bau-lokomotiven durch größere und stärkere ersetzt.⁸⁹

Die ersten Schmalspurlokomotiven wurden von der Firma Krauss & Co. in München produziert und bereits 1878 von der Wiener Baufirma Hügel & Sager eingesetzt.

Im Zuge des weiteren Ausbaues der Strecke bis Sarajevo wurden immer weitere Typen für die besonderen Anforderungen des Geländes in Bosnien und der Herzegowina von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. entwickelt wie z.B. Doppeltenderlokomotiven und Lokomotiven mit zweiachsigem Stütztender und stärkerer Leistung sowie verbesserter Einstellung auf den Kurvenradius.⁹⁰

⁸⁸ Schmid, S. 583, 584

⁸⁹ Horn, S. 14

⁹⁰ Ebenda, S. 28 - 31

Der österreichische Ingenieur Karl Schnack Herbosegg, ab 1895 Direktor der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen, vermerkt dazu in seinen Lebenserinnerungen:

„Die von der Bosnabahn angeschafften Baulokomotiven hatten je 35 bis 40 P.S. (Pferdestärken). Sehr bald sind dann solche von 75 P.S. gebaut worden, von welchen je zwei – mit den Rückwänden aneinandergestellt, - eine Art Doppellokomotiven von 150 P.S. darstellten. Die nächst folgende Type von 100 P.S. Bissellokomotiven kam bei nur wenigen Stücken zur Anwendung. Sodann begann die Bosnabahn mit der versuchsweisen Verwendung der von dem Schweizer Ingenieur Rudolf Klose konstruierten „Radiallokomotive, welche selbst Gleisbögen mit nur 35 Metern Halbmesser durchfahren, auf weniger gekrümmten Strecken eine erhebliche Geschwindigkeit und eine verhältnismäßig große Zugkraft entwickeln konnten. Diese, nur den Verhältnissen der erstgebauten bosnischen Schmalspurstrecken angepassten, für diese vorzüglich verwendbaren, aber etwas komplizierten Maschinen konnten sich auf anderen Bahnen nicht durchsetzen.“⁹¹

Die eigentlich nur provisorisch in Zusammenhang mit der Okkupation geplante Schmalspurlinie von Brod nach Sarajevo über das Bosnatal wurde zur Hauptverkehrsader, obwohl seitens der militärischen Führung nach Abschluß der Operationen zur Besetzung der Bau von Normalspurlinien geplant war. 1895 wurde die den Militärbehörden unterstellte Bosnabahn den ebenfalls schmalspurigen Linien der „Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen“ angegliedert und in die zivile Verwaltung übernommen.

„Dagegen, dass die Zivilverwaltung den Weiterbau der Eisenbahnen übernahm, hatte das Kriegsministerium nichts einzuwenden, doch wäre es von diesem auch gerne gesehen worden, wenn demselben der Betrieb auch aller neu gebauten Bahnen zugefallen sein würde; ganz ebenso wie es mit dem Post und Telegraphenwesen geschehen war. Die Errichtung der Zivilbahndirection in Sarajevo ist demnach militärischerseits wenig

⁹¹ ÖStA, KA, MS / AR 808, Lebensbeschreibung des Ingenieurs Karl Schnack Herbosegg (Handschrift), S. 273

freundlich aufgenommen worden.⁹²

Als nächste Projekte waren eine Vertikalverbindung durch die Strecke Brod – Sarajevo - Mostar –Neum und als horizontale Normalspurlinie die Route Sisak – Banja Luka - Sarajevo vom österreichisch-ungarischen Generalstab vorgesehen.⁹³

Für das Projekt einer Normalspurlinie Brod – Sarajevo lag bereits ein Angebot der Baufirma Karl Schwarz in Verbindung mit den Bankhäusern Creditanstalt und Rothschild vor, das von Feldzeugmeister Philippovich von Philippsberg – dem Oberbefehlshaber und erstem Landeschef in Bosnien-Herzegowina – befürwortet wurde. Auch sein Nachfolger Herzog Wilhelm von Württemberg unterstrich in seinem Programm für Bosnien-Herzegowina, dass eine Normalspurbahn anstatt der schmalspurigen Verbindung durch das Bosna- und Neretva-Tal geführt werden sollte. Diese Pläne standen im krassen Gegensatz zu den vorhandenen finanziellen Möglichkeiten. Außer den Mitteln aus dem Okkupationskredit erfolgte keine Finanzierung des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnbaus durch Österreich-Ungarn.

Das gemeinsame Reichs-Finanzministerium als höchste Verwaltungsbehörde für die okkupierten Provinzen verfolgte die Politik, sich für die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung auf die Ausnützung der Bodenschätze und des Waldreichtums des Landes zu stützen und dafür entsprechende Darlehensaufnahmen heranzuziehen. Bosnien-Herzegowina konnte sich einen weiteren Ausbau seines Eisenbahnnetzes sowohl aufgrund der technischen als auch der finanziellen Gegebenheiten nur in Schmalspur leisten.⁹⁴

⁹² ÖStA, KA, MS / AR 808, Lebensbeschreibung Schnack Herbosegg, S. 234

⁹³ Juzbašić, S. 147, 148

⁹⁴ Schmid, S. 582 – 585
Juzbašić, S. 148, 149

6.6. Die „zweite Besetzungswelle“ durch die österreichische Bürokratie – der Aufbau der Verwaltung

Nach der militärischen Okkupation erfolgte in unmittelbarem Anschluss die „zweite Besetzungswelle“ durch die Bürokratie der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Der damalige Betriebsingenieur Karl Schnack Herbosegg und spätere Direktor der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen schrieb dazu als Zeitzeuge:

„Im Juli und August 1878 hatten mit dem Großteil der türkischen Truppen auch alle Zivilbeamten der ottomanischen Regierung Bosnien und die Herzegowina verlassen.

Es mussten nun in größter Eile für die Einrichtung der neuen Zivilverwaltung Beamte in das Land geschickt werden, weil solche in diesem selbst auf längere Jahre hinaus nicht zu finden waren...

Unter den nach der großen Säuberung zurückgebliebenen und den nachher aus der Monarchie nach B.H. überstellten, sowie den für das Land neu aufgenommenen Beamten fanden sich Angehörige aller der vielen Nationalitäten Oesterreich-Ungarns.

Alle mussten einer slawischen Sprache schon beim Eintritt in den bosnischen Verwaltungsdienst mächtig sein, und im übrigen ihren allfälligen nationalen Chauvinismus an der Grenze zurücklassen. Einen solchen unter der Beamtschaft und im gegenseitigen Verkehr unter derselben ließen das gemeinsame Finanzministerium (B.H.) und die derselben unterstellte Landesregierung in Sarajevo absolut nicht aufkommen. Dabei blieb es in der ganzen Dauer der oester.ungar. Verwaltung.

Diese hatte – besonders in der Zeit Kállays - einen kräftigen, frischen Zug, der bewies, daß es nicht nur auf den Wortlaut der bosnischen – übrigens in den ersten Jahren wörtlich von den oesterreichischen abgeschriebenem Gesetze, sondern auch auf die Art ihrer Durchführung ganz wesentlich ankam. Diese Durchführung aber war in Bosnien einfacher und

vor allem rascher als in Oesterreich oder gar in Ungarn.“⁹⁵

Bereits kurze Zeit nach Abschluss der militärischen Besetzung wurde am 1. Jänner 1879 als lokale Verwaltungsbehörde eine Landesregierung für Bosnien und Herzegowina eingesetzt, die dem gemeinsamen Finanzministerium als oberster Verwaltungsinstanz unterstellt war (seit 26. Februar 1879). Diese Landesregierung bestand aus einem Präsidialbüro sowie den Ressorts für innere Verwaltung, Justiz und Finanzen. Einer weiteren Abteilung unterstand das Bauwesen, ihre wichtigste Aufgabe war die Förderung des Eisenbahnbaus. Trotz dieser zivilen Verwaltung hatte das Militär weiterhin großen Einfluss und Kontrolle über wichtige Bereiche der Infrastruktur des Landes wie vor allem den Bahn- und Straßenbau sowie das Telegraphen- und Postwesen. Als äußeres Zeichen dafür kann die Tatsache gewertet werden, dass der jeweilige kommandierende General die Stellung des Landeschefs innehatte, dem als Stellvertreter ein Ziviladlatus an die Seite gestellt war.

Besonders auf wirtschaftlichem Gebiet erfolgte in kurzer Zeit eine unmittelbare Anbindung an das gemeinsame Zollgebiet der Monarchie durch jeweils identische Gesetze der Regierungen Österreichs und Ungarns am 20. Dezember 1879.

Bosnien und die Herzegowina wurden damit unter die österreichisch-ungarische Wirtschaftsgesetzgebung gestellt, was bedeutete, dass diese Länder trotz formeller Zugehörigkeit zum Osmanischen Reich, in den Wirtschaftsraum Österreich-Ungarns integriert wurden. Als nächster Schritt erfolgte 1880 auch der Anschluss der Verwaltung an die des Habsburgerreiches (Gesetz vom 22. Februar 1880). In weiterer Folge wurden die Einwohner Bosniens und der Herzegowina vor allem mit ihren Pflichten den Staatsbürgern der Monarchie gleichgestellt, was bedeutete, dass für sie ab 1881 die allgemeine Wehrpflicht bestand.⁹⁶

⁹⁵ ÖStA, KA, MS / AR 808, Lebensbeschreibung Schnack Herbosegg , S. 110

⁹⁶ Wessely, S. 532 - 535

7. Der Ausbau des bosnisch-herzegowinischen Schmalspurnetzes unter der Verwaltung Österreich-Ungarns von 1882 – 1908

In der Wirtschaftspolitik des gemeinsamen Finanzministers Österreich-Ungarns und damit des höchsten Entscheidungsträgers der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung – Benjamin Kállays - stand der Eisenbahnausbau im Mittelpunkt. Für eine wirtschaftliche Nutzung der Ressourcen des Landes – Waldreichtum und Bodenschätze - waren deren Erschließung und Transport durch die Eisenbahn die wichtigsten Voraussetzungen.

Die 1882 fertiggestellte „Bosnabahn“ in Schmalspur von Brod nach Sarajevo erfüllte zwar die Verkehrsanbindung an das Eisenbahnnetz der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, jedoch musste aufgrund des Spurwechsels von Normalspur auf Schmalspur in Brod umgeladen werden. Außerdem war durch das Ende in Sarajevo vorläufig die Situation einer Sackbahn gegeben, die vor allem der Herzegowina wegen ihrer geografischen Lage nahezu keinen Nutzen brachte. Das hinter Sarajevo aufsteigende Ivangebirge war die Grenze zwischen beiden Provinzen und auf dem Landweg nur beschwerlich zu überwinden.

Aus diesem Grund erachtete es die Landesverwaltung unter Kállay als wichtige Aufgabe, eine Eisenbahnverbindung nach Mostar, der Hauptstadt der Herzegowina, und weiter zum Hafen Metković an der Adria zu schaffen.⁹⁷

7.1. Bau der Bahnverbindung von Sarajevo über Mostar nach Metković 1884 bis 1891

Dieses Bauprojekt in Schmalspur wurde aufgrund der hohen technischen Anforderungen bei der Überwindung des Ivangebirges in folgenden Teilabschnitten verwirklicht:

1885 Metković – Mostar (42 km), 1888 Mostar – Ostrožac (66 km), 1889 Ostrožac –

⁹⁷ Jusbašić, S. 149, 150

Konjic (13 km) und dem schwierigsten Streckenabschnitt Konjic – Sarajevo (56 km), der im August 1891 abgeschlossen war.

Man erwartete mit dieser Bahnlinie vor allem die wirtschaftlichen Ressourcen der isolierten Provinz erschließen zu können. Außerdem konnte durch die Verbindung von „Bosna“- und „Narentabahn“ in Sarajevo eine Hauptverkehrslinie von Norden nach Süden durch das okkupierte Gebiet geschaffen werden, die von hohem strategischen und politischen Wert für die Interessen der Doppelmonarchie war und seit langem von den Militärbehörden gefordert worden war.⁹⁸

7.1.1. Der Bau des Abschnittes von Metković nach Mostar

Da die Überwindung des Gebirges und der Wasserscheide am Ivanpaß zwischen dem Adriatischen und Schwarzen Meer in bautechnischer Hinsicht große Schwierigkeiten erwarten ließ, wurden die Bauarbeiten im Hafen Metković, an der Mündung des Flusses Neretva in die Adria, begonnen und bis nach Mostar – der Hauptstadt der Herzegowina – auf einer Strecke von 42 km durchgeführt. Der Eisenbahnbau im breiten Neretvatal (damals von den österreichischen Behörden auch Narenta benannt – daher stammt auch der Name „Narentabahn“) wurde binnen eines Jahres vollendet. „Den Bau der Bahn hat die Bauunternehmung Karl Freiherr von Schwarz gegen Zahlung eines Pauschalbetrages und für Rechnung der bosn.herzeg. Zivilverwaltung in den Jahren 1884 – 85 durchgeführt. Für die Bauaufsicht entlehnte das gem. Finanzministerium drei junge technische Offiziere... Die Bahnlinie Mostar – Metković ist nach dem Muster der letztgebauten (1882) Teilstrecke Zenica – Sarajevo der militärischen k.u.k. Bosnabahn mit der schmalen Spurweite von 0.760 Metern – die mit der halben Normalspur (1.435 m) – gebaut worden. Dieser schmalen Spur entspricht auch die Breite des Bahnunterbaues und das geringe

⁹⁸ Juzbašić, S. 150;
Horn, S. 14

Schienengewicht ...die sehr geringe Stärke der Lokomotiven, dieser entsprechend die Kürze der Bahnhofgeleise. Personen- und Güterwagen waren winzig.“⁹⁹

Da der Hafen Metković 21 km vom Meer entfernt und durch den Fluss stark versandet war, musste der Unterlauf der Neretva reguliert und vertieft werden, um Schiffen mit dem Tiefgang von bis zu fünf Metern die Einfahrt zu ermöglichen. Die Schwierigkeiten lagen vor allem in den begrenzten Möglichkeiten dieses Hafens sowie in der Malariagefahr des versumpften Gebietes, die dem Bahnpersonal zu schaffen machte.

Dazu berichtet der Zeitzeuge Karl Schnack Herbosegg, der zu diesem Zeitpunkt die Position des Betriebsleiters dieser Strecke ausübte:

„Um die Betriebseröffnung der Bahn nicht hinauszuschieben, ist am Bahnhof Metković ein 200 Meter langes, zum Anlegen der Schiffe bestimmtes Uferbollwerk vorerst als eine Art Provisorium hergestellt worden ... Eine erhebliche Schwierigkeit für den Bahnbetrieb der Südstrecke ergab sich in den ersten Jahren dadurch, dass in jedem Hochsommer und Frühherbst das gesamte Personal der Stationen Metković ... – ganz so wie die Bevölkerung ... an schwerer Malaria erkrankte, und bei dem damals kleinen Personalstand die Ersatzbeistellung auf erhebliche Schwierigkeiten stieß.“¹⁰⁰

Trotzdem entwickelte sich der Bahnverkehr nach Mostar äußerst günstig und man begann bereits 1886 mit dem Bau des nächsten Teilstückes entlang der Neretva und durch die Neretvaschlucht nach Ostrožac. Die Bahnlinie musste teilweise in das Felsmassiv gesprengt und auf Steinstützen gebaut werden.¹⁰¹

„Besonders hervorzuheben ist die 79 Kilometer lange Strecke Mostar- Konjic längs des Mittellaufes der Narenta. Der mittlere Teil der selben führt in einer Länge von 38 Kilometern durch eine wildromantische, enge, nur bei Jablanica durch eine Tal-

⁹⁹ ÖStA, KA, MS / AR 808, Lebensbeschreibung Schnack Herbosegg, S. 113, 114

¹⁰⁰ Ebenda, S. 129, 131

¹⁰¹ Juzbašić, S. 17

weitung unterbrochene Schlucht, an deren Seiten Felswände, und sehr schroffe Felslehnen bis zu Höhen von 1000 Metern über den bei Niedrigwasser in Felsspalten gepressten Fluß emporsteigen.

In diesem Engpaß steigen die Hochwasser mindestens zweimal im Jahr innerhalb weniger Stunden bis zu 17 Meter in reißender Strömung.

Mindestens 20 Meter über dem Niederwasser sind an dem einen Ufer die Straße, am anderen die Eisenbahn in die Felsen gesprengt oder auf hohen Mauern und Steinsätzen geführt worden.

In den ersten 4 Jahren des Betriebes dieser Strecke ist das Schienengeleise mehr wie 300mal, doch selten mehrmals an der derselben Stelle durch Steinschläge und auch kleinere Felsstürze von den Wänden und den steilen Lehnen zerstört worden.

Der Zugverkehr war damals noch sehr gering und auf die Tagesstunden beschränkt, die Fahrgeschwindigkeit gering, die Bewachung der Bahn gut, sodaß kein größerer Unfall geschah, und insbesondere keine Reisenden zu Schaden kamen.¹⁰²

7.1.2. Der Weiterbau der Bahn von Mostar nach Sarajevo

Noch größere Schwierigkeiten waren, wie bereits erwähnt, auf der Strecke Ostrožac – Sarajevo durch die Überwindung des Ivangebirges und der Wasserscheide zwischen dem Schwarzen Meer und der Adria zu erwarten. Die Linie erreichte eine Seehöhe von 876 m, dabei mussten enorme Steigungen bewältigt werden.

„Sofort nach der im Juli 1885 erfolgten Vollendung der Bahn von Metković nach Mostar begann die Tracierung und der Bau der Fortsetzungstrecke gegen Norden in das mittlere Narentatal bis zu der kleinen Stadt Konjic, die am 10. Nov. 1889 erreicht war, und dann über den Ivanpaß nach Sararjewe. Am 1. August 1891 war die 178 Kilometer lange Bahn-

¹⁰² ÖStA, KA, MS / AR 808, Lebensbeschreibung Schnack Herbosegg, S. 128, 129

linie von Metković – d.h. vom adriatischen Meer – bis zur Landeshauptstadt Sarajevo fertig gestellt.

Die Übersetzung, bzw. Unterföhrung des Ivanpasses erfolgte in einer Seehöhe von 877 Metern mit einem kurzen Tunnel von nur 648 Metern Länge in Steigungen von 35 bis 60‰ unter Benutzung der Abt'schen Zahnstange.

Die oesterreichischen und die Schweizer Alpenbahnen haben auf ihren Adhäsionsstrecken keine größeren Neigungen als 25 ‰.

Diese damals ganz neu aufgekommene wesentliche Verbesserung der bisher auf den Personenbergbahnen verwendeten Zahnstange, welcher diese auch für den schweren Lastenverkehr benützlich machte, fand vielfach Anwendung. Auch in Übersee. Außer dem Ivan aber doch nur auf kürzeren, isolierten oder Flügelbahnen ohne durchgehenden Verkehr.

Die Erwartung, dass die Abt'sche Zahnstange dazu führen werde, bei neuen Hauptbahnen im Hochgebirge vom Bau tiefergelegener, daher längerer und sehr kostspieliger Scheiteltunnels abzukommen, erfüllte sich nicht.

Diese Konstruktion bewährte sich am Ivan sehr gut, vornehmlich auch wegen unserer von Abt selbst anerkannten fachgemäßen und überaus sorgfältigen Behandlung und Erhaltung der sehr komplizierten Lokomotiven und der Zahnstangengeleise.¹⁰³

Diese Lokomotiven für den Einsatz mit dem Abt'schen Zahnstangensystem und einer Spurweite von 760mm wurden von der Floridsdorfer Lokomotivfabrik entwickelt und produziert, die es erst dadurch ermöglichte, den Übergang über das Ivangebirge auf der Strecke Sarajevo – Mostar zu bewältigen.¹⁰⁴

¹⁰³ ÖSTA, KA, MS / AR 808, Lebensbeschreibung Schnack Herbosegg, S. 126, 127

¹⁰⁴ Horn, S. 43

Auf einem Streckenabschnitt von 19 km das Abt'sche Zahnstangensystem zum Einsatz. Insgesamt wurde auf der gesamten Strecke über den Ivanpass ein Höhenunterschied von 597 m überwunden.

Nach der Fertigstellung dieses technisch anspruchsvollen, letzten Teilstückes nach Sarajevo am 1. August 1891 war nicht nur die Eisenbahnverbindung zwischen Bosnien und der Herzegowina hergestellt – die geforderte Nord-Südverbindung von Brod über Sarajevo bis Metković an der Adria war erreicht.¹⁰⁵ Jedoch stellte sich in den folgenden Jahren heraus, dass die komplizierte Verbindung über den Ivanpaß vor allem den Anforderungen des Güterverkehrs nicht optimal entsprach.

Da in der Eisenbahnpolitik Kállays die wirtschaftliche Bedeutung der einzelnen Linien für die ökonomische Entwicklung Bosniens und der Herzegowina im Vordergrund stand, wurde gleichzeitig mit dem Bau der Magistrallinie von Sarajevo ins Neretvatal auch die Errichtung zahlreicher Nebenlinien, sogenannter Vizinalbahnlinien, durchgeführt, die von der Bosnabahn in die nahen Bergbau- und Industriegebiete sowie in die großen Waldbereiche führten.¹⁰⁶

7.2. Der Bau von Waldbahnen in Zusammenhang mit der Wirtschaftsentwicklung

Der größte Reichtum Bosniens und der Herzegowina beruhte seit jeher auf den riesigen, fast unberührten Laub- und Nadelwäldern, die mit 2,554.771 ha die Hälfte der gesamten Landesfläche bedeckten.¹⁰⁷ Die Nutzung dieser Ressourcen stellte außer den Bodenschätzen den wichtigsten Anreiz für den Einsatz von Kapital in- und ausländischer Investoren

¹⁰⁵ Horn, S. 17

¹⁰⁶ Juzbašić, S. 153

¹⁰⁷ Wirtschaftsverhältnisse Bosniens und der Hercegovina im Jahre 1911, Kommerzielle Berichte des K.K. Handelsmuseums (Wien 1912), S. 10

zur Industrialisierung dar. Der Großteil der bosnischen Holzindustrieproduktion befand sich in den Gebieten des Bosna- und Neretvatsals sowie an deren Nebenflüssen. Die Basis für den Transport der Holzproduktion bildete das gut ausgebaute Netz der Schmalspurlinien, an die sich die Stich- und Waldbahnen der Forstbetriebe anschlossen. Der Umfang dieser privaten Waldbahnen nahm im Laufe der fortschreitenden Industrialisierung immer größere Dimensionen an, so dass Kemal Hrelja in seinem Werk „Industrija Bosne i Hercegovine do kraja Prvog svjetskog rata“ von einem Ausmaß weit über 500 km schreibt, dessen Hauptzweck in einer Förderung der „Ausbeutung der Naturschätze des Landes“ lag.¹⁰⁸ Auch österreichische Autoren wie Alfred Horn beurteilen die Verhältnisse im Bereich der Abholzung und Holzverarbeitung der auf Gewinn orientierten Gesellschaften kritisch. Im Regelfall wurden die Waldareale von der Landesregierung an in- und ausländische Firmen verpachtet. Seitens der Forstindustrie erfolgten die Abholzungen in den durch die Bahnen erschlossenen Gebieten, in der Folge jedoch begann man immer weiter in die Waldregionen einzudringen. Um das gewonnene Holz abtransportieren zu können, wurden vorwiegend „Schleppbahnen“ errichtet, die zu den Anschlussstellen der Bosnisch-Herzegowinischen Landesbahnen führten. Diese Anlagen, die allgemein als „Waldbahnen“ bezeichnet werden, wurden ebenfalls in der landesweit gebräuchlichen Spurweite von 760 mm errichtet und erreichten eine geschätzte Ausdehnung von bis zu 1000 km (es existierten keine Aufzeichnungen, obwohl diese privaten Waldbahnen der Forstabteilung der bosnisch-herzegowinischen Landesregierung unterstanden).¹⁰⁹

Die bedeutendsten dieser Waldbahnanlagen wurden von den größten Forstgesellschaften in Bosnien gebaut:

¹⁰⁸ Wessehy, S. 550, 551

¹⁰⁹ Horn, S. 59

„Bosnische Forstindustrie Eisler & Ortlieb in Zavidovic. Exploitiert die Nadelwaldungen im Bezirke Kladanj, Vlasenica, Rogatica und Visoko und verarbeitet jährlich bei 350.000 Festmeter Nadelholz. Die erzeugte Schnittware geht zumeist über Gravosa nach Italien und den anderen Mittelmeerländern.

Bosnische Forstindustrie-Aktiengesellschaft Otto Steibeis in Dobrlin und Drvar

(Zentralbureau in Brannenburg, Oberbayern) mit einer Zellulosefabrik in Drvar. Exploitiert die Nadelholzbestände in den Bezirken Kljuc, Petrovac, Jajce und Glamoc. Die jährlich produzierte Rohholzmasse beläuft sich auf zirka 300.000 Festmeter. Ihr Absatzgebiet findet diese Firma vornehmlich in Deutschland, Holland, den Mittelmeerländern und Afrika.¹¹⁰

Außer diesen beiden Großfirmen werden im zitierten Bericht über die Wirtschaftsverhältnisse Bosniens und der Hercegovina im Jahre 1911 noch 26 weitere Holzindustriegesellschaften angeführt.

Von all diesen Unternehmungen ist die oben angeführte Aktiengesellschaft des schwäbischen Großindustriellen Otto von Steinbeis hervorzuheben. Außer seinen kommerziell erfolgreichen Forst- und Holzverarbeitungsbetrieben schuf er für die einheimische Bevölkerung beispielgebende soziale Einrichtungen: Als Steinbeis 1892 nach Bosnien kam „gab es keinerlei Infrastruktur ...er erbaute Sägewerke, Holzfabriken, gründete Ortschaften für die Holzarbeiter, errichtete Arbeiterwohnheime, Schulen, Lehrwerkstätten, ein Krankenhaus in Drvar und sogar einen Kindergarten.“¹¹¹

¹¹⁰ Wirtschaftsverhältnisse Bosniens und der Hercegovina im Jahre 1911, S. 11

¹¹¹ Buchmann, S. 127

7.2.1. Die „Steinbeisbahn“

Die Waldbahn der Bosnischen Forstindustrie-Aktiengesellschaft Otto Steinbeis – die „Steinbeisbahnbahn“ – war die größte und modernste aller derartigen Anlagen.

Mit einer Streckenlänge von ca. 400 km erfasste sie „die nordwestlichen Waldgebiete Bosniens und hatte auf dalmatinischem Gebiet in Knin Anschluß an die Normalspurstrecke nach Split, später auch in Prijedor an die Militärbahn nach Banja Luka.

Ihr ständiges Netz umfasste die Strecken Knin – Srnetika – Prijedor und Srnetika – Jajce (davon war das Teilstück Čardak – Jajce Eigentum der k.u.k. Militärbahn, jedoch im Betrieb der „Steinbeisbahn“).¹¹²

Diese längste schmalspurige Waldbahnstrecke war mit ihrer großräumigen Anlage und der Verbindung zur Adria auch in Betrieb und Fahrzeugausstattung auf bestem technischen Standard. Neben der Linie der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen nach Metković stellte sie die zweite Verbindung zum Adriatischen Meer nach Split dar. Im ersten Weltkrieg war sie dadurch von großem Wert für die Heeresbahnverwaltung, die auf dieser Strecke zahlreiche österreichische und ungarische Lokomotiven samt Transportmaterial einsetzten.¹¹³

Bereits 1891 plante Kállay den Bau einer Schmalspurstrecke, die von Janjići im Bosnatal über Travnik ins Vrbastal verlaufen, und von der Zweigstrecken nach Jajce und Bugojno sowie weiter bis zur dalmatinischen Grenze führen sollten.¹¹⁴

Doch die Pläne des wirtschaftlich ambitionierten Eisenbahnbau-Programms von Kállay stießen auf Hindernisse: Seitens der österreichischen Regierung wurde der Ausbau der Eisenbahnlinie bis nach Bugojno und Jajce beschränkt. Die projektierte Bahnverlängerung nach Split wurde seitens der ungarischen Regierung durch immer neue Kompensations-

¹¹² Horn, S. 60

¹¹³ Ebenda, S. 60

¹¹⁴ Ebenda, S. 152

forderungen an Österreich verhindert, da man in der Verbindung Bugojno – Split eine Gefährdung der ungarischen Interessen in bezug auf den Handel mit Rijeka erkannte.¹¹⁵

Es kam daher nur zum Ausbau folgender Strecken:

1893/94 Bau der Nebenlinie Lašva – Travnik – Bugojno (Streckenlänge ca. 71 km),

1895 Bau einer Abzweigung von Donji Vakuf nach Jajce (Streckenlänge ca. 34 km).

Die geplante Eisenbahnverbindung nach Split blieb auch in der Zukunft unvollendet.

Auf österreichischem Gebiet wurde nur die Strecke Split – Sinj errichtet. Die Bedeutung der Strecke auf bosnisch-herzegowinischem Boden lag vor allem im Holztransport.¹¹⁶

Es war der privaten Waldbahn der Forstindustrie-Aktiengesellschaft Otto Steinbeis vorbehalten, mit ihrer Linie von Knin nach Split diese wichtige Verbindung zu ergänzen.

7.2.2. Die Waldbahn Zavidovići – Kusače

Eine weitere bedeutende Waldbahnstrecke von Zavidovići nach Kusače, auch „Krivaja-Waldbahn“ genannt, befand sich im Landeseigentum und umfasste eine Strecke von 118,7 km. Obwohl sie die zweitgrößte Anlage darstellte, war sie damit deutlich kürzer als die oben angeführte Steinbeisbahn (mit einer Länge von 400 km). Die Hauptstrecke war an die Bosnische Forstindustrie Eisler & Ortlieb verpachtet, eine Nebenstrecke gehörte zum Betrieb der Gregersenschen Waldindustrie-Aktiengesellschaft.

An der Hauptlinie befand sich aber auch eine bedeutende Kohlen- und Eisenindustrie in Olovo. In Zusammenhang mit dieser wichtigen Transportstrecke befuhren auch Wagen der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen die „Krivaja-Waldbahn“.

Weitere Waldbahnanlagen befanden sich auf folgenden Strecken: Dobož (Usora) – Pribnić, Bukinje – Stupari, Ilidža – Kobiljdol u.a.¹¹⁷

¹¹⁵ Juzbašić, S. 152 - 155

¹¹⁶ Horn, S. 17, 18

¹¹⁷ Ebenda, S. 59 - 63

Über die Anschlüsse an das Schmalspurnetz der Bosnisch-Herzegowinischen Landesbahnen erfolgte der Weitertransport zu den Adria Häfen wie Metković und Gruž sowie zum österreichischen Normalspurnetz der Südbahn. Die Hauptziele des bosnischen Holzexports waren in erster Linie Italien, Marokko, Tunis und Alexandria, gelegentlich auch Südamerika und Vorderindien. In zweiter Linie wurde nach Deutschland, Holland und in die Schweiz exportiert¹¹⁸; vorwiegend durch die Forstindustrie AG. Otto Steinbeis, die über eine eigene Bahnverbindung nach Split verfügte.

Die Wirtschaftspolitik Kállays ging in erster Linie von dem Grundsatz aus, die Unabhängigkeit der bosnisch-herzegowinischen Verwaltung bei der Verfügung über die Landesmittel und bei der Investitionspolitik zu erhalten, was er auch konsequent bei der wirtschaftlichen Nutzung des Eisenbahnbaues vor allem gegenüber Ungarn, aber auch Österreich durchzusetzen trachtete.

Auch die Landeshauptstadt Sarajevo erhielt während der Ära Benjamin Kállays ein modernes Verkehrsmittel:

7.3. Die Stadt- und Straßenbahn in Sarajevo

Zum Zeitpunkt der Okkupation hatte Sarajevo etwa 42.000 Einwohner und lag an einer strategisch günstigen Position am Ende des Miljackatales. Durch diese begrenzte Lage war Sarajevo vom Ende des Tales, wo auch die Altstadt lag, in Richtung der davor liegenden Ebene gewachsen. Der Bahnhof der 1882 fertiggestellten Schmalspurbahn von Bosnisch Brod nach Sarajevo lag daher in weiter Entfernung vom Zentrum der Stadt. Bereits 1884 wurde mit der Errichtung einer Pferdeeisenbahn begonnen, die auf einer Strecke von 3 km Länge von der Endstation der Schmalspurbahn ins Zentrum

¹¹⁸ Wirtschaftsverhältnisse Bosniens 1911, S. 13

zur katholischen Kirche (Kathedrale) führte. Als im Zuge des wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwunges die Pferdeeisenbahn für die zunehmenden Anforderungen des Verkehrs nicht mehr ausreichte, beschloss die Landesregierung unter Benjamin Kállay die Umstellung auf elektrischen Betrieb.

Im Mai 1895 erfolgte die Elektrifizierung der Strecke vom Bahnhof in die Altstadt sowie die Erbauung der Kailinie von der Tabakfabrik zur Lateinerbrücke. 1897 wurde die Strecke von der Lateinerbrücke bis zum Rathaus fortgesetzt. 1898 wurde noch eine Abzweigung von der Kathedrale (katholische Kirche - volkstümliche Bezeichnung in der Unterscheidung gegenüber der orthodoxen Kirche) zur Landesbank hinzugefügt.

Die Stadtbahn von Sarajevo war jedoch nicht nur für den Personenverkehr errichtet worden, sondern hatte vor allem den Warentransport vom Güterbahnhof der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen in die Stadt zu gewährleisten. Anfänglich wurde der Güterverkehr mit Dampflokomotiven der bewährten Spurweite von 760 mm abgewickelt. 1895 wurde jedoch für diesen Zweck die erste elektrische Schmalspurlokomotive Österreichs konstruiert und hergestellt.

Der Fahrplan der Sarajevoer Straßenbahn wurde von diesem Güterverkehr naturgemäß beeinflusst, ebenso wie von den Lokalbahnzügen nach dem berühmten Kur- und Badeort Ilidža, die eine kurze Strecke der Straßenbahn gemeinsam benutzten.¹¹⁹

¹¹⁹ Horn, S. 22 – 24;
Röll, Enzyklopädie, S. 467, 468

7.4. Militärische Eisenbahnprojekte

Gegen Ende seiner Amtszeit war Kallay jedoch gezwungen, die außenpolitischen und strategischen Ziele Österreich-Ungarns entgegen den Bedürfnissen Bosniens und der Herzegowina an die erste Stelle seiner eisenbahnpolitischen Maßnahmen zu setzen.¹²⁰

Österreich-Ungarn kampfte diplomatisch gegen Russland um die Vorherrschaft am Balkan. Der „Status quo“ musste um jeden Preis gehalten werden. Trotz des russisch-sterreichischen Abkommens 1897 stand der Eisenbahnbau im Zeichen militär-strategischer Bahnen.

Bereits Ende 1896 bestand eine Übereinkunft zwischen Benjamin Kallay und dem sterreichischen Generalstab über die Wichtigkeit des Baues einer Eisenbahnlinie von Sarajevo nach Osten bis an die Landesgrenze bei (Kosovska) Mitrovica. Generalstabchef von Beck erhob die Forderung nach einer Studie über einen Eisenbahnbau durch den Sandschak von Novi Pazar . Die alte Idee der „Sandschak-Bahn“ wurde wieder aufgegriffen.

Der ungarische Premier Desider Banffy sah das Konzept der Bahnlinie Sarajevo – Mitrovica als Verlängerung der Normalspurbahn Budapest – Sarajevo. Finanzminister Kallay war jedoch nicht bereit, die Kosten zu Lasten der bosnisch-herzegowinischen Landesfinanzen zu tragen.

Daher wurde das Projekt vorderhand fur unbestimmte Zeit auf Eis gelegt.

Außerdem befurworteten die Militärbehörden einen Eisenbahnbau in die Bucht von Cattaro (Boka Kotorska) am äußersten Ende Dalmatiens, wo sich damals der Kriegshafen der österreichisch-ungarischen Flotte befand, wegen groerer Wichtigkeit.¹²¹

¹²⁰ Juzbai, S. 158

¹²¹ Ebenda, S. 156

7.4.1. Bau der Strecke Gabela – Zelenika mit Flügelbahnen nach Trebinje und

Gruž - die sogenannte „Dalmatiner-Bahn“

Der Bau dieser herzegowinisch-dalmatinischen Bahnlinien erfolgte durch kaiserliche Verordnung vom 7. Juli 1898 sowie nach ungarischem Gesetz (Artikel XXIV/1898).

Die Ausführung erfolgte im Anschluss an das bestehende Bahnnetz in Bosnien und der Herzegowina in Schmalspur. Hauptzweck dieser Strecke war die militärischen Interessen dienende Verbindung in die Bucht von Cattaro:

Die Hauptstrecke Gabela – Hum – Uskoplje – Zelenika (175 km) wurde 1901 fertiggestellt. Die Nebenstrecke von Hum nach Trebinje (17 km) war für die Versorgung der an der montenegrinischen Grenze gelegenen Garnison errichtet worden.

Lediglich die Nebenlinie von Uskoplje nach Gruž, dem Hafen von Dubrovnik, diente wirtschaftlichen und damit zivilen Interessen.

Nahezu auf der gesamten Streckenführung war der Eisenbahnbau mit großen Hindernissen verbunden. Die klimatischen Bedingungen mit Höchsttemperaturen im Sommer und dem eisigen Fallwind (Bura) und sintflutartigen Regengüssen im Herbst und Winter gestalteten die Arbeitsbedingungen äußerst schwierig. Der Streckenverlauf führte von Gabela, einer Station an der Hauptlinie Sarajevo – Metković, in südlicher Richtung und überquerte die Neretva auf einer 130 m langen Eisenbahnbrücke. Ab Hum musste ein gänzlich wasserloses und daher unbewohntes Gebiet überwunden werden. Auch stellte das unzugängliche Terrain eine hohe bautechnische Herausforderung dar. Das Trink- und Nutzwasser für viele Stationen konnte nur mittels Regenwasser in Zisternen beschafft werden. Sowohl die herzegowinischen als auch die dalmatinischen Strecken wurden nach dreijähriger Bauzeit im Juli 1901 fertiggestellt.¹²²

¹²² Horn, S. 18,19

7.4.2. Der Bau der „Bosnischen Ostbahn“

Bereits Ende März 1900 unterbreitete Benjamin Kállay dem österreichischen Ministerpräsidenten Ernest Koerber und dem ungarischen Premier Koloman Széll ein Angebot für die Errichtung einer Magistralverbindung durch Bosnien und den Sandschak von Novi Pazar sowie die Weiterführung der Eisenbahnverbindung von Bugojno nach Split. Schon zu diesem Zeitpunkt unterstrich Kállay die Bedeutung einer normalspurigen Eisenbahnverbindung Šamac – Sarajevo – Mitrovica für die außenpolitischen Ziele und Aufgaben der Doppelmonarchie.¹²³

Aus historischer Perspektive kann festgestellt werden, dass bereits damals die Grundtendenzen der österreichischen-ungarischen Eisenbahnpolitik in den beiden ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts voraus geahnt wurden. Balkanpolitik und Eisenbahnpolitik in Bosnien und der Herzegowina standen vor dem Ersten Weltkrieg in einem unmittelbaren Zusammenhang.

Der Widerstand Ungarns, sich an der Finanzierung einer normalspurigen Eisenbahnverbindung durch Bosnien-Herzegowina und den Sandschak von Novi Pazar zu beteiligen, führte jedoch dazu, dass man sich nur auf die Errichtung einer Eisenbahnlinie in Schmalspur mit normalspurigem Unterbau von Sarajevo bis Uvac (an der bosnisch-türkischen Grenze) – der „Bosnischen Ostbahn“ - einigen konnte, von wo später ein Anschluss an das bis Mitrovica geführte Netz der türkischen Bahnen erfolgen sollte.¹²⁴

Der Bau der Bosnischen Ostbahn war sozusagen eine provisorische Billiglösung.

Die Diskussion um die Spurweite hatte folgenschwere Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen. Ein Bau in Normalspur wäre zweifellos vorteilhafter für den Anschluss an das normalspurige türkische Eisenbahnnetz

¹²³ Juzbašić, S. 156, 157

¹²⁴ Ebenda, S. 158

gewesen und hätte ebenfalls die Anbindung an die normalspurige Militärbahn Banja Luka-Dobrljin begünstigt; das hätte aber einen Umbau der vorhandenen Schmalspurstrecke von Sarajevo über Zenica und Doboj nach Banja Luka oder Šamac in Normalspur notwendig gemacht. Die dafür notwendigen Kosten wurden mit 50 Millionen Kronen beziffert.¹²⁵

Im Jahr 1903 wurde endlich mit dem Bau einer Direktverbindung von Sarajevo nach Uvac an der bosnisch-türkischen Grenze (Sandschak von Novi Pazar) begonnen.

Die Finanzierung erfolgte durch ein Darlehen über 75 Millionen Kronen über einen Zeitraum von 60 Jahren, das per Gesetz von den Landesregierungen von Bosnien und der Herzegowina aufgenommen wurde.

Die schmalspurige Strecke sollte im Unterbau normalspurig ausgeführt werden. Auch eine Verbindung nach Višegrad zur serbischen Grenze war vorgesehen.

Die Fertigstellung der folgender Streckenabschnitte der Bosnischen Ostbahn erfolgte im Juli / August 1906:

Sarajevo – Međeda – Uvac 137,6 km

Međeda – Dobrun 21,5 km

Dobrun – Vardište 7,3 km

Die Bosnische Ostbahn verläuft durch das Miljacka-Tal zum Jahorina-Gebirge, das bei einem Sattel in einem Tunnel von 853 m Länge unterfahren wird. An der östlichen Tunnelausfahrt wird mit 939,8 m die höchstgelegene Stelle aller Bahnen in Bosnien-Herzegowina erreicht. Bis Medjedja folgte die Eisenbahnlinie dem linken Ufer der Drina, die knapp nach der Mündung des Limflusses auf einer 130 m langen Eisenbahnbrücke überquert wurde.

Gleich nach der Brücke trennt sich die Strecke in zwei Abzweigungen: auf der rechten Seite verläuft die Linie nach Uvac an der türkischen Grenze und links erfolgte die

¹²⁵ Horn, S. 20

Streckenführung nach Vardište zur serbischen Grenze.¹²⁶

Nach der Fertigstellung dieses letzten Großprojektes des öffentlichen Bahnbaues während der Besetzung Bosniens und der Herzegowina durch Österreich-Ungarn zeigte sich sehr bald, dass die Entscheidung zur Schmalspur nicht unbedingt von Vorteil für die Zukunft war. Der Bau der militär-strategischen Bahnlinien Gabela – Boka – Trebinje sowie der Bosnischen Ostbahn mit den Verbindungen zur serbischen Grenze bei Vardište und zum Sandschak von Novi Pazar bei Uvac hatten wirtschaftlich gesehen für Bosnien und die Herzegowina nahezu keine Relevanz, bedeuteten aber eine ungeheure Belastung der Landesmittel. Die Ursachen für diese Änderung in der Eisenbahnpolitik sind auf dem Gebiet der europäischen Großmachtpolitik Österreich-Ungarns durch die Änderung der internationalen Lage zu suchen.

¹²⁶ Horn, S. 20

7. 5. Das Sandschakbahn-Projekt von 1908 und die machtpolitischen Ziele

Österreich-Ungarns

Hinter diesem Projekt standen die Pläne der österreichisch-ungarischen Außenpolitik, die Einflussosphäre der Donaumonarchie auf politischem und wirtschaftlichem Gebiet am Westbalkan – über Bosnien-Herzegowina, den Sandschak von Novi Pazar und Makedonien – bis zur Ägäis auszudehnen. Das Ziel war der „Weg nach Saloniki“ – der verkehrspolitische Zugang zu diesem Hafen, der das Tor für den Handel mit dem Orient öffnete.

Johann Markgraf von Pallavicini, der österreichische Botschafter in Konstaninopel, schreibt in diesen Zusammenhang an Außenminister Aloys Lexa von Aehrenthal 1907: „Ohne Zweifel geht vor Allem unsere Aufgabe dahin, die uns zunächst liegenden Gebiete der Türkei immer mehr und mehr in unsere wirtschaftliche Interessensphäre zu ziehen. Von diesem Gesichtspunkte aus sehe ich in der von Eurer Excellenz in Aussicht genommenen Verbindung unseres bosnischen Bahnnetzes mit dem türkischen eine der wichtigsten Fragen, die unser in der Zukunft harren. Aber wir dürfen uns, glaube ich, nicht darauf beschränken, die europäische Türkei so viel als möglich wirtschaftlich zu erobern, sondern wir müssen auch trachten, die reichen Gebiete Kleinasiens mit unseren Waren und unserer Arbeit aufzusuchen, denn gerade dieser Theil des türkischen Reiches verspricht ein reiches Absatzgebiet zu werden. Die große Frage, ob es Deutschland gelingen wird, die Bagdadbahn unter seinen Einfluss zu bringen, wird hier eine sehr wichtige Rolle spielen. Gerade diese Frage wirft ihren Schatten auf alle anderen Fragen, die uns in der Türkei beschäftigen ...England will nicht, dass die Türkei zu Geld komme und dass sie Deutschland die erforderliche Kilometergarantie gebe ...“¹²⁷

Für die österreichischen Interessen (Bau der Sandschakbahn u.a.) versuchte Pallavicini

¹²⁷ HHStA, PA XII/191, Pallavicini an Aehrenthal, Nr. 23 B, 17. April 1907

den Großwesir Ferid Paşa mit dem Hinweis unter Druck zu setzen, dass man für die Wahrung des „Status quo“ sich einsetzen werde, „ so lange als die Türkei einerseits unsere wohlgemeinten Ratschläge berücksichtigt und andererseits sie den großen Interessen, die die Monarchie auf dem Gebiete des türkischen Reiches hat, sympathisch gegenübersteht.“¹²⁸

Die Zitate dieser beiden diplomatischen Noten sind von äußerster Wichtigkeit, um die außenpolitischen Ziele der österreichisch-ungarischen Machtpolitik zu dokumentieren:

- Ausweitung der Einflussphären am Balkan,
- Gewinnung von neuen Absatzgebieten,
- Absicherung des Baues von strategisch bedeutenden Eisenbahnlinien.

Nach der Niederlage des Zarenreiches im russisch-japanischen Krieg 1904/05 sowie der darauf folgenden Revolution war die Position Russland zwar geschwächt, aber gleichzeitig erfolgte eine Konzentration der Außenpolitik auf die Balkanhalbinsel, was zu einer Verschärfung des Konkurrenzkampfes mit Österreich-Ungarn um die Interessensphären führte. Die Förderung der Ideologie des Neoslawismus und Panslawismus durch die russische Außenpolitik war für den Vielvölkerstaat Österreich-Ungarn eine nicht zu unterschätzende Gefahr.

In diesem Zusammenhang gewann der Bau einer Bahn durch den Sandschak unter Umgehung Serbiens auch militärisch an Bedeutung.

Ein Schreiben des k.u.k. Reichskriegsministerium in Übereinstimmung mit dem k.u.k. Chef des Generalstabes vom 1. Mai 1907 unterstreicht, dass „die baldige Verwirklichung des bosnisch = türkischen Bahnanschlusses durch den Ausbau der Verbindungsstrecke Uvac = Mitrovica von außerordentlichem militärischen Werte“ wäre ...¹²⁹

¹²⁸ HHStA, PA XII/ 192, Pallavicini an Aehrenthal, Nr. 68 A, 20. November 1907

¹²⁹ HHStA, AR, F 19/ 18, Türkei 9, Reichs-Kriegsministerium Präs. Nr. 2175 vom 1. Mai 1907

Als Vorbedingung für die Schaffung einer Verkehrsverbindung durch den Sandschak von Novi Pazar mußte – sozusagen als erste Etappe – das Eisenbahnnetz durch Bosnien-Herzegowina ausgebaut werden. Das letzte Glied in der Kette war der Bau der Bosnischen Ostbahn von Sarajevo nach Uvac, der 1906 vollendet worden war. 1907 bestand daher höchste Dringlichkeit für den österreichisch-ungarischen Außenminister, die diplomatischen Vorbereitungen für dieses Eisenbahnprojekt zu treffen. Dem österreichisch-ungarischen Botschafter in Konstantinopel, Markgraf Pallavicini, fiel in dieser Phase die wichtigste Aufgabe zu, nämlich die formelle Genehmigung des Bahnbaues durch den Sultan zu erreichen. Aufgrund der Bestimmungen des Artikels XXV des Berliner Kongresses 1878 verfügte Österreich-Ungarn prinzipiell über das Recht „d’avoir des routes militaires et commerciales jusqu’au delà de Mitrowitz“. ¹³⁰, bedurfte aber der offiziellen Zustimmung durch die türkische Regierung, da der Sandschak von Novi Pazar noch türkisches Hoheitsgebiet war.

Als Außenminister Aehrenthal am 27. Jänner 1908 seine verkehrspolitischen Pläne zur Schaffung eines Eisenbahnnetzes bis Saloniki durch den Bau der „Sandschakbahn“ als Verbindung von Uvac bis Mitrowitz in einer Länge 150 km bekannt gab, erfolgte eine Welle des Protests bei den europäischen Großmächten – mit Ausnahme des Bündnispartners Deutschland. Vor allem Russland, aber auch Italien und England sahen ihre eigenen Pläne am Balkan und darüber hinaus im östlichen Mittelmeer gefährdet. ¹³¹

Im Artikel „Die Aehrenthal’schen Eisenbahnpläne“ der Frankfurter Zeitung vom 1. Februar 1908 wird diese Situation genau analysiert sowie durch die folgende Karte dargestellt.

¹³⁰ Richard Riedl, Sandschakbahn und Transversallinie (Wien 1908), S. 7

¹³¹ HHStA, AR, F 19 / 18 Türkei 9, Callenberg an Aehrenthal, Ber. Nr. 2, 3. Feb. 1908

Die Mehrenthal'schen Eisenbahnpläne.



„Die vorstehende Kartenskizze gibt ein Bild von den Eisenbahnplänen, die der österreichisch-ungarische Minister des Auswärtigen Frhr. v. Aehrenthal vor wenigen Tagen den Delegationen vorgetragen hat. Sie zielen auf nichts weniger als auf die Schaffung eines neuen Orientweges...“¹³²

In diesem Zusammenhang muss festgestellt werden, dass der Gedanke einer internationalen Orientverbindung über Bosnien und den Sandschak von Novi Pazar nicht neu war. Wie bereits im Kapitel 5.1. erläutert, hatte sich Sultan Abdul Aziz bereits 1869 bei der Planung eines türkischen Eisenbahnnetzes mit Anschluß an die Bahnen Zentral-europas für diese Route entschieden. Der tiefere Grund für diese Streckenführung lag damals wie 1908 auch in einer Umgehung Serbiens¹³³. Die in der Skizze dargestellte Eisenbahnlinie verläuft entlang der serbischen Grenze und hatte aus diesem Grund auch für den österreichischen Generalstab höchste militärische Bedeutung.

Jedoch sollte auch dieses Mal die Verbindung der Strecke zwischen Uvac und Mitrowitza nicht zustande kommen.

Während die Vorarbeiten – wie die Trassierung der Sandschakbahn – im vollen Gange waren¹³⁴, kam am 24. Juli 1908 die Nachricht vom Sieg der Jungtürkischen Revolution im Osmanischen Reich. Der österreichisch-ungarische Botschafter Pallavicini telegrafierte von Konstantinopel nach Wien:

„Heutige Konstantinopler Zeitungen melden Zirkulardepesche des Grossvezirs, betreffend Einführung der Verfassung von 1876...Europa steht vor einer ganz neuen Situation.“¹³⁵

Den Reformmaßnahmen der europäischen Großmächte auf dem Boden der Türkei war damit die Grundlage entzogen.

Österreich-Ungarn kam einer parlamentarischen Abstimmung in seinem Okkupations-

¹³² Frankfurter Zeitung, 1. Februar 1908

¹³³ Riedl, S. 3

¹³⁴ HHStA, AR, F 19/18, Bahnbau Türkei 9, Bericht Nr. 53, Jeniköj 5. August 1908

¹³⁵ HHStA, PA XII / 195 Chiffretelegramm Pallavicinis Nr. 211, 24. Juli 1908

gebiet zuvor, in dem es am 6. Oktober 1908 die Annexion Bosniens und der Herzegovina vollzog.

Der Bau der Sandschakbahn stockte und kam schließlich zum Stillstand. Als der Sandschak von Novi Pazar im Zuge des Ersten Balkankrieges von Serbien erobert wurde, war das österreichische Projekt einer Eisenbahnverbindung nach Saloniki gescheitert.

8. Die österreichisch-ungarische Balkanpolitik nach 1908 und das große Eisenbahnbauprogramm für Bosnien-Herzegowina

Die Erklärung vom 5. Oktober 1908 und die darauf folgende Annexion Bosniens und der Herzegowina hatte für Österreich-Ungarn eine außenpolitisch äußerst ungünstige Situation zur Folge. Praktisch gesehen war diese Annexion bereits schrittweise mit der Eingliederung der okkupierten Provinzen in das gemeinsame Zollgebiet und der Staatszugehörigkeit der Bewohner zur österreichisch-ungarischen Monarchie unter Duldung der Großmächte vollzogen worden. Gemäß der ihr vom Berliner Kongress übertragenen „Kulturmission“ hatte die Donaumonarchie auch dreißig Jahre Aufbauarbeit und Kapital investiert¹³⁶. Die Außenminister Andrassy, Gulochowsky und Aehrenthal ließen jedoch viel günstigere Gelegenheiten für eine staatsrechtliche Absicherung der Annexion ungenutzt verstreichen, die wiederholte Male (im Vorfeld des Berliner Kongresses sowie im Zuge des Mürzsteger Programmes u.a.) zur Diskussion gestanden war.

In dieser Konstellation einer Verschärfung der Rivalität zu Russland und den wirtschaftlichen Bestrebungen Englands sowie zu den Großreichplänen Serbiens setzte ein Sturm von Protesten der Großmächte – mit Ausnahme des Bündnispartners Deutschland – ein. Österreich-Ungarn war außenpolitisch völlig isoliert. An der Spitze der allgemeinen Empörung stand England. Es folgte quasi ein „Pressekrieg“ seitens englischer Zeitungen (vor allem der „Times“), in dem der österreichischen Regierung „Vertrauensbruch“ u.a. (in bezug auf das Treffen zwischen Kaiser Franz Joseph und König Edward in Bad Ischl) sowie die Verletzung des Berliner Vertrages vorgeworfen wurden¹³⁷.

¹³⁶ Fournier, S. 82 – 90;
Novotny, S. 63;
Schmid, S. 1, 2

¹³⁷ Arnold Suppan, Zur Frage eines österreichisch-ungarischen Imperialismus in Südosteuropa; Regierungspolitik und öffentliche Meinung um die Annexion Bosniens und der Herzegowina, in: Adam Wandruschka, Richard G. Plaschka, Anna M. Drabek (Hrsg.), Die Doaunionarchie und die südslawische Frage von 1848 bis 1918 (Wien 1978), S. 124 - 126

Das ohnehin spannungsgeladene Verhältnis zwischen Wien und St. Petersburg war total gestört. Der Bündnispartner Italien bezog eine feindselige Haltung und von Seiten Serbiens kamen Kriegsdrohungen. Die Türkei verhängte eine Handelsblockade.

Zusätzlich zu dem gleichzeitig mit der Annexion bekannt gegebenen Verzicht auf die durch den Berliner Kongress verbrieften Rechten im Sandschak von Novi Pazar verpflichtete sich Österreich-Ungarn zur Zahlung von 2,5 Millionen türkischen Pfund bzw. 54 Millionen Kronen als „Ablöse“ an die Türkei¹³⁸.

Die beiden Balkankriege 1912/13 brachten eine weitere Verschärfung der Lage für die Interessen Österreich-Ungarns auf dem Balkan. Als der erste Balkankrieg ausbrach, zog man sich auf eine neutrale Politik gegenüber der Türkei sowie dem Balkanbund bestehend aus Serbien, Bulgarien, Griechenland und Montenegro zurück – obwohl der k.u.k.

Generalstab auf einen Präventivschlag gegen Serbien drängte, um diese günstige Situation für einen Angriff nutzen zu können¹³⁹. Als Serbien den Sandschak von Novi Pazar eroberte und nach dem zweiten Balkankrieg den nördlichen Teil von Makedonien zugesprochen erhielt, bedeutete das den Verlust einer der Hauptinteressen Österreich-Ungarns auf dem Balkan – der Wahrung der politischen und wirtschaftlichen Einflussphäre durch eine Verkehrsverbindung bis zur Ägäis. Für die Donaumonarchie war der wirtschaftlich wichtige Zugang nach Saloniki, dem Haupthafen des österreichischen Orienthandels, unterbrochen.

Strategisch gesehen waren jetzt die Grenzen Bosnien-Herzegowinas nicht nur im Osten, sondern auch im Süden von Serbien bedroht, das seine Machtansprüche auf alle Serben in der Habsburger Monarchie ausdehnte.

¹³⁸ Suppan, S. 124,125

¹³⁹ Ebenda, S. 111

Die innenpolitischen Verhältnisse in Bosnien-Herzegowina:

Aber auch innerhalb der Grenzen Bosniens und der Herzegowina hatten sich nach der Annexion die innenpolitischen Verhältnisse im Rahmen der Verwaltung durch Österreich-Ungarn geändert. Hatte bisher auch in Landesangelegenheiten eine der österreichisch-ungarischen Führungsebene, repräsentiert durch den gemeinsamen Finanzminister, Landeschef und Ziviladlatus, unterstellte Verwaltung „geherrscht“, so wurden im Jahr 1910 verfassungsmäßige Einrichtungen auf parlamentarischer Ebene geschaffen.

Die Verfassung vom 17. Februar 1910 beruhte auf der Souveränitätserklärung vom 5. Oktober 1908, mit der die Annexion Bosniens und der Herzegowina vollzogen wurde. Sie umfasste das Landesstatut für Bosnien-Herzegowina, die Wahlordnung, die Geschäftsordnung für den Landtag, das Vereins- und Versammlungsgesetz sowie ein Gesetz über die Bezirksvertretungen.¹⁴⁰

Der Landtag selbst beruhte auf einem „Einkammersystem“ und Interessenvertretungen. Das Wahlrecht für den Landtag bestand aus einem Kurienwahlsystem, das mit den Interessenvertretungen kombiniert war.

„Die erste Kurie umfaßt in zwei gesonderten Wählerklassen einerseits die Großgrundbesitzer und andererseits die Höchstbesteuerten, die wieder in konfessionelle Wahlkörper geschieden sind. In die zweite Kurie gehören die in der ersten nichtwahlberechtigten Bewohner der Städte, in die dritte unter der selben Voraussetzung die Bewohner der Landgemeinden. Mit der zweiten Wählerklasse der ersten Kurie ist ein Intelligenzwahlrecht ohne Rücksicht auf die Steuerleistung verbunden. Mit diesem Kuriensystem ist die Gruppierung der Mandate und der Wähler nach den drei herrschenden Konfessionen

¹⁴⁰ Bericht über die Verwaltung von Bosnien 1913, S. 7

kombiniert.¹⁴¹

Wahlberechtigt waren Männer mit ständigem Wohnsitz (mindestens ein Jahr vor der Wahl) in Bosnien und der Herzegowina nach Vollendung des 24. Lebensjahr.

Jedoch stand das Wahlrecht auch Landesbeamten und Lehrern in der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung sowie bei den Landesbahnen im Dienst befindlichen Angestellten zu; außerdem auch österreichischen und ungarischen Staatsbürgern, die in einer bosnisch-herzegowinischen Gemeinde wahlberechtigt waren.¹⁴²

Nachdem die Wahlen für den Landtag vom 15. bis 25. Mai abgehalten worden waren, erfolgte der eindrucksvoll inszenierte Besuch Kaiser Franz Josephs in Bosnien und der Herzegowina.

Trotz großer bestehender Differenzen zwischen den politischen Gruppierungen fanden die ersten Sitzungen des Bosnisch-Herzegowinischen Landtages ab 25. Juni 1910 in einem von Konsens geprägten Klima statt, in deren Verlauf auch das Budget für 1911 verabschiedet wurde.

Diese Verhältnisse sollten sich in den folgenden Jahren vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges grundlegend ändern. Während die Situation an den Grenzen Bosnien-Herzegowinas für die Position Österreich-Ungarns – wie bereits ausführlich dargestellt – immer bedrohlicher wurde, war der Bosnisch-Herzegowinische Landtag von Zwistigkeiten der Parteien untereinander als auch seitens der Opposition in der Ausübung seiner Funktionen gehemmt bzw. behindert. Eine konstruktive Arbeit an Gesetzesvorlagen und Budgetbeschlüsse kamen kaum und wenn überhaupt nur mit großer Verzögerung zustande. Die Agitation gegen die österreichisch-ungarische Herrschaft nahm zu und hatte nicht nur in den oppositionellen Gruppen ihre Wortführer. Diese Verhältnisse sollte für den weiteren Ausbau des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnnetzes zum Hindernis werden.

¹⁴¹ Bericht 1913, S.9

¹⁴² Ebenda

8.1. Die letzte Phase des Eisenbahnausbaues in Bosnien und der Herzegowina

nach 1908: „Das große Eisenbahnbauprogramm“

Schon bald nach der Fertigstellung der Bosnischen Ostbahn stellte sich heraus, dass vor allem die Magistralverbindung Bosniens und der Herzegowina von Brod nach Sarajevo dem zunehmenden Verkehr durch die wirtschaftliche Entwicklung des Landes nicht mehr gewachsen war und zu einer Behinderung für den weiteren wirtschaftlichen Aufschwung der beiden Provinzen wurde. Die Erklärung Benjamin Kállays lt. Protokoll des Gemeinsamen Ministerrates vom 20. September 1900 (HHStA, PA XL, Kart. 299), dass die Eisenbahnstrecke Bosanski Brod – Sarajevo noch Jahrzehnte den Verkehrsbedürfnissen entsprechen würde, bewahrheitete sich nicht¹⁴³.

Im Zuge der Annexionskrise 1908 sowie der Teilmobilisierung während der Balkankriege wurde klar, dass die schmalspurige Eisenbahnverbindung über Sarajevo bis zur Ostgrenze nicht den Anforderungen der militärischen Lage entsprach¹⁴⁴.

Immer deutlicher trat die Behinderung durch den Wechsel von Normalspur auf Schmalspur bei Brod sowie durch die geringere Transportkapazität des Schmalspursystems sowohl für die Wirtschaft Bosniens und der Herzegowina als auch für strategische Maßnahmen im Kriegsfall zu Tage. Eine authentische Darstellung dieser Situation findet sich in der Beschreibung des Direktors der Bosnisch-Herzegowinischen Landesbahnen: „...Im Jahr 1908 haben diese Bahnen das erste Mal eine größere militärische Aufgabe durchgeführt und vollkommen entsprochen. Aber bei diesem Anlaß zeigte es sich, daß die bisherige Annahme, es könne zu kriegerischen Verwicklungen mit Serbien überhaupt nicht kommen, eine irrige gewesen ist, und daß aus einer bloßen militärischen Demonstra-

¹⁴³ Jusbašić, S.165

¹⁴⁴ Ebenda ;
Rudolf Hauptner, Mit Leib und Leben für den Kaiser, in: „Militaria Austriaca“, Folge 14 (Wien 1993), S. 45

tion leicht hätte ein Krieg werden können. Für solchen größeren Umfanges erschien jedoch insofern keine ausreichende Vorbereitung getroffen, als in der Grenzstation Brod der ungarischen Staatsbahnen wohl zwei aus dem Inneren der Monarchie kommende, normalspurige, sehr leistungsfähige Bahnlinien z. traf, doch fanden diese ihre Fortsetzung nach dem Inneren, dem Osten und Süden Bosniens, dann nach der Hercegowina nur in einer einzigen, eingleisigen Schmalspurbahn!

Der Generalstab entwarf nun im Jahr 1909 in großer Eile ein militärisches, großes Eisenbahnbauprogramm, welches vorerst zu längeren Verhandlungen mit der österreichischen, insbesondere aber mit der ungarischen Regierung führte, und dem dann der neu eröffnete bosnische Landtag auch einiges anhängte.

Nach diesem Programme sollten vor allem zwei normalspurige Hauptbahnen tief in das Innere des Landes geführt werden. Eine von Šamac an der Save ausgehende im Bosnatal bis Sarajevo, und eine zweite als Verlängerung der Militärbahn Dobrljin – Banja Luka bis zum Anschluß in Rama an die Schmalspurlinie im mittleren Narentatal. Außerdem umfaßte das Programm noch eine Reihe anderer Strecken. Insgesamt waren das als Neubau von normalspurigen und schmalspurigen Bahnlinien und an Umbau bestehender Schmalspurstrecken auf die Normalspur nicht weniger als 819 Kilometer mit einem Kostenaufwand von 287 Millionen Goldkronen, von welchem Betrag ein Teil von Österreich und von Ungarn übernommen werden sollte.“¹⁴⁵

Aus diesem Grund war es in dieser letzten Phase vor dem Ersten Weltkrieg das Hauptziel der Eisenbahnpolitik in Bosnien-Herzegowina, den Ausbau von neuen Eisenbahnstrecken in Normalspur sowie die Verbesserung der bestehenden Eisenbahnlinien bzw. deren Umbau in Normalspur zu forcieren.

¹⁴⁵ ÖStA, KA, MS / AR 808, Lebensbeschreibung Schnack Herbosegg, S. 370, 371

8.2. Hauptziele der Eisenbahnpolitik in Bosnien-Herzegowina vor dem Ersten

Weltkrieg:

- Ausbau von neuen Eisenbahnstrecken in Normalspur
- Verbesserung der bestehenden Eisenbahnlinien und Umbau in Normalspur

Die innenpolitischen und bürokratischen Hindernisse, die den wirtschaftlich und militärisch äußerst dringenden Verbesserungen und Neubauten des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnnetzes in den Weg gestellt wurden, erreichten jedoch ein aus heutiger Sicht unglaubliches Ausmaß. Zusätzlich zu der aufgrund des Dualismus notwendigen Prozedur der Genehmigung der beantragten Maßnahmen durch die Regierungen der beiden Reichshälften Österreich und Ungarn musste durch die seit 1910 für Bosnien-Herzegowina installierte Verfassung auch die parlamentarische Zustimmung durch den Landtag erfolgen. Die grundsätzliche Zusammensetzung der politischen Landschaft bestand in erster Linie aus Parteien der Kroaten und Muslime sowie der gemäßigten Serben. Die sogenannten „radikalen Serben“ bildeten eine eigene Gruppe, die meist nicht zur parlamentarischen Zusammenarbeit bereit war. Streitigkeiten unter den Parteien behinderten Gesetzgebung und Ausschüsse im Landtag¹⁴⁶.

Nach ersten Verhandlungen im Oktober 1911 über den Bau von Eisenbahnen in Bosnien-Herzegowina wurde in einer gemeinsamen Ministerkonferenz in Wien am 28.10.1911 der entsprechende Antrag des Finanzministers Stephan Burián genehmigt.

Am 22. November wurde im Zuge des Budgets für 1912 ein Rahmengesetz zur Finanzierung eines Investitionsprogrammes, das auch den Eisenbahnbau enthielt, im Landtag eingebracht, das aber von der Mehrheit abgelehnt wurde¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Bericht über die Verwaltung von Bosnien 1913, S. XI / XII

¹⁴⁷ Ebenda, S. XI

Hauptkritikpunkt gegen das Eisenbahnbauprogramm war die Finanzierung durch eine Investitionsanleihe zu Lasten des Landes sowie die Forderung, dass zugleich mit dem beantragten „Ausbau der Eisenbahnstrecken Bijeljina – Celić – Tuzla, Celić - Brčko, Banja Luka – Jajce und Bihać– Novi ...mit dem Bau der Eisenbahnstrecke Tuzla – Sarajevo, Jajce - Mostar, Prozor – Aržano und Doboj – Šamac begonnen werde. Die Kosten dieser Bahnbauten hätte nicht das Land zu tragen, noch dürfe dadurch irgendeine Belastung desselben entstehen. Alle neuen Strecken, auch die nicht aus Landesmitteln gebauten, einschließlich der Militärbahn Dobrljin – Banja Luka, sollten in das Eigentum des Landes übergehen.“¹⁴⁸

Nachdem im Landtag noch keine Einigung über das Budget 1912 zustande gebracht wurde, in dem ein wesentlicher strittiger Punkt die Finanzierung des Eisenbahnbauprogrammes war, entschloss sich der neue Finanzminister Leon Bilinsky im Juni 1912 über Einladung des Landtagspräsidiums zu einem Besuch in Sarajevo. Ziel war in erster Linie über die Bildung einer Arbeitsmajorität aus Abgeordneten aller drei Konfessionen wieder die Aktionsfähigkeit des Landtages herzustellen und alle anliegenden Gesetzesentwürfe über die vorgeschlagenen Investitionen zu verhandeln¹⁴⁹.

Im Gegensatz zum radikalen Flügel der Serben kam es von Seiten der Kroaten, Muslims und der gemäßigten Serben zu einer Annäherung mit den Vorschlägen des Ministers. Die einzig strittigen Punkte waren die Eisenbahn- und die Finanzierungsfrage. Im Sinne seiner vorherigen Abmachungen mit den Regierungen von Österreich und Ungarn stellte Finanzminister Billinsky den für den großräumigen Schnellzugsverkehr von der Donaumonarchie nach Bosnien notwendigen Bau der Normalspurstrecken Šamac – Doboj und Doboj – Sarajevo zur Debatte.

Die vom Landtag geforderte Strecke Tuzla – Sarajevo sollte vorderhand zurückgestellt

¹⁴⁸ Bericht über die Verwaltung von Bosnien 1913, S. XIII

¹⁴⁹ Ebenda, S. XVI

werden. Im Gegensatz dazu verlangten die Abgeordneten des Landtages, dass gerade diese Strecke vorgezogen werde und lehnten die Normalisierung der Schmalspurstrecke Doboj – Sarajevo im Hinblick auf eine befürchtete Beeinträchtigung des Hauptverkehrs mit der Monarchie ab. Als Kompromisslösung schlug der Minister eine Prüfung durch eine neutrale Technikerkommission vor¹⁵⁰.

Trotzdem kam es mit den Landtagsparteien zu keiner Einigung über das Eisenbahnbauprogramm sowie in allen übrigen Punkten wie auch der Finanzierung. Der Finanzminister Bilinsky verließ daraufhin Sarajevo und der Landtag wurde wie schon so oft vertagt¹⁵¹.

In dieser Situation erkannte eine Gruppe von Mitgliedern des Landtages die Gefährlichkeit dieses Verhaltens für eine positive Entwicklung der Wirtschaft des Landes.

Es gelang ihnen nach einer Sitzung am 24. Juli 1912 durch das Landespräsidium dem Landeschef einen Vorschlag zu unterbreiten, in dem der Einsatz einer Kommission von Technikern zur Begehung der diskutierten Linien Tuzla – Sarajevo und Doboj – Sarajevo angenommen wurde. Als sich die Parteien trotzdem weigerten, das Eisenbahnprogramm zu unterschreiben, setzte das Präsidium die Aktion trotzdem fort¹⁵².

Das am 21. September 1912 vorgelegte Expertengutachten bestätigte großteils das vorgeschlagene Eisenbahnbauprogramm und empfahl, neben der bestehenden Schmalspurstrecke Doboj – Sarajevo eine normalspurige Gleisanlage zu errichten. Auch die Normalisierung der Strecke Doboj – Tuzla wurde als richtige Maßnahme bestätigt; ebenso wie die Errichtung der Linie Tuzla – Sarajevo zu einem späteren Zeitpunkt.

Damit schienen alle Vorbedingungen für eine Arbeitsmehrheit der drei konfessionellen Gruppen geschaffen.

Kroaten und Muslime waren bereit, die Vorlage der Eisenbahnpläne des k.u.k. Finanz-

¹⁵⁰ Bericht über die Verwaltung von Bosnien 1913, S. XX

¹⁵¹ Ebenda, S. XXI

¹⁵² Ebenda, S. XXI / XXII

ministers zu unterschreiben. Als die Partei der gemäßigten Serben nach anfänglicher Zustimmung die Beratungen abermals durch Diskussionen in die Länge zogen und damit behinderten, entschloss sich der Landeschef Feldzeugmeister Oskar Potiorek die Unterzeichnung und Genehmigung des Protokolls nur mit der Unterstützung der Kroaten und Muslime am 29. September 1912 durchzuführen. Kurz darauf konnte auch zwischen den gemäßigten Serben und der kroatisch-muslimischen Koalition eine Übereinkunft über die wichtigsten Punkte der Eisenbahnvorlage erzielt werden.¹⁵³ Nachdem nun das Programm im Hinblick auf die Normalisierung der Strecke Doboj – Tuzla sowie auf die Erbauung von normalspurigen Parallelstrecken bei der vorgesehenen Normalisierung der wichtigsten Schmalspurstrecken aufgrund des Resultates der Technikerkommission mit den Parteien vereinbart war, erfolgte die Unterzeichnung des Arbeitsprogrammes durch den Landtag.

Zusätzlich waren in Bezug auf die Tarif- und Finanzierungsfragen noch wesentliche Schwierigkeiten bei der Genehmigung durch die Regierungen Österreichs und Ungarns zu überwinden. Am 8. November 1912 stimmte die gemeinsame Ministerkonferenz in Budapest allen Punkten des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnbauprogrammes zu. Am 14. November 1912 wurde die Allerhöchste Vorsanktion durch Kaiser Franz Josef erteilt¹⁵⁴. Damit waren in einer unendlich komplizierten und mit größten Schwierigkeiten verbundenen, von 1910 bis 1912 dauernden Genehmigungsprozedur alle Vorbedingungen für die Gesetzesvorlage geschaffen. Am 30. November 1912 erfolgte die unveränderte Annahme durch den Bosnisch-Herzegowinischen Landtag.

¹⁵³ Bericht über die Verwaltung von Bosnien 1913, S. XXII

¹⁵⁴ Ebenda, S. XXIII

Das **große Eisenbahnbauprogramm für Bosnien und die Herzegowina** umfasste in der endgültigen Version folgende Linien (Zitat):

- „a) eine normalspurige Verbindung von Banjaluka nach Jajce;
- b) eine normalspurige Verbindung von Šamac nach Doboj;
- c) eine schmalspurige Bahnverbindung von Bugojno nach Aržano;
- d) die Normalisierung der Strecke von Doboj nach Sarajevo;
- e) die Normalisierung der Strecke von Jajce nach Bugojno, eine normalspurige Bahnverbindung von Bugojno nach Rama und die Normalisierung der Strecke von Rama nach Mostar;
- f) eine normalspurige Bahnverbindung von Brčko nach Tuzla und eine Abzweigung nach Bijeljina und Rača (Posavinabahnen);
- g) die Normalisierung der Linie Doboj – Tuzla.

Die Kosten dieser Eisenbahnbauten sind mit 270 Millionen Kronen veranschlagt, die durch ein Landeseisenbahnanlehen beschafft werden sollen, zu deren Verzinsung und Amortisation die beiden Staaten der Monarchie durch 60 Jahre einen jährlichen Beitrag von 10,458.086 K zu leisten haben. Für die restliche Deckung der Anleihe müssen Bosnien und die Herzegovina in vollem Umfange aufkommen.“¹⁵⁵

In diesem Eisenbahnprojekt war die Herstellung von zwei normalspurigen Großverbindungen geplant, von Šamac, das an der Mündung der Bosna in die Save liegt, nach Sarajevo, und von Banja Luka über Jajce, Bugojno und Rama nach Mostar.

Das gesamte Bauvorhaben umfasste aber auch die Umstellung der Strecke Doboj – Tuzla auf Normalspur, den Ausbau der Normaleisenbahnstrecke Tuzla – Brčko mit einer Abzweigung nach Bijeljina und Rača, und einer Schmalspurstrecke Bugojno – Aržano als Anschluss an die Eisenbahn nach Split¹⁵⁶

¹⁵⁵ Bericht über die Verwaltung Bosniens 1913, S. XXIII

¹⁵⁶ Juzbašić, S. 167

Nach der Überwindung der vielen Hürden, die dieses Gesetz sowohl in höchsten Gremien Österreich-Ungarns als auch seitens der Parteien des Bosnisch-Herzegowinischen Landtages erfolgreich bestanden hatte, lag die Hoffnung nahe, dass nun endlich angesichts der wirtschaftlichen und militärischen Dringlichkeit – in unmittelbarer Nachbarschaft waren die Balkankriege im Gange – der beschlossene Ausbau des Eisenbahnnetzes zügig in Angriff genommen werden könne.

8.3. Das Scheitern der Realisierung des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnbauprogrammes

Nichts von diesen großangelegten Plänen konnte im Jahr 1913 sowie vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges am 28. Juni 1914 realisiert werden.

Denn bevor eine zügige Bautätigkeit hätte einsetzen können, traten vor der Genehmigung des Budgets für 1913 die Parteien an die Regierung mit der Forderung heran, „dass gleichzeitig mit diesem Gesetz die gesetzliche Festlegung der serbo-kroatischen Sprache als innere Verkehrssprache für die Landesbahnen erfolge.“¹⁵⁷ Als neues Hindernis für die Umsetzung des Eisenbahnbauprogramms wurde nun die gleichzeitige Behandlung des Sprachengesetzes für Bosnien-Herzegowina verlangt, obwohl dies bei den früheren Verhandlungen in dieser Angelegenheit nicht der Fall gewesen war. Diese Verknüpfung der Eisenbahnvorlage mit der Sprachenfrage lehnte der gemeinsame Finanzminister Bilinsky ab, sicherte jedoch zu, nach „Verabschiedung der Eisenbahnvorlage mit größter Beschleunigung an die Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfes zu schreiten, durch den der gesamte Komplex der Sprachenfrage in Bosnien und der Herzegovina geregelt werden sollte.“¹⁵⁸

Der bis Februar 1913 ausgearbeitete Gesetzesentwurf enthielt folgende Festlegungen:

¹⁵⁷ Bericht über die Verwaltung von Bosnien 1913, S. XXIV

¹⁵⁸ Ebenda, S. XXV

„Bei allen Zivilbehörden, Ämtern und Landesstellen habe für alle Angelegenheiten der Zivilverwaltung als innere und äußere Amtssprache das Serbokroatische zur Anwendung zu gelangen ... Für den inneren Dienstverkehr bei den Eisenbahnen hätte dagegen weiterhin die deutsche Sprache, die Dienstsprache des k.u.k. Heeres, als Amtssprache zu gelten.“¹⁵⁹

Obwohl dieser Vorschlag soweit als nur möglich den Forderungen des Landtages entgegengekommen war, erfolgte keine Einigung mit den Parteien. Der eigentliche Grund dafür lag in der Tatsache, dass die hauptsächlich von Serbien ausgehende Agitation gegen die Sprachenlösung eine Atmosphäre geschaffen hatte, in der jede Verhandlungsbereitschaft im Landtag unmöglich geworden war. Einer der Kernpunkte der Diskussion war die Forderung der Einführung des Serbokroatischen nicht nur als äußere sondern auch als innere Dienstsprache bei den bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.¹⁶⁰

Damit war jedoch ein absolut unerfüllbarer Punkt getroffen worden. Aus militärstrategischen Gründen musste für den inneren Dienstverkehr der teilweise militärischen bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn die deutsche Sprache – als Dienstsprache des gesamten k.u.k. Heeres – unter allen Umständen beibehalten werden.

Auch Abordnungen des Landtages, die nach Wien und Budapest gesandt wurden, konnten daran nichts ändern. Österreich und Ungarn waren sich in dieser Frage, die einen entscheidenden Lebensnerv des multinationalen k.u.k. Heeres betraf, einig.

Die Verhandlungen über die Sprachenfrage waren im Prinzip an der inneren Dienstsprache der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen gescheitert.

Am 6. Mai 1913 wurde die diesbezügliche Session des Landtages seitens des Finanzministers geschlossen. Aufgrund der unmittelbaren militärischen Gefahr durch die Belagerung von Skutari (an der albanischen Grenze) im Zuge des Balkankrieges wurde

¹⁵⁹ Bericht über die Verwaltung von Bosnien 1913, S. XXV

¹⁶⁰ Ebenda, S. XXVI

vom 3. bis 15. Mai der Ausnahmezustand über Bosnien-Herzegowina verhängt.

Auch danach blieb der Landtag geschlossen, da die politische Lage auch durch andere Faktoren, wie die Auflösung der serbischen und sozialdemokratischen Vereine sowie Zwistigkeiten innerhalb der kroatischen Parteien, einer gefährlichen Destabilisierung unterlag.¹⁶¹

Die Krise des Landtages konnte zwar durch Kompromiß zwischen den gemäßigten Serben, Kroaten und Muslime im Interesse des Landes wieder bereinigt werden, aber im September kam es zu einer Mandatsniederlegung von 12 Abgeordneten einer serbischen Gruppe (Srpska Riječ-Gruppe), die eine „angemessenen Genugtuung für die dem serbischen Volke durch die Ausnahmeverfügungen angetane Beleidigung“ forderten.¹⁶²

Da aber Kroaten und Muslime ernsthaft eine baldige Fortsetzung der gesetzmäßigen Arbeit im Landtag forderten, wurden Ersatzwahlen ausgeschrieben. Nach Beendigung der Wahlen konnten wieder Verhältnisse für eine arbeitsfähige Mehrheit hergestellt werden. Der Landtag wurde nach dieser Unterbrechung am 29. Dezember 1913 wieder einberufen. Ein Jahr notwendiger Aufbauarbeit für Bosnien und die Herzegowina war durch die Destabilisierung der politischen Verhältnisse verloren worden.¹⁶³

Nachdem die Agrarbelange im Hinblick auf die Kmetenfrage behandelt wurden, erfolgte die Annahme des Sprachengesetzes. Im Hinblick auf den Sprachengebrauch im inneren Dienst der Landesbahnen konnte festgelegt werden, dass es sich in diesem Fall um eine Angelegenheit handelt, die „die Wehrmacht betrifft, so dass hier die Sprache der Armee in Geltung zu bleiben hat.“¹⁶⁴

Aufgrund der dargestellten Unstimmigkeiten im Bosnisch-Herzegowinischen Landtag im Jahr 1913, die teilweise zu seiner Arbeitsunfähigkeit führten und die die notwendigen

¹⁶¹ Bericht über die Verwaltung von Bosnien 1913, S. XXVI

¹⁶² Ebenda, S. XXIX

¹⁶³ Ebenda, S. XXIX - XXXI

¹⁶⁴ Ebenda, S. XXXII

Budgetbeschlüsse zur Durchführung der Maßnahmen behinderten, kam es vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs zu keiner Umsetzung des im November 1912 beschlossenen Eisenbahnbauprogramms für Bosnien und die Herzegowina.

In den Lebensaufzeichnungen des verantwortlichen Direktors der Bosnisch-Herzegowinischen Landesbahnen – Karl Schnack Herbosegg – finden sich dazu einige lapidare Feststellungen, hinter denen sich eine Facette der Dramatik der gescheiterten (Groß)Machtpolitik Österreich-Ungarns verbirgt:

„Der Bau begann mit jenem einer kurzen normalspurigen Lokalbahn von der Militärbahnstation Prijedor nach der Kreisstadt Bihac, deren Vollendung erst gegen Ende der Kriegszeit erfolgte. Außerdem ist auf den anderen Strecken nur bei den zwei längsten Tunnels mit dem Vortreiben der Richtstollen angefangen worden. Dann kam der Krieg.

In diesem mußte sich der Generalstab in Bosnien doch mit den Schmalspurbahnen behelfen ...“¹⁶⁵

8.4. Die Bosnisch-Herzegowinischen Eisenbahnen zu Beginn des Ersten Weltkriegs

Das Scheitern des großen Eisenbahnbauprogramms kann als eines der Zeichen für die österreichisch-ungarische (Ohn)Machtpolitik vor dem ersten Weltkrieg gewertet werden.

Für die moderne Kriegsführung mit Massenheeren zu Beginn des 20. Jahrhunderts war ein rascher und vollständiger Einsatz am Kriegsschauplatz mit Hilfe des Transports durch die Eisenbahn eine wichtige Voraussetzung.¹⁶⁶

Die Schmalspurbahnen Bosniens und der Herzegowina wurden im Krieg bis an die äußerste Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet. Schmalspurlokomotiven und -waggons

¹⁶⁵ ÖSTA, KV, MS / AR 808, Lebensbeschreibung Schnack Herbosegg, S. 371

¹⁶⁶ Anton Wagner, Der Erste Weltkrieg (Wien 1993), S. 41

aus allen Gebieten der Monarchie kamen zum Einsatz (z.B. Lokomotiven der Salzkammergut Bahn).

Der mangelhafte Ausbau und die geringe Kapazität des bosnisch-herzegowinischen Schmalspurnetzes waren wie bereits dargestellt nicht nur ein Nachteil für die Entwicklung der Wirtschaft Bosniens und der Herzegowina. Nach dem Eintritt Österreich-Ungarns in den Ersten Weltkrieg durch die Kriegserklärung an Serbien wurde durch die geringe Leistungsfähigkeit des Schmalspursystems ein Lebensnerv des k.u.k. Heeres gefährdet: Truppentransport und Nachschub.

Die folgenschweren Auswirkungen dieser Schwachstelle für Transport und Nachschub von dem hochentwickelten Eisenbahnnetz der Monarchie bis zur serbischen Grenze wurden gleich zu Kriegsbeginn offensichtlich. In Brod, wo zwei leistungsfähige Zugverbindungen in Normalspur endeten, musste auf eine eingleisige Eisenbahnanlage in Schmalspur – die einzige Hauptverkehrsverbindung durch Bosnien-Herzegowina zur serbischen und montenegrinischen Grenze - umgeladen werden¹⁶⁷.

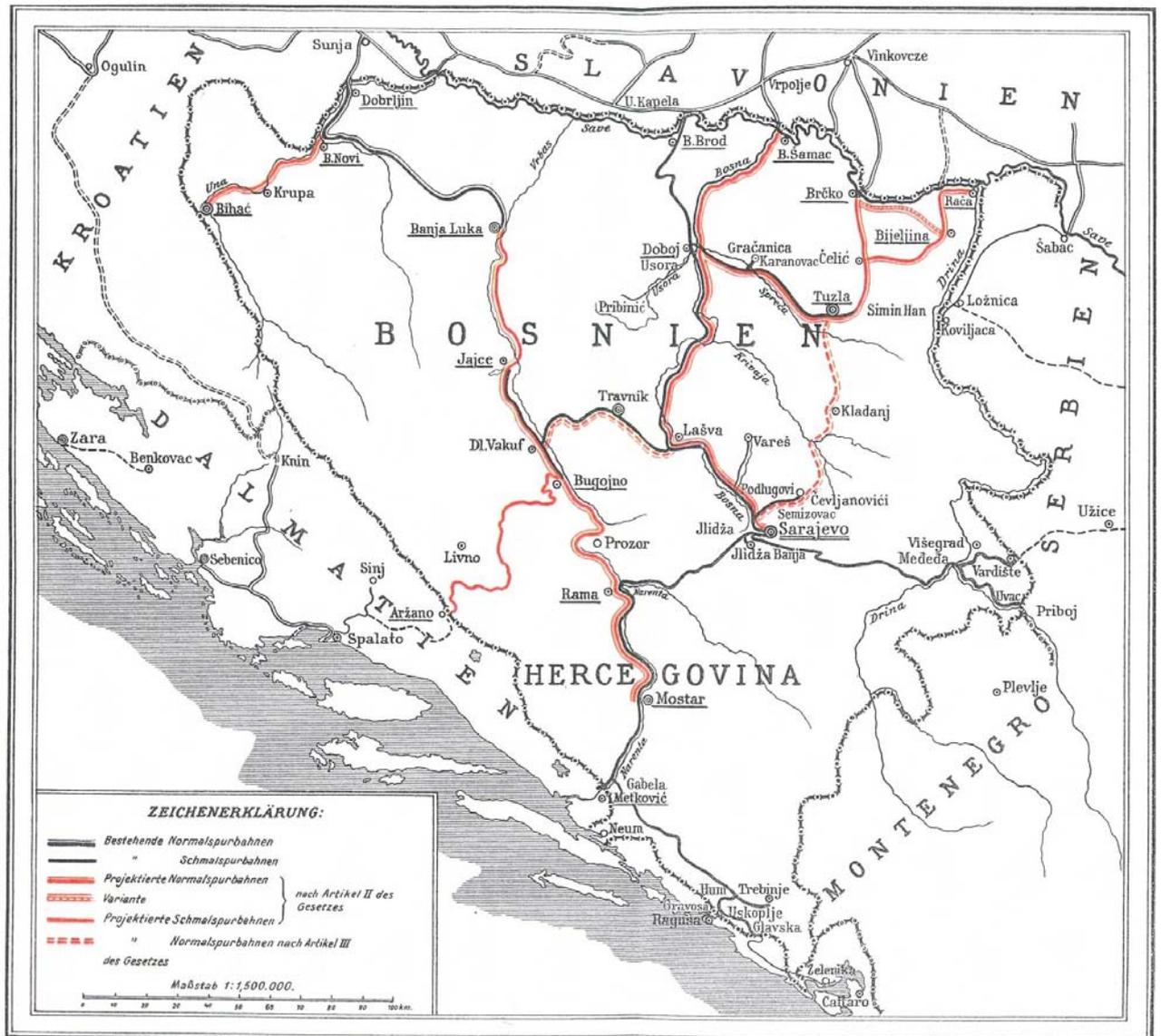
Dieser Vorgang bedeutete zweifellos einen enormen Zeitverlust für die entscheidende rasche Durchführung von Truppentransporten auf dem Balkankriegsschauplatz gleich zu Beginn der Kampfhandlungen.

Ein Zusammenhang mit den Niederlagen Österreich-Ungarns gegen Serbien in den ersten Feldzügen zu Beginn des Krieges kann aus diesem Gesichtswinkel nicht übersehen werden.

Die folgende Karte zeigt die im Eisenbahnbauprogramm projektierten, aber nicht ausgeführten Strecken:

¹⁶⁷ Juzbašić, S. 165;

ÖStA, KV, MS / AR 808, Lebensbeschreibung Schnack Herbosegg, S. 370



Kartenskizze über das bosnisch-herzegowinische Eisenbahnnetz, in dem sämtliche projektierten, aber nicht ausgeführten Normalspur- und Schmalspurbahnen rot eingezeichnet sind.

Quelle: Bericht über die Verwaltung von Bosnien 1913, Anhang, Beilage 19

Diese Verbindungslücken im Eisenbahnnetz bildeten zusätzlich zu den Schwächen der Schmalspur den Hintergrund für die Schwierigkeiten bei den ersten Offensiven.

Die historischen Tatsachen sprechen eine deutliche Sprache:

Die Ost- und Südgrenze Bosniens und der Herzegowina zählten zu den wichtigsten militärischen Operationslinien der österreichisch-ungarischen Offensive gegen Serbien und Montenegro am 12. August 1914 auf dem Balkan. Ziel war es, einen raschen und entscheidenden Erfolg zu erzielen¹⁶⁸.

Der Großteil des Landes war als Aufmarschgebiet sowie für Transport, Versorgung und Nachschub von großer Bedeutung.¹⁶⁹ Der notwendige rasche Sieg konnte im Herbst 1914 aufgrund folgender Schwierigkeiten – von denen der Nachschub eines der größten Probleme war – nicht erzielt werden:

Der Kampf erfolgte „in einem unwegsamen, oft verkarsteten Gebirgsgelände, bei winterlichem Wetter, mit ungenügender Ausrüstung, ohne ausreichenden Nachschub ...

Besondere Geländeschwierigkeiten, taktisches Unvermögen, zahlenmäßige Unterlegenheit, Tätigkeit feindlicher Freischärler (Komitatschis) und besonders Nachschubschwierigkeiten waren die Hauptursachen des Mißerfolges.“¹⁷⁰

Die österreichisch-ungarischen Truppen litten unter Mangel an Verpflegung, (warmer) Bekleidung, Munition und Ersatz¹⁷¹.

Der Eisenbahnbau in Bosnien und der Herzegowina bietet ein beeindruckendes Beispiel für die ungeheure Diskrepanz, die zwischen den imperialistischen Zielen der Machtbestrebungen Österreich-Ungarns und deren finanzieller sowie politischer Durchsetzung bestand. Darunter hatte nicht nur die Entwicklung Bosniens und der Herzegowina zu

¹⁶⁸ Wagner, S. 73

¹⁶⁹ Bericht über die Verwaltung von Bosnien 1914 bis 1916, S. 166

¹⁷⁰ Wagner, S. 73, 75

¹⁷¹ Ebenda, S. 78

leiden, sondern auch die Donaumonarchie selbst mit ihrer geteilten Struktur in zwei Reichshälften und der daraus resultierenden Behinderung in Politik und Wirtschaft wurde bei der Kriegsführung zu Beginn des Ersten Weltkrieges das Opfer ihrer teilweise kurzsichtigen Eisenbahnpolitik.

Das bosnisch-herzegowinische Schmalspursystem kann auch als ein Relikt der österreichisch-ungarischen Verwaltung aufgrund ihrer zunehmenden Schwächung durch den Verfall der machtpolitischen Einflussmöglichkeiten der Donaumonarchie betrachtet werden.

9. Resümee - Schlussbetrachtung

Der Eisenbahnbau in Bosnien und der Herzegowina stand im Zeitraum von etwa 1872 bis 1914 in wesentlichem Zusammenhang mit den außenpolitischen und innenpolitischen Zielen der Habsburgermonarchie – genauer betrachtet für Österreich und für Ungarn. Die Doppelmonarchie – *nomen est omen* – trug den ständig wachsenden Interessenskonflikt zwischen den beiden Reichshälften bei den Grundsatzfragen der internationalen Streckenführung und bei der Genehmigung von lokalen Eisenbahnlinien auf bosnisch-herzegowinischem Territorium hauptsächlich zu Lasten der Landesverwaltung der okkupierten Länder aus.¹⁷²

Die Ursachen dafür lagen im dualistischen Aufbau der Donaumonarchie ab 1867 sowie in der geographischen Lage Bosniens und der Herzegowina. Österreich hatte von Beginn an das Ziel, die Verbindung von der Südbahnstrecke über die Route Dobrljin – Novi – Banja Luka nach Sarajevo und dann weiter nach Mitrovica und Saloniki zu führen. Im Gegensatz dazu war Ungarn daran interessiert, die Orientverbindung auf eigenem Gebiet über Serbien nach Belgrad und über Brod nach Sarajevo zu etablieren. Ungarn gelang es diese Ziele sowohl im Orientverkehr als auch für die Verbindung mit Bosnien und der Herzegowina durchzusetzen. Der grundsätzliche Konflikt bei der Streckenführung, bei dem es um die Festlegung der Hauptroute der Eisenbahnverbindung mit dem Orient ging, bestand schon lange vor der Okkupation 1878.

Bereits in einer frühen Phase zwischen 1865 und 1869 kam es zu einer Übereinstimmung zwischen den türkischen und österreichischen Eisenbahninteressen, die eine Anbindung des projektierten türkischen Eisenbahnnetzes an das Streckennetz der Südbahn und damit nach Mitteleuropa zum Ziel hatten. Seitens der Türkei bestand die Absicht, das Gebiet

¹⁷² Jusbašić, S. 143

Serbiens zu umgehen und gleichzeitig seine beiden nordwestlichen Provinzen besser kontrollieren zu können. Der österreichische Interessenschwerpunkt lag ebenfalls in Bosnien und der Herzegowina als strategisch bevorzugtem Transitgebiet für die Route nach Saloniki, den für den österreichischen Orienthandel wichtigsten Hafen am Ägäischen Meer.

In weiterer Folge spielten aber auch die Abgrenzung der politischen Interessensphären zwischen Russland und Österreich-Ungarn am Westbalkan eine wichtige Rolle, in der auch der österreichisch-ungarischen Makedonienpolitik im Zuge der Reformen der Großmächte in Makedonien besondere Bedeutung zukam.

Das internationale Bahnprojekt der Türkei in Zusammenarbeit mit der „K.k. Südbahn-Gesellschaft kam bereits bald nach 1872 zum Erliegen. Als einziges Teilstück in Bosnien war die Strecke von Dobrljin (an der österreichischen Grenze) nach Banja Luka fertiggestellt worden; jedoch ohne Anschluss an die Südbahn und ohne die geplante Fortsetzung nach Sarajevo und weiter durch den Sandschak von Novi Pazar.

Die Verbindung von Dobrljin nach Sisak zur Südbahn wurde erst nach langwierigen Verhandlungen zwischen Österreich und Ungarn 1882 hergestellt. Eine Fortsetzung der Eisenbahnlinie von Banja Luka nach Sarajevo – wie bereits 1869 in den Studien der Ingenieure Geiger und Lebret zur Trassierung vorgeschlagen – kam bis zum Ende der österreichisch-ungarischen Verwaltung nicht zustande. Zwischen Banja Luka und Jajce war eine Lücke in der Bahnverbindung nach Sarajevo, welche bis zum Ersten Weltkrieg bestehen blieb.

Zur Hauptverkehrsader des Landes wurde die von Bosanski Brod über das Bosna-Tal nach Sarajevo führende „Bosna-Bahn“, die im Zuge der Okkupation gebaut wurde.

Die beim Bau der „Bosna-Bahn“ aus dem Zwang der Situation durch Zufall getroffene Entscheidung zur Schmalspur – die Baufirma Hügel & Sager konnte für den Bau sofort auf Schmalspurmateriale in unmittelbarer Grenznähe zurückgreifen – beeinflusste den gesamten weiteren Eisenbahnbau in Bosnien-Herzegowina grundlegend. Die Vorteile an Schnelligkeit bei der Ausführung, Kostengünstigkeit und vor allem die Anpassungsfähigkeit an das gebirgige Gelände durch enge Kurvenradien etc. waren für den dringend erforderlichen Militäreinsatz bei der Besetzung des Landes wichtig.

Doch bereits nach dem Abschluss der Okkupation wies Feldzeugmeister Willhelm Herzog von Württemberg auf den notwendigen Um- und Weiterbau in Normalspur hin.

Da aber nach den Okkupationskrediten der Ausbau des Eisenbahnnetzes aus Landesmitteln finanziert werden musste, kam aufgrund des Fehlens eines ausreichenden Kapitaleinsatzes auch weiterhin nur die „Billiglösung“ in Schmalspur für den Weiterbau zur Ausführung.

Waren im Zeitraum nach der Okkupation von 1878 bis etwa 1880 militärische Zwecke für den Bahnbau in Bosnien-Herzegowina ausschlaggebend, so erfolgte ab 1882 unter der Verwaltung des gemeinsamen Finanzministers Benjamin Kállay eine zweite Ausbaustufe, die der wirtschaftlichen Förderung und Industrialisierung des Landes dienen sollte.

In diese Periode fällt der Bau der Bahnverbindung vom adriatischen Hafen Metković über Mostar, der Hauptstadt der Herzegowina, nach Sarajevo, der Landeshauptstadt, von 1884 bis 1891, der mit der Überwindung des Ivasattels eine technische Sonderleistung erforderte. Jedoch traten für den Verkehr im Hafen Metković Schwierigkeiten auf, da trotz Ausbaggerungen im Mündungsgebiet des Flusses Neretva das Hafenbecken nur von Schiffen mit geringem Tiefgang und begrenzter Ladekapazität benutzt werden konnte. Es wurde daher eine weitere Bahnverbindung nach Gruž (dem Hafen von Dubrovnik)

sowie in die Bucht von Cattaro gebaut, die jedoch in der Hauptsache militärischen Überlegungen im Hinblick auf die österreichisch-ungarische Flotte entsprach.

Auf wirtschaftlichem Gebiet wurden in der Ära Benjamin Kállays zahlreiche Nebenbahnen errichtet, die den Zweck hatten, die Nutzung des Waldreichtums und der Bodenschätze Bosniens und der Herzegowina zu fördern. Es kam auch zum Bau von privaten „Waldbahnen“, deren bedeutendste die sogenannte „Steinbeisbahn“ war. Während des Ersten Weltkrieges bot diese große Schmalspuranlage u.a. die einzige Verbindungsmöglichkeit von Jajce nach Knin und damit den Anschluss zu den dalmatinischen Bahnen sowie zur dalmatinischen Küste bei Split.

Die 1906 fertiggestellte „Bosnische Ostbahn“ stellte die weitere Fortsetzung der Hauptlinie von Sarajevo zur serbischen Grenze bei Vardište und zur türkischen Grenze bei Uvac her. Auch diese Bahnverbindung diente vorwiegend militär-strategischen Zielen, hatte aber durch den großen Waldreichtum in dieser Gegend ebenfalls eine wirtschaftliche Bedeutung.

In der Zeit nach 1900 wuchsen die wirtschaftlichen Anforderungen an die Transportleistungen der Bosnisch-Herzegowinischen Landesbahnen. Diese Entwicklung wurde vor allem durch die Holztransporte aber auch durch die Ausbeutung der Bodenschätze und die beginnende Industrialisierung bedingt.

Die größte Behinderung bei der Anbindung des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnnetzes an den internationalen Verkehr durch die Eisenbahnen der Monarchie ergab sich aus der erforderlichen Umladung von Schmalspur auf die Normalspur im wichtigen Anschlussbahnhof bei Bosanski Brod, wohin die Hauptverkehrslinie der Bosnisch-Herzegowinischen Landesbahnen über Sarajevo mündete. Ein weiterer Schwachpunkt für die Bewältigung des immer stärker wachsenden Personen- und Güterverkehrs waren die

geringen Beförderungskapazitäten durch die beschränkten Möglichkeiten des Schmalspur-systems. Auch die Verbindungslinie von Sarajevo über Mostar nach Metković zur Adria brachte durch die geringe Tiefe dieses versandeten Hafens sowie die verkehrstechnisch ineffiziente Überquerung des Ivanpasses nicht den gewünschten Erfolg.

Der wirtschaftliche Nachteil des bosnisch-herzegowinischen Schmalspurnetzes für den hauptsächlich auf die Donaumonarchie ausgerichteten Handel war evident.

Mit dem großen Eisenbahnbauprogramm von 1912 sollten durch umfangreiche Umbauten bestehender Strecken sowie Neubauten in Normalspur diese bestehenden Nachteile so weit als möglich behoben werden. Dieses Programm konnte jedoch nicht mehr vor Beginn des Ersten Weltkrieges in die Tat umgesetzt werden.

Die österreichisch-ungarische Eisenbahnpolitik und die außenpolitischen Ziele:

Bestimmenden Einfluss hatten aber auch die imperialistischen Ziele der Donaumonarchie – die angestrebte Hegemonie auf dem Westbalkan und der damit in Zusammenhang stehende Zugang nicht nur zur Adria sondern bis nach Saloniki zum Ägäischen Meer. Auch sie bestimmten von Anfang an die Planung von Eisenbahnprojekten und deren Streckenführung über Bosnien-Herzegowina und den Sandschak von Novi Pazar als wichtiges Durchgangsland.¹⁷³

In der Ära des gemeinsamen Außenministers Aloys Lexa Freiherr von Aehrenthal kam es zu einer neuerlichen Belebung der bereits (durch die militärische Präsenz im Sandschak von Novi Pazar inklusive dem verbrieften Recht zur Unterhaltung von Verkehrsverbindungen in diesem Gebiet) vorgezeichneten Umsetzung des „Weges nach Saloniki“.

Das Projekt der Sandschak-Bahn, das 1908 die Großmächte Europas - mit Ausnahme des Bündnispartners Deutschland – in Aufregung versetzte, war die logische Konsequenz

¹⁷³ HHStA, PA XII, 191, Pallavicini an Aehrenthal, Nr. 23 B u.a.

der Expansionsbestrebungen Österreich-Ungarns im Hinblick auf seine Einflussphäre auf dem Gebiet des Westbalkans. Österreich-Ungarn hatte im Zuge seiner Makedonienpolitik, wo es als europäische Großmacht die Reformpläne wesentlich beeinflusste, systematisch versucht, seine Einflussphäre bis zur Ägäis auszudehnen. Dabei wurde diese Position gezielt benutzt, um von der Regierung des Sultans die Zustimmung zum Bau einer Eisenbahnlinie zu erhalten, die von der Grenze Bosnien-Herzegowinas durch den Sandschak von Novi Pazar die Verbindung mit dem türkischen Eisenbahnnetz und damit über Makedonien bis nach Saloniki herstellen sollte.

Doch auch dieses internationale Eisenbahnprojekt, das wegen der Balkankriege 1912/13 und ihrer Folgen (Eroberung des Sandschak von Novi Pazar durch Serbien) nicht realisiert werden konnte, hatte durch das Schmalspursystem in Bosnien-Herzegowina einen gravierenden Nachteil. Außer in Brod an der österreichischen Grenze hätte auch bei Mitrovica, dem Anschluss an das türkische Eisenbahnnetz, von Schmalspur auf Normalspur umgeladen werden müssen. Dieser zweimalige Spurwechsel wäre für die Wirtschaftlichkeit dieser Eisenbahnverbindung nicht gerade förderlich gewesen.

Als sich die außenpolitische Situation nach der Jungtürkischen Revolution und der Annexion Bosnien-Herzegowinas an die Donaumonarchie verschlechterte und durch die feindliche Haltung Serbiens sowie dessen Gebietsgewinne in Makedonien und dem Sandschak von Novi Pazar aufgrund der Balkankriege eine Bedrohung der strategischen Position eintrat, erfolgte im Bosnisch-Herzegowinischen Landtag nach großen Schwierigkeiten die Beschlussfassung des großen Eisenbahnbauprogrammes für Bosnien und die Herzegowina. Die darin vorgesehenen grundlegenden Umbauten und Ausbauprojekte in Normalspur wurden trotz der dringenden Anträge des Generalstabes viel zu spät initiiert.

Doch auch die Realisierung dieses sowohl wirtschaftlich als auch militärisch dringenden

Großprojektes wurde immer wieder verzögert und zuletzt durch die Verbindung mit der Sprachenfrage im innerbetrieblichen Dienst der Bosnisch-Herzegowinischen Landesbahnen endgültig behindert.

Am schwersten betroffen durch die Nachteile des bosnisch-herzegowinischen Schmalspurnetzes war jedoch die österreichisch-ungarische Monarchie selbst bei ihrer Kriegsführung zu Beginn des Ersten Weltkrieges am Balkan. Für die Durchführung der Operationen gegen Serbien ab Mitte August 1914 bzw. auf dem Balkankriegsschauplatz im Winter 1914 wäre zweifellos eine normalspurig ausgebaute Eisenbahnverbindung für Truppentransporte und Nachschub von Vorteil gewesen. Besonders zu Kriegsbeginn fiel dem schnellen Funktionieren von Truppentransporten besondere Bedeutung zu.

Wenn in manchen eisenbahntechnischen Publikationen das bosnisch-herzegowinische Schmalspurnetz als eine einmalige Großleistung betrachtet wird, die sich vorzüglich bewährt hat, so stellen sich die Zusammenhänge und Auswirkungen aus historischer Sicht bzw. unter Einbeziehung des historischen Umfeldes anders dar. Zu Beginn des Okkupationsfeldzuges wurde mit dem Eisenbahnbau in Schmalspur tatsächlich Großes geleistet. Auch die kombinierte Verwendungsmöglichkeit des Schmalspurmateriels, wie Lokomotiven und Wagenpark, durch die Verordnung, dass alle Schmalspurbahnen innerhalb der Monarchie die Spurweite 760 mm haben mussten, war zweifellos eine bemerkenswerte Lösung. Doch darf nicht übersehen werden, dass überall sonst das Schmalspursystem vorwiegend für Lokal-, Güter- und Werksbahnen eingesetzt wurde.

Die Tragik der Ereignisse durch das Ausbleiben weiterführender Maßnahmen aufgrund der Veränderungen in der Entwicklung zeigt ganz deutlich die Diskrepanz zwischen den (Groß)-Machtplänen der Donaumonarchie und den beschränkten finanziellen Möglichkeiten auf dem österreichisch-ungarischen Kapitalmarkt.

Das Eisenbahnnetz von Schmalspurbahnen in Bosnien und der Herzegowina entstand in einem Zeitraum von 1878 bis 1908. Die in weiterer Folge notwendige Durchsetzung des Um- und Ausbaues in Normalspur scheiterte sowohl an den Fragen der Finanzierung als auch letztlich an den Differenzen im 1910 gegründeten Bosnisch-Herzegowinischen Landtag.

Aus der Sicht der vorliegenden historischen Forschung kann daher das bosnisch-herzegowinische Schmalspurnetz auch als ein Symbol des fortschreitenden Machtverfalls der einstmaligen europäischen Großmacht Österreich-Ungarn betrachtet werden.

10. Quellen- und Literaturverzeichnis

10.1. Quellenverzeichnis

Haus-, Hof- und Staatsarchiv (HHStA)

Ministerium des Äußern - Politisches Archiv:

PA XII / 128, Zichy an Andrassy, Telegramm 402 vom 24. Juli 1878

PA XII / 128, Zichy an Andrassy, Telegramm 406 vom 25. Juli 1878

PA XII / 128, Zichy an Andrassy, Telegramm 407 vom 26. Juli 1878

PA XII / 128, Zichy an Andrassy, Telegramm 420 vom 30. Juli 1878

PA XII / 128, Zichy an Andrassy, Telegramm 459 vom 17. August 1878

PA XII / 190, Privatbrief Pallavicini an Aehrenthal, Constantinopel, 2. Dezember 1906

PA XII / 191, Pallavicini an Aehrenthal, Ber. 23 B vom 17. April 1907

PA XII / 192, Pallavicini an Aehrenthal, Ber. 68 A vom 20. November 1907

PA XII / 195, Chiffretelegramm Nr. 211 von Pallavicini an Aehrenthal, 24. Juli 1908

Ministerium des Äußern -Administrative Registratur:

F 19 / 18, Türkei 9, Schreiben des k.u.k. Reichskriegsministerium Präs. Nr. 2175 vom 1. Mai 1907

F 19 / 18, Türkei 9, Callenberg an Aehrenthal, Ber. Nr. 2 vom 3. Februar 1908

Österreichisches Staatsarchiv (ÖStA) – Kriegsarchiv (KA)

MS / AR 808, Lebensbeschreibung des Ingenieurs Karl Schnack Herbosegg, niedergeschrieben von Karl Schnack 1929 – 1933 (Handschrift)

K VII m 46, Routenkarte 1878

B IX c, Walnys Verkehrskarte von Bosnien-Herzegowina

10.2. Literaturverzeichnis

Separat-Abdruck aus der „Allgemeinen Bauzeitung“ (Wien 1873): Studien über Bosnien, die Herzegovina und die bosnischen Bahnen unter Beschreibung einiger genereller Tracirungs-Methoden. Mitgetheilt von Geiger und Lebret, Ingenieure.

Kommerzielle Berichte des K.k. Österreichischen Handelsmuseum (Wien 1912), Nr. 17, Wirtschaftsverhältnisse Bosniens und der Hercegovina im Jahre 1911. Bericht der bosnisch-hercegovinischen Expositur in Sarajevo des k.u.k. österreichischen Handelsmuseums.

Bericht über die Verwaltung von Bosnien und der Hercegovina 1913, herausgegeben vom k.u.k. gemeinsamen Finanzministerium, Wien 1914

Bericht über die Verwaltung von Bosnien und der Hercegovina für die Jahre 1914 bis 1916, herausgegeben vom k.u.k. gemeinsamen Finanzministerium, Wien 1917

„Militaria Austriaca“ 1992 / Folge 11, Pulverfass Balkan, Bosnien-Herzegowina, Teil 1, (herausgeg. Gesellschaft für österreichische Heereskunde)

„Militaria Austriaca“ 1993 / Folge 12, Pulverfass Balkan, Bosnien-Herzegowina, Teil 2, (herausgeg. Gesellschaft für österreichische Heereskunde)

„Militaria Austriaca“ 1993 / Folge 14, Pulverfass Balkan, Bosnien-Herzegowina, Teil 3, (herausgeg. Gesellschaft für österreichische Heereskunde)

Frankfurter Zeitung vom 1. Februar 1908

Die Presse vom 3. Juli 1878

- Bertrand Michael Buchmann, Kaisertum und Doppelmonarchie (Wien 2003)**
- August Fournier, Wie wir zu Bosnien kamen (Wien 1909)**
- Adam Wandruszka, Peter Urbanitsch (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1849 – 1918, Bd. 1: Alois Brusatti, Die wirtschaftliche Entwicklung (Wien 1973)**
- Robert A. Kann, Geschichte des Habsburgerreiches 1526 bis 1918 (Wien, Köln 1990)**
- Theodor von Sosnosky, Die Balkanpolitik Österreich-Ungarns seit 1866, Bd.2 (Stuttgart 1913/14)**
- Hugo Hantsch, Die Geschichte Österreichs, Bd. 2 (Wien 1968)**
- Alexander Novotny, Quellen und Studien zur Geschichte des Berliner Kongresses 1878, I. Band: Österreich, die Türkei und das Balkanproblem im Jahre des Berliner Kongresses (Graz – Köln 1957)**
- J. Lepsius, A. M. Bartholdy und F. Thimme, Die Politik der europäischen Kabinette 1871 –1914, Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes, Bd. 18/1 (Berlin 1924)**
- Fikret Adanir, Die Makedonische Frage, Fankfurter Historische Abhandlungen, Bd. 20 (Wiesbaden 1979)**
- Anton Wagner, Der Erste Weltkrieg (Wien 1993)**
- Frank Zimmer, Bismarcks Kampf gegen Kaiser Franz Joseph, Königgrätz und seine Folgen (Graz 1996)**
- Ferdinand Schmid, Bosnien und die Herzegowina unter der Verwaltung Österreich-Ungarns (Leipzig 1914)**
- Valeria Heuberger / Heinz Ilmig, Bosnien-Herzegowina 1878 – 1918 (Wien 1994)**
- Georg A. Lukas, Der Wert Bosniens für Österreich (Wien 1906), XXVIII. Jahrgang, Heft 1**
- Srecko M. Džaja, Bosnien-Herzegowina in der österreichisch-ungarischen Epoche 1878 – 1918 (München 1994)**
- Adam Wandruszka, Richard G. Plaschka, Anna M. Drabek (Hrsg.), Die Donaumonarchie und die südslawische Frage von 1848 bis 1914 (Wien 1978)**
- Bertrand Michael Buchmann, Österreich und das Osmanische Reich (Wien 1999)**
- Josef Matuz, Das Osmanische Reich (Darmstadt 1996)**
- L. S. Stavrianos, The Balkan since 1453 (London 2000)**

Karl Gutkas, Ernst Bruckmüller, Hermann Möcker (Hrsg.), Verkehrswege und Eisenbahnen. Beiträge zur Verkehrsgeschichte Österreichs (Wien 1989)

Elfriede Perz, Der Ausbau des südwestlichen Eisenbahnnetzes der österreichisch-ungarischen Monarchie von den Anfängen bis zum Jahre 1918, Phil. Diss. (Wien 1965)

Richard G. Plaschka, Anna M. Drabek, Brigitta Zaar (Hrsg.), Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in den Beziehungen der österreichischen mit den südslawischen Ländern (Wien 1993)

Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, Bd. 3 (Wien 1898)

Victor Freiherr von Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 2 (Berlin, Wien 1912)

Richard Riedl, Sandschakbahn und Transversallinie (Wien 1908)

Fritz Stöckl, Eisenbahnen in Südosteuropa (Wien 1975)

Alfred Horn, Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina (Wien 1964)

Tadei Bratè, Die Dampflokomotiven Jugoslawiens (Wien 1971) – Bildmaterial der Lokomotiven

Nachschlagewerke – Lexika:

Der Neue Brockhaus, 4. Auflage (Wiesbaden 1968)

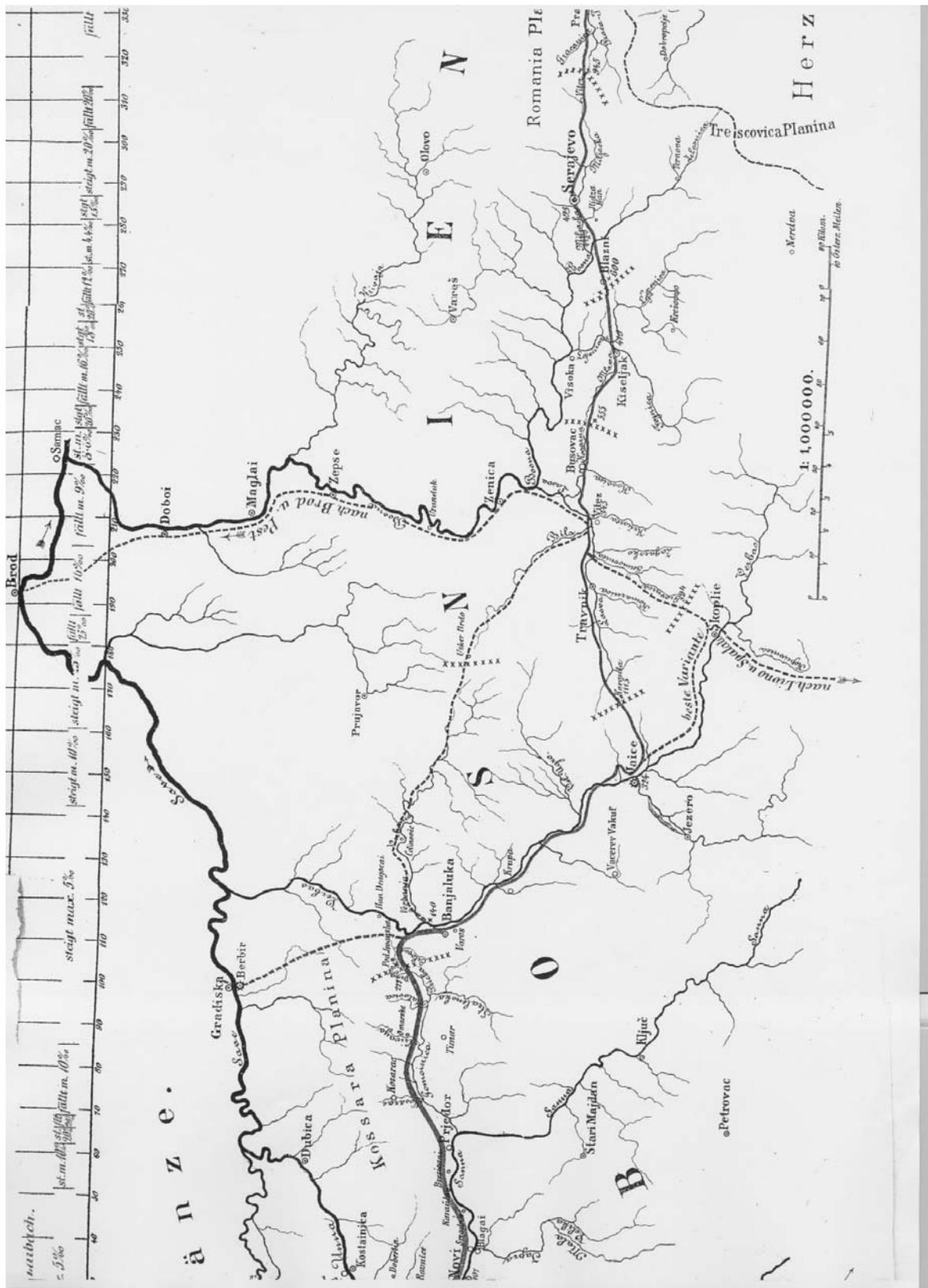
The New Encyclopaedia Britannica, 15. Edition (2002)

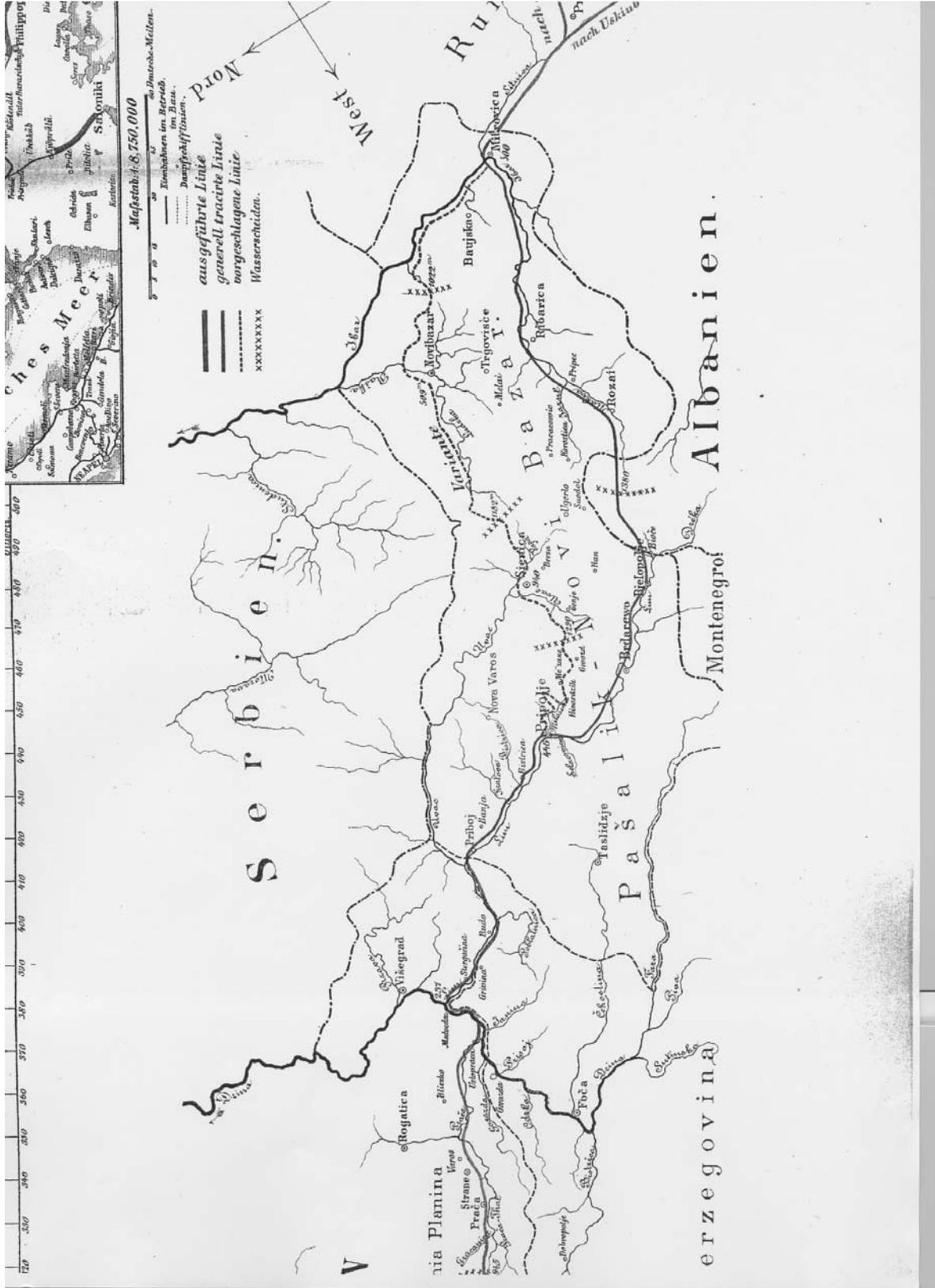
Edgar Hösch, Karl Nehring, Holm Sundhaussen (Hrsg.), Lexikon zur Geschichte Südosteuropas (Wien, Köln, Weimar 2004)

ANHANG

**Karten aus den „Tracirungsstudien über Bosnien, die Herzegowina
und die bosnischen Bahnen“, Ingenieure Geiger und Le Bret 1869/70**

Separat-Abdruck Allgemeine Bauzeitung 1873





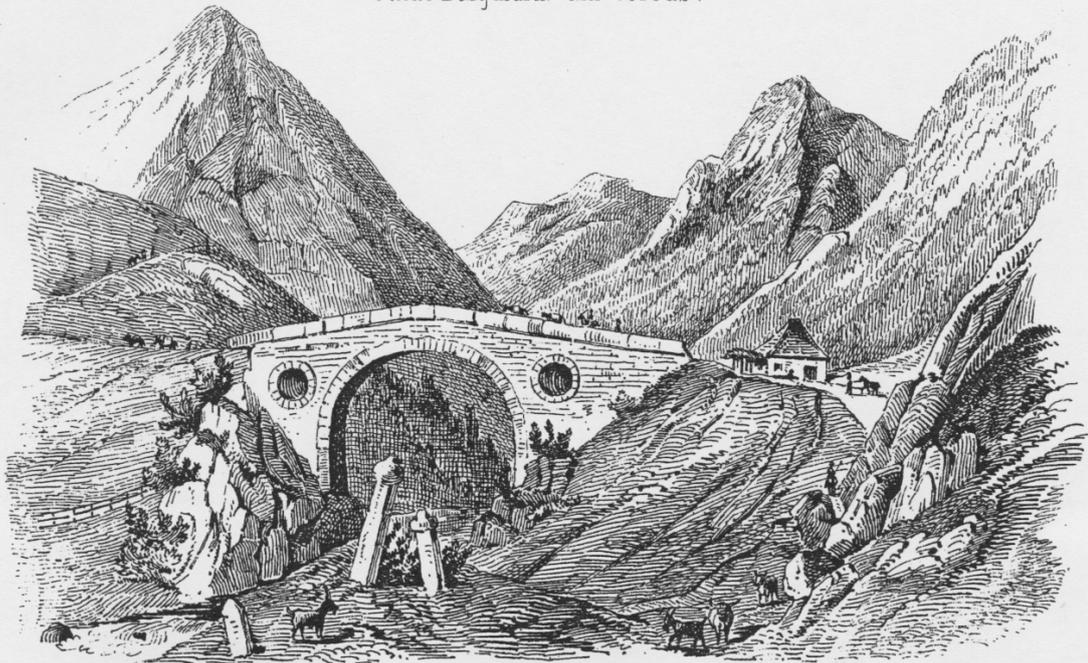
Zeichnungen und Illustrationen von Bosnien-Herzegowina

von R. von Waldheim

Separat-Abdruck Allgemeine Bauzeitung 1873



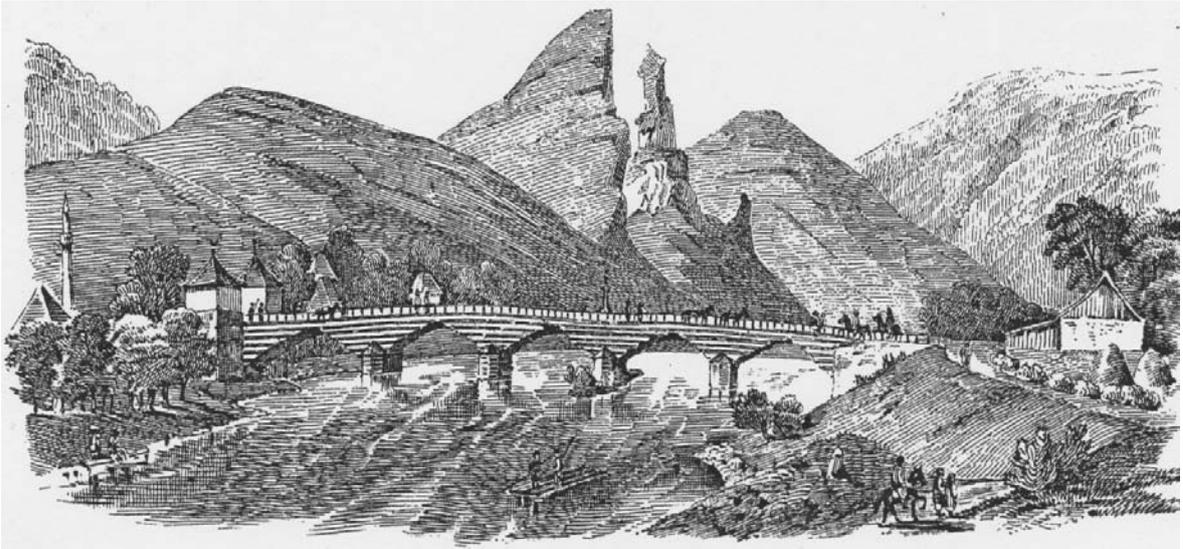
Stadt Banjaluka am Verbas.



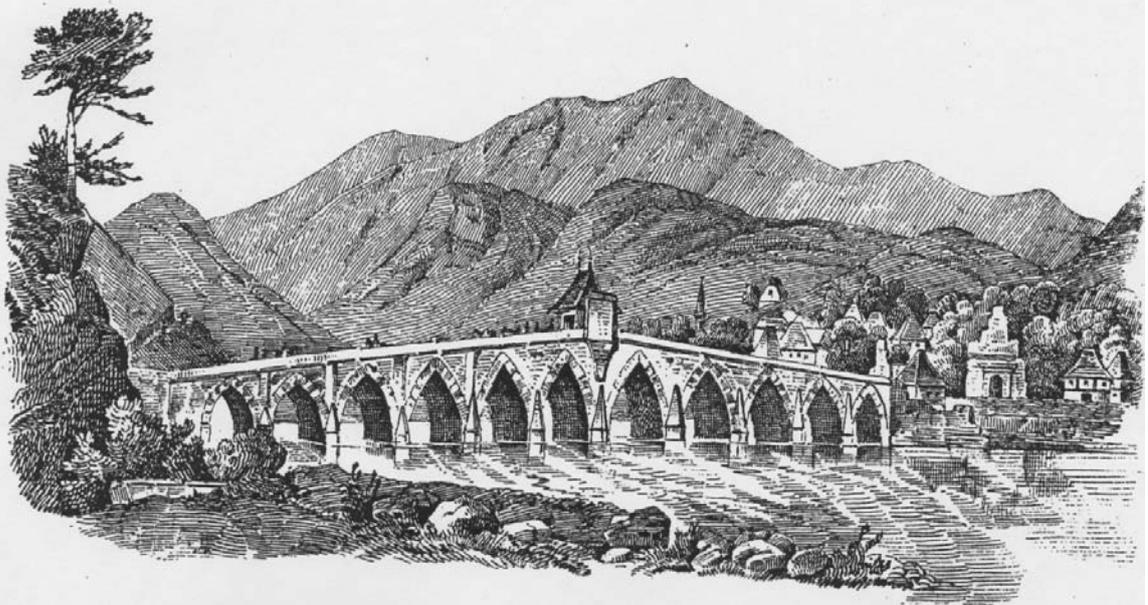
Brücke bei Serajewo über die Miljackaschlucht
an der alten Route nach Constantinopel.

Allgem. Bauzeitung 1873.

R. v. Waldheim, arch. Anst. Wien.



Holzbrücke über den Lim bei Priepolje
an der alten Route nach Constantinopel.



Steinbrücke über die Drina bei Visegrad
an der neuen Route nach Constantinopel.

Allgem. Bauzeitung, 1873.

R. v. Waldheim, arch. Anst. Wien.



Limthal bei Stergačina.



Milosevatral und Ruine Hissardzik bei Priepolje.

Allgem. Bauzeitung, 1879.

R. v. Waldheim, art. Aust. Wien.

HHStA, PA XII / 191, Pallavicini an Aehrrenthal, Ber. Nr. 23 B,

17. April 1908 – Kopie Seite 1 , 2

No. 23, B.
Streng vertraulich

Constantinopel, am 17. April 1907

Markgraf Pallavicini

Der Interessenkampf
der europäischen Mächte
auf dem Gebiete des
türkischen Reiches.

APR 1907

No 23, B.

INDICIRT

3 - MAI 1907

Konstantinopel, am 17. April 1907.

Streng vertraulich

F. H.

F. H.

= 8
K. C.

Hochwohlgeborener Freiherr!

Seit dem für Russland so unglücklich ausgefallenen Kriege in Ostasien und seit der in Folge dieses Krieges dort eingetretenen Änderung der Machtverhältnisse hat sich der Schauplatz, auf welchem sich die Rivalitäten der europäischen Grossmächte abspielen, merklich verschoben.

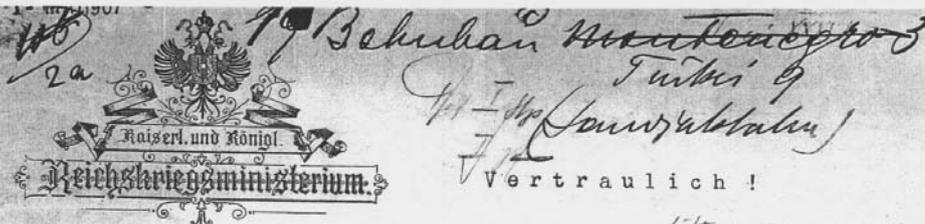
Heute ist es wieder das türkische

Seiner Excellenz

72

HHStA, F 19 /18 Türkei 9, Reichs-Kriegsministerium Präs. Nr. 2175,

1. Mai 1907



Präs. Nr. 2175.

Anschluß der bosn. herceg. Bahnen
an die serb. türk. Bahnen.

38484 pr. 17. V. 1907

An R. I. v. p.
das k. und k. Ministerium des kaiserlichen und königlichen
Hauses und des Aussern.

in

W i e n , am 1. Mai 1907.

W I E N .

Mit Beziehung auf die geschätzten Noten Nr. 314 vom
21. und 323 vom 22. März 1. J. beehrt sich das Reichskriegsministe-
rium, in Übereinstimmung mit dem k. und k. Chef des Generalstabes,
nachstehendes mitzuteilen:

Die baldige Verwirklichung des bosnisch = türkischen Bahnan-
schlusses durch den Ausbau der Verbindungsstrecke Uvac = Mitrovi-
ca wäre von außerordentlichem militärischen Werte und wurde daher
die weitgehendste Förderung der bezüglichen Bestrebungen bereits
mit der hierämtlichen Note Abt. 5/E.B., Nr. 814 vom 4. d. Mts. erbeten,
während eine Fortsetzung von Vardište zum Anschlusse an die serbi-
scherseits sichergestellte Projektslinie Stalać - Užice, wie dies
schon die unter Präs. Nr. 2447 von 1906 erfolgte hierämtliche Stel-
lungnahme dartut, militärisch weniger in Betracht kommt.

Nichtsdestoweniger muß aber auch die Realisierung dieses
Bahnanchlusses eine andere Beurteilung erfahren, wenn erwogen wird,
daß derselbe nicht nur im eminenten volkswirtschaftlichen Inter.

21403
22762
1907

IR T 19/18

./.

esse gelegen, sondern auch geeignet ist, die Chancen für das Zustandekommen einer unseren Interessen entgegen laufenden Trasse der vielseitig angestrebten Balkantransversalbahn, um ein Bedeutendes zu reduzieren. Die in dieser Richtung in der vorliegenden abschriftlichen Note Nr.323 an die beiden Ministerpräsidenten enthaltenen Ausführungen und darangeknüpften Schlüsse müssen auch vom militärischen Standpunkte als vollkommen zutreffend und richtig anerkannt werden, weshalb die gegenständlichen Intentionen des geehrten k. und k. Ministers auch militärisch nur ungeteilte Zustimmung erfahren können und bestens zu begrüßen sind.

Weit erhöhte militärische Bedeutung gewinnt aber der bosnisch - serbische Bahnanschluß dadurch, daß mit demselben die Beschleunigung des Ausbaues der Linie Spalato - Arzano - Bugojno zusammenhängt, welche sich dann wegen der Verbindung mit Spalato, als ein unbedingtes Bedürfnis darstellt.

Von den gesetzlich zum gleichzeitigen Ausbau gelangenden Bahnlinien Bugojno - Arzano und Doboj - Samac besitzt dermalen die erstere eine ungleich größere militärische Aktualität und wäre daher vom militärischen Standpunkte auch gegen eine vorläufige Zurückstellung des Projektes Doboj - Samac nichts einzuwenden.

Dagegen würde es, insbesondere im Hinblick auf die Schwierigkeiten, welche sich einer baldigen Lösung der Frage des kroatisch - Dalmatiner Bahnprojektes entgegenstellen, von wesentlichem militärischen Vorteile sein, auch die Bahnverbindung Jajce - Banjaluka zur Ausführung zu bringen.

./.

Das Reichskriegsministerium beehrt sich daher auch besonders zu bitten, diesem äußerst wichtigen, im militärischen Interesse gelegenen Bahnprojekte bei den gegenständlichen Verhandlungen nach Tunlichkeit Berücksichtigung und kräftige Unterstützung angedeihen lassen zu wollen.

Aus all dem Vorgesagten ergibt sich, daß der bosnisch = türkische Bahnanschluß militärisch ganz besonders notwendig, der bosnisch = serbische aber, im Zusammenhange mit dem Ausbau der Linie Bugojno - Arzano und Jajce - Banjaluka im hohen Grade militärisch wünschenswert erscheint.

Indem das Reichskriegsministerium im Gegenstande gleichzeitig an das gemeinsame Finanzministerium in Angelegenheiten Bosniens und der Herzegovina herantritt, erlaubt es sich, auch das geehrte k. und k. Ministerium höflichst zu ersuchen, bei dem weiteren Verfolg der in Rede stehenden Bahnanschlüsse, die in den vorstehenden Ausführungen präzisierten militärischen Erfordernisse durch die schwerwiegende Einflußnahme des geehrten k. und k. Ministeriums einer baldigen Verwirklichung zuzuführen.

Was die betreffs des Bahnbaues Antivari - Virpazar eingetretene Wendung und die Intentionen Montenegros wegen der Fortsetzung des Bahnbaues über Podgorica und Kolašin nach Bjelopolje anbelangt, so kann darauf hingewiesen werden, daß schon vor der Perfektionierung des italienischen Projektes eine Konkurrenzierung desselben durch die den österreichischen Verhältnissen Rechnung tragende Trasse Zelenika - Sutomore mit einer Abzweigung von Golubović nach Virpazar auch militärisch lebhaft begrüßt und mit allem Nachdrucke verfolgt wurde. Allerdings

./.

geschah dies nur in der Absicht, den sich zur Geltung bringen.,
den italienischen Einfluß einzudämmen, da der wirtschaftliche
Effekt ganz und gar in keinem Verhältnisse zu den beträchtli.,
chen Kosten gestanden wäre, welche die Ausführung des öster.,
reichischen Konkurrenzprojektes zweifellos erfordert hätte.

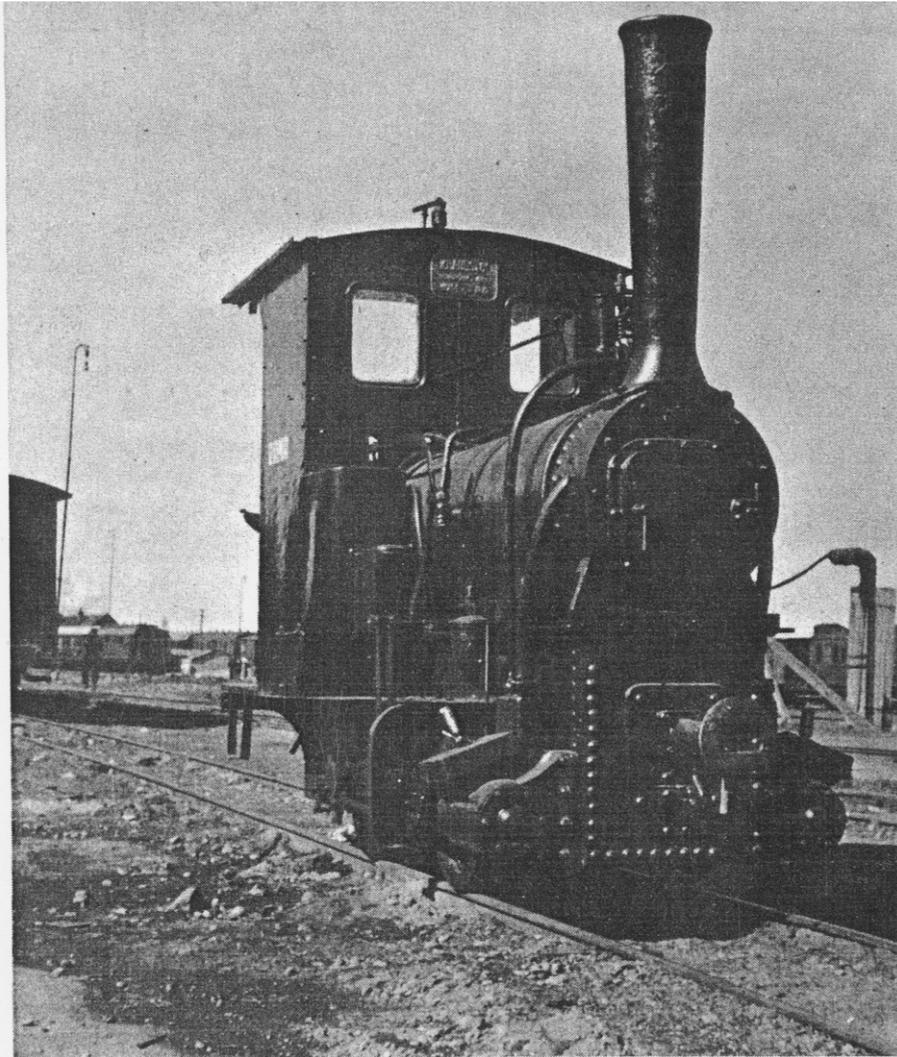
Die Lösung des Vertrages mit der italienischen Gesell.,
schaft und dessen Übernahme durch ein österreichisches Konsor.,
tium hätte daher vorwiegend nur den politischen Wert, die zu.,
nehmende italienische Präponderanz zu paralysieren und könnte
daher weiters die von Montenegro mit einer gewissen Garantie
unsererseits angestrebte Fortsetzung in das Limgebiet nach
Bjelopolje, welche bei etwaigen Operationen Montenegros gegen
den Sandschak geradezu als eine Offensivbahn angesehen werden
kann, wohl nur dann den Gegenstand ernster Erwägungen bilden,
wenn als Gegenwert für den wirtschaftlichen Gewinn weitgehen.,
de politische Zugeständnisse und gleichzeitig auch eine zuver.,
lässige Haltung Montenegros gewährleistet sind.

Schwarzkopf
Jun

Die ersten Lokomotiven Bosniens und der Herzegowina

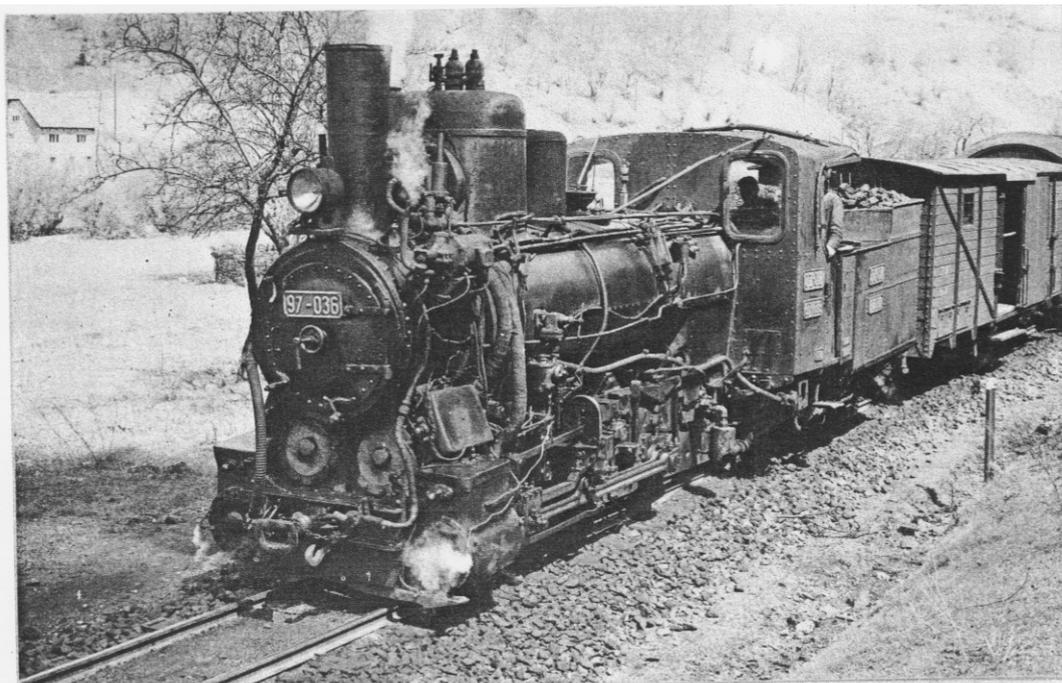
Bildmaterial aus

Tadei Bratè, Die Dampflokomotiven Jugoslawiens (Wien 1971)



RAMA, die älteste bosni-
sche Lokomotive, die er-
halten blieb / the oldest
preserved Bosnian loco-
motive

Photo Eisenbahnmuseum
Beograd

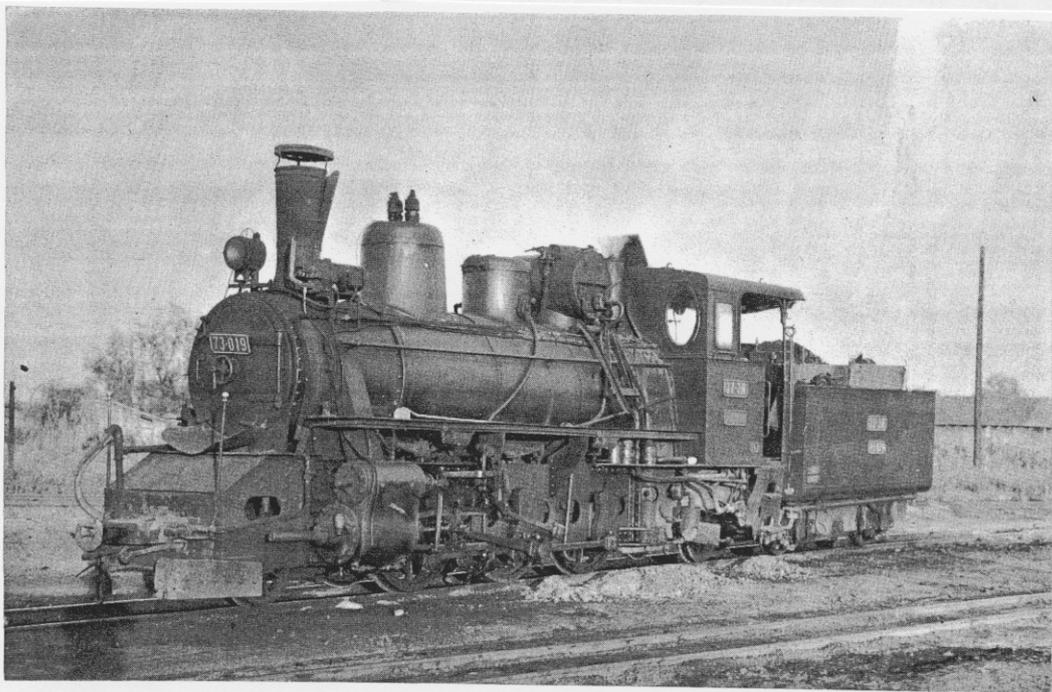
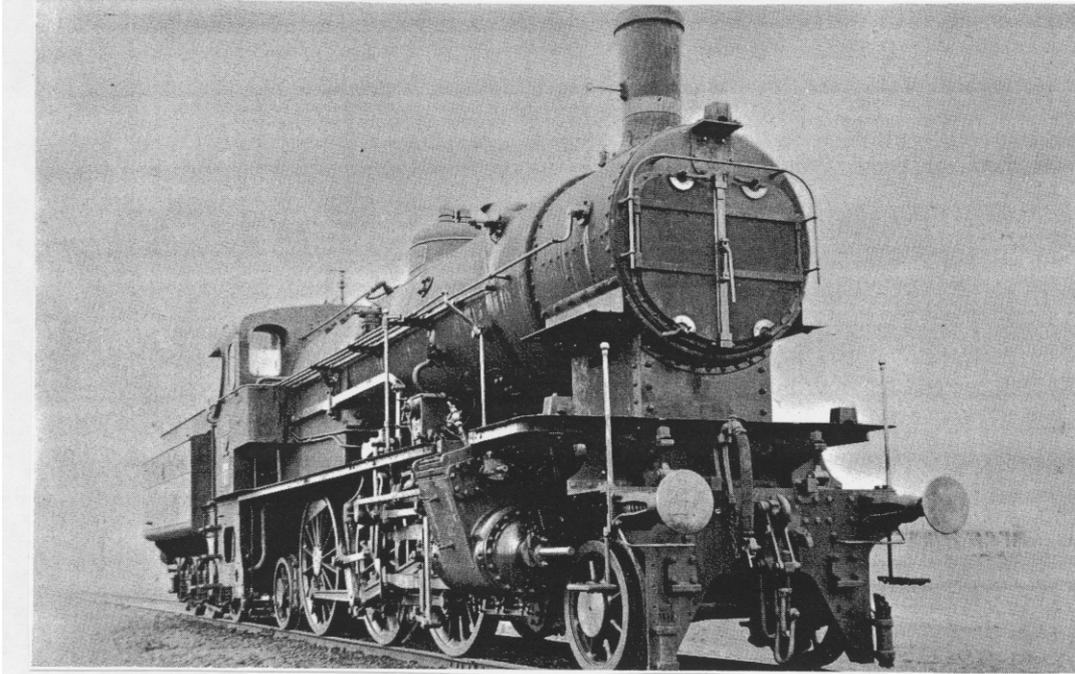


JŽ 97-036, die BHStB-Zahnradlokomotive / rack locomotive, auf der Strecke Travnik – Donji Vakuf in Goleš (24. 8. 1970)
Photo T. Bratè

JŽ 97-006 + 97-032 in Brdani pod Ivanom (9. 8. 1959)

Photo A. Luft





JŽ 73-019, schmalspurige Schnellzugslokomotive der ehemaligen BHStB, in Prijedor (29. 7. 1970)
Narrow gauge express locomotive for the former BHStB

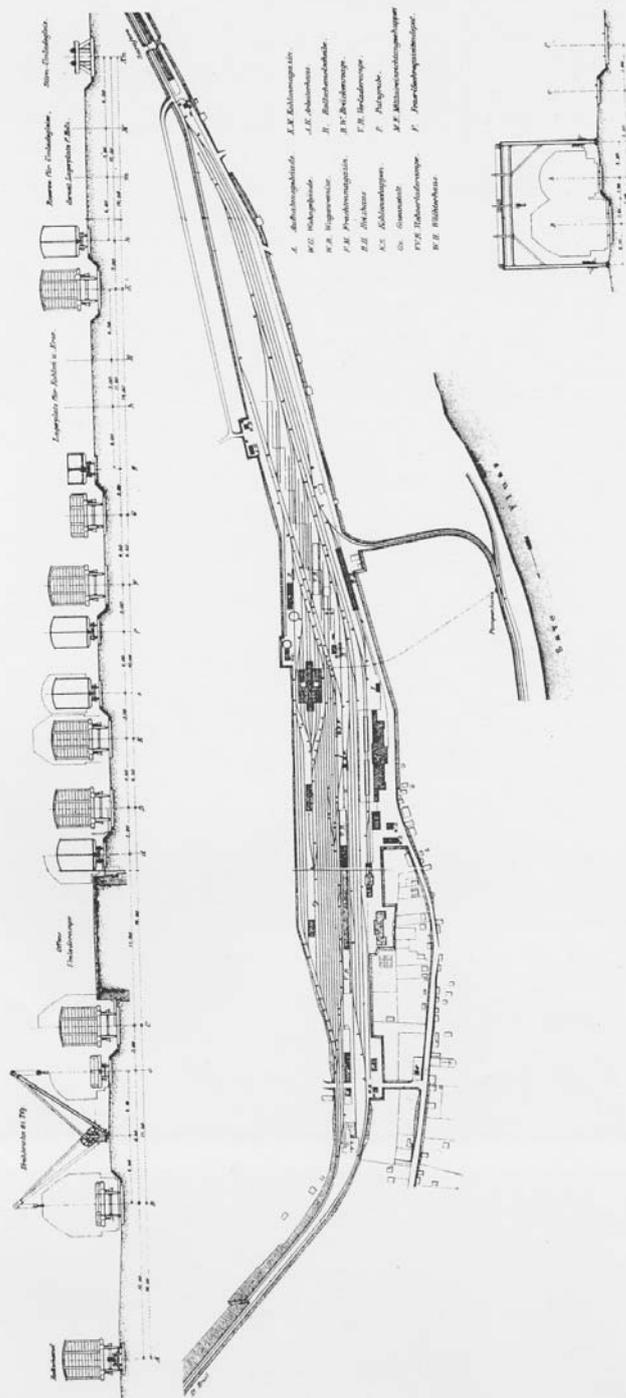
Photo T. Bratè



JŽ 83-020 + 83-035 im Drina-Tal bei Vardište (4.8.1970)
In the Drina valley near Vardište

Photo T. Bratè

**Umladevorrichtungen in Bosnisch (Bosanski) Brod –
der „Flaschenhals“ und Engpass in der Anbindung der Bosnisch-
Herzegowinischen Landesbahnen an das Eisenbahnnetz der
ungarischen und österreichischen Staatsbahnen**



Umkleeinrichtungen im Bahnhof Bostrisch Brod

Alfred Horn, Die Bahnen im Borsien und der Hasepawica, S. 10

Zusammenfassung – Abstract

In der vorliegenden Arbeit wird das Engagement der Habsburgermonarchie von etwa 1870 bis 1914 in Bosnien-Herzegowina unter dem Aspekt der Wechselwirkung zwischen den imperialistischen Zielen Österreich-Ungarns am Balkan und dem Eisenbahnbau in den beiden Provinzen dargestellt.

Der Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert war eng mit den imperialistischen Zielen der Großmächte verknüpft. Aus diesem Grund wird bei der Untersuchung der eisenbahntechnischen Entwicklung in Bosnien-Herzegowina das Phänomen der Eisenbahnpolitik in der historischen Betrachtung berücksichtigt. Die Grundlinien der österreichisch-ungarischen Balkanpolitik nach 1866 wie die wirtschaftliche und verkehrstechnische Erweiterung des Einflussbereiches über Bosnien-Herzegowina, den Sandschak von Novi Pazar und Makedonien bis zum Ägäischen Meer nach Saloniki werden als Einflussfaktor für den Eisenbahnbau in Bosnien-Herzegowina mit einbezogen.

Die Schwerpunkte umfassen folgende Themenbereiche:

- Interessenübereinstimmung zwischen den verkehrstechnischen Plänen des Osmanischen Reiches und Österreich-Ungarns im Zeitraum zwischen 1865 und 1872,
- Beginn des Baues von Schmalspurbahnen in Zusammenhang mit der Okkupation 1878,
- Ausbau des bosnisch-herzegowinischen Schmalspurnetzes in Verbindung mit der wirtschaftlichen Erschließung, Förderung und „Ausbeutung“ des Okkupationsgebietes,
- Bau von militär-strategisch wichtigen Bahnlinien zum Kriegshafen der österreichisch-ungarischen Flotte sowie in das Grenzgebiet zu Serbien und zur türkischen Grenze,
- das Projekt der Sandschakbahn 1908 im Hinblick auf den angestrebten Weg nach Saloniki und die damit verbundene außenpolitische Krise,
- das Scheitern des Eisenbauprogramms in Bosnien-Herzegowina für den dringend

notwendigen Um- und Neubau in Normalspur der Bosnisch-Herzegowinischen Landesbahnen (1912 – 1914) aufgrund von innenpolitischen Schwierigkeiten in den annektierten Provinzen.

Facit:

Im Rahmen der vorliegenden historischen Forschung wird daher das bosnisch-herzegowinische Schmalspurnetz als ein deutliches Symbol für den Machtverfall der einstigen Großmacht Österreich-Ungarn bewertet.

Abstract – English version

In the present thesis the engagement of the Habsburg Monarchy in Bosnia-Herzegovina is exposed for the period of approx. 1870 till 1914 under the aspect of interaction between the imperialistic targets of Austria-Hungary on the Balkan and the railway construction projects in both provinces.

In the nineteenth century the construction of railways was closely associated with the imperialistic targets of the great power states. For this reason the phenomenon of railway policy is included into the historical contemplation when researching the railway-technical development in Bosnia-Herzegovina. The fundamental ideas of the Austrian-Hungarian policy on the Balkan after 1866 as well as the augmentation of influence on economy and transportation concerning Bosnia-Herzegovina, the Sandschak Novi Pazar and Macedonia until the Aegean Sea to Saloniki are included as determining factor for the construction of railways in Bosnia-Herzegovina.

The main points comprise the following thematic aspects:

- conformity of the interests of the Ottoman Empire and Austria-Hungary regarding transportation projects in the period between 1865 and 1872
- start of the construction of narrow gauge railways in connection with the occupation in 1878
- development of the narrow gauge railway net in Bosnia-Herzegovina hand in hand with the economical development, support and “exploitation” of the occupied territory
- construction of railway lines of military and strategical importance to the war harbour of the Austrian-Hungarian naval force and in the borderland at the frontiers to Serbia and Turkey
- the Sandschak railway project 1908 focussing the aspired connection to Saloniki causing a foreign policy crisis

- the failure of the railway construction programme in Bosnia-Herzegovina urgently needed for the reconstruction of the national railways of Bosnia-Herzegovina (1912 – 1914) into normal gauge status – the reason were domestic problems in the annexed provinces.

Result:

Within the scope of the present historical investigations the small gauge railway net of Bosnia-Herzegovina is evaluated as a distinct symbol for the decay of might of the former powerful Austrian-Hungarian Monarchy.

LEBENS LAUF

Helga BERDAN geb. Kadleček
geboren in Wien am 12.02.1942

Erfolgreiche Matura im Juni 1960 am BRG für Mädchen und Frauenoberschule in 1080 Wien, Langegasse. 1961 Verehelichung mit Herrn Dipl. Ing. Frohwald Berdan.

Von 1962 bis 1965 Studium an der damaligen Hochschule für Welthandel

(Wirtschaftsuniversität Wien) im Bereich Marketing und Werbung. Abschluss des Österreichischen Hochschullehrganges für Marketing und Werbung mit sehr gutem Erfolg:

Auszeichnung der Abschlussarbeit „Gemeinschaftswerbung für Weine aus Niederösterreich“, die von der niederösterreichischen Landwirtschaftskammer honoriert und

erworben wurde. In Folge Beauftragung mit der Aufgabe, eine Werbeagentur

im Bereich des Österreichischen Agrarverlages aufzubauen. Im Zuge dieser Tätigkeit

Konzeption und verantwortliche Durchführung großer österreichischer Werbekampagnen

wie „Wein aus Niederösterreich“, „Wein aus Österreich“, „Österreichische Weinmesse“,

„Steirischer Wein“, sowie Werbemaßnahmen im Bereich der österreichischen Milchwirtschaft.

Ab 1987 Etat-Direktorin bei „Bozell Publizitas“, einer Tochtergesellschaft der Internationalen Werbeagentur (IWG), mit dem Verantwortungsbereich von Werbe- und PR-

Kampagnen für „Made in Austria“, „PROHOLZ“ und für die österreichische Holz-

industrie. Parallel dazu Studium der Kommunikationswissenschaft und Publizistik zur

Weiterbildung an der Universität Wien.

Nach der Pensionierung ab dem Sommersemester 1999 Studium der Geschichte an der Universität Wien.