

Martin Smoliner

Politische Aspekte des Eisenbahnbaues  
in Südosteuropa vor 1914

**Masterarbeit**

*zur Erlangung des akademischen Grades  
eines Master of Arts  
der Studienrichtung Global Studies  
an der Karl-Franzens-Universität Graz*

Betreuer: Univ.-Prof. Dr.phil. Florian Bieber  
Institut: Institut für Österreichisches, Europäisches und Vergleichendes  
Öffentliches Recht, Politikwissenschaft und Verwaltungslehre

*Graz, April 2015*





## Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre ehrenwörtlich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst, andere als die angegebenen Quellen nicht benutzt und die den Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Die Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen inländischen oder ausländischen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht. Die vorliegende Fassung entspricht der eingereichten elektronischen Version.

Datum: 20.04.2015

Unterschrift:





# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	1
1.1	Thema .....	1
1.2	Motivation .....	2
1.3	Fragestellung .....	4
1.4	Vorgehensweise .....	5
2	Imperialismus und Eisenbahn .....	9
2.1	Imperialismus, Kolonialismus und Modernisierung .....	9
2.1.1	Entstehung des Imperialismus .....	9
2.1.2	Imperialismustheorien .....	11
2.1.3	Kolonialismus .....	13
2.1.4	Modernisierungstheorie .....	16
2.1.5	Zusammenhang von Imperialismus und Kolonialismus .....	18
2.2	Eisenbahn im Spannungsfeld von Imperialismuspolitik und Kolonialwirtschaft .....	19
2.2.1	Eisenbahnimperialismus .....	19
2.2.2	Infrastruktur in den Kolonien .....	20
2.2.3	Militärische Aspekte .....	22
2.2.4	Wirtschaftliche Bedeutung .....	22
2.2.5	Modernisierung und Administration .....	27
2.2.6	Schmalspurbahnen als Phänomen in den Kolonien .....	28
3	Imperialistische Ambitionen der Monarchie am Balkan .....	31
3.1	Österreichische Expansionspolitik am Balkan .....	31
3.1.1	Krimkrieg, das Osmanische Reich und die orientalische Frage .....	31
3.1.2	Außenpolitik Österreichs nach 1848 .....	34
3.1.3	Österreichische Bahnen in Richtung Balkan .....	37
3.1.4	Die außenpolitische Wende der Monarchie und Ausgleich mit Ungarn .....	41
3.2	Das Osmanische Reich und die Bahnverbindung nach Mitteleuropa .....	44
3.2.1	Vorgeschichte und Planungen .....	44
3.2.2	Baron Hirsch und die Umsetzung .....	47
3.2.3	Änderung des Vertrages mit Hirsch .....	51
3.2.4	Projekt Wien–Saloniki-Bahn .....	54
4	Militärisch motivierte Bahnen .....	59
4.1	Berliner Kongress und das Mandat für Österreich-Ungarn .....	59
4.1.1	Aufstände in Bosnien und Russisch-Türkischer Krieg .....	59
4.1.2	Österreichs Interesse an Bosnien .....	59
4.1.3	Politische Ergebnisse und Folgen des Berliner Vertrages .....	62
4.1.4	Viererkonferenz und Bau der Orientbahn .....	65
4.2	Okkupation und Bosnabahn .....	68
4.2.1	Infrastruktur Bosniens in Osmanischer Zeit .....	68
4.2.2	Einmarsch der Truppen und Versorgungsprobleme .....	71
4.2.3	Zulaufstrecke nach Brod und Baubeschluss für eine schmalspurige Feldbahn .....	73
4.2.4	Herstellung der Feldbahn Brod–Zenica .....	77
4.2.5	Erneuerung der Linie Dobrljin–Banja Luka .....	79
4.3	Dalmatinische Bahn .....	82
4.3.1	Strategische Hintergründe .....	82
4.3.2	Entschlussfassung und Bau der Dalmatinischen Bahn .....	83
4.4	Ostbahn .....	84
4.4.1	Vorgeschichte und Planung der Ostbahn .....	84
4.4.2	Dualismus und Forderung nach Kompensation .....	87
4.4.3	Kompromiss und Bau der Ostbahn .....	88
4.5	Militärische Bedeutung der bosnischen Bahnen .....	89

5	Industrialisierung und Modernisierung .....	93
5.1	Die "Kultur- und Friedensmission" .....	93
5.1.1	Verwaltung in Bosnien und der Herzegowina nach 1878 .....	93
5.1.2	Kállays Industrialisierungsstrategie .....	95
5.1.3	Pläne für ein bosnisches Bahnnetz .....	96
5.1.4	Verwaltung und Finanzierung der bosnischen Bahnen.....	98
5.2	Erschließung durch Landesbahnen.....	101
5.2.1	Verlängerung der Bosnabahn nach Sarajevo .....	101
5.2.2	Nach Mostar und an die adriatische Küste .....	103
5.2.3	Erschließung des Raumes Tuzla .....	106
5.2.4	Anbindung nach Jajce und Bugojno .....	107
5.2.5	Bahn nach Split .....	108
5.3	Wald-, Industrie- und Stadt- bzw. Lokalbahnen .....	113
5.3.1	Waldbahnen.....	113
5.3.2	Industriebahnen .....	114
5.3.3	Stadt- bzw. Lokalbahnen .....	115
5.4	Eisenbahnbauprogramm für Bosnien .....	115
5.4.1	Notwendigkeit .....	115
5.4.2	Diskussion .....	116
5.4.3	Umsetzung und Erster Weltkrieg.....	118
5.5	Entwicklung Bosniens und der Herzegowina 1878-1914 .....	119
5.5.1	Bevölkerung.....	119
5.5.2	Industrialisierung in Bosnien und der Herzegowina.....	119
5.5.3	Rolle der Bahn für die Wirtschaft .....	121
5.6	Bosnien als Kolonie der Habsburger Monarchie .....	126
6	Internationale Bahnprojekte nach 1900.....	131
6.1	Sandschakbahn .....	131
6.1.1	Vorgeschichte.....	131
6.1.2	Aehrenthals aktive Außenpolitik.....	133
6.1.3	Sandschakbahnkrise im Frühjahr 1908 .....	136
6.1.4	Jungtürkische Revolution und Annexion Bosniens und der Herzegowina .....	140
6.1.5	Balkankriege und das Ende des Sandschakbahn-Projektes .....	145
6.2	Transversalbahn .....	147
6.3	Österreichischer Bahnimperialismus am Balkan.....	149
7	Zusammenfassung .....	151
	Quellenverzeichnis .....	155
	Abbildungsverzeichnis .....	161
	Anhang .....	162
	Beilagenverzeichnis .....	162

## Ortsverzeichnis

Ortsname <i>aktuell</i>	Ortsname <i>historisch</i> [Sprache]	Land <i>aktuell</i>
Alexandroupoli	Dedeagatsch [bulg.]	Griechenland
Aleksinac	Alexinowatz [dt.]	Serbien
Bitola	Monastir [dt.]	Mazedonien
Budapest	Ofen bzw. Pest [dt.]	Ungarn
Cernavodâ	Tschernawoda [dt.]	Rumänien
Constanța	Konstanza [dt.] Küstendje [trk.]	Rumänien
Edirne	Adrianopel [dt.]	Türkei
Gruž	Gravosa [it.]	Kroatien
Karlovac	Karlstadt [dt.]	Kroatien
Međeda	Megjegje [dt.]	Bosnien-Herzegowina
Nagykanisza	Kanizsa [ung.], Groß-Kanisza [dt.]	Ungarn
Neretva	Narenta [it.]	Bosnien-Herzegowina
Osijek	Esseg, Essek [dt.]	Kroatien
Plowdiw	Phillipopel [dt.] Filibe [trk.]	Bulgarien
Ploče	Porto Tolero [it.]	Kroatien
Pragersko	Pragerhof	Slowenien
Russe	Rustschuk [dt.]	Bulgarien
Sarajevo	Bosna Serai, Saraybosna [trk.]	Bosnien-Herzegowina
Septemvri	Sarimbey, Saramby [trk.]	Bulgarien
Shkodra	Skutari [dt.]	Albanien
Sisak	Sissek [dt.]	Kroatien
Skopje	Üsküp [trk.]	Mazedonien
Sopron	Ödenburg [dt.]	Ungarn
Subotica	Maria-Theresiopel [dt.]	Serbien
Székesfehérvár	Stuhlweißenburg [dt.]	Ungarn
Thessaloniki	Saloniki [dt.]	Griechenland
Timișoara	Temeswar [dt.]	Rumänien
Zemun	Semlin [dt.]	Serbien
Zidani Most	Steinbrück [dt.]	Slowenien

## Abkürzungsverzeichnis

In der vorliegenden Masterarbeit werden folgende Abkürzungen verwendet:

<b>AdR</b>	Archiv der Republik; Abteilung des öst. Staatsarchives, Wien
<b>AR</b>	Administrative Registratur, Bestand im HHSTA
<b>AVA</b>	Allgemeines Verwaltungsarchiv; Abteilung des öst. Staatsarchives, Wien
<b>ANUBIH</b>	Akademia Nauka i Umjetnosti Bosne i Hercegovine (Nationalarchiv Bosnien und Herzegowina Sarajevo)
<b>BHSTB</b>	Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn
<b>CO</b>	„Compagnie d'exploitation des Chemins de Fer Orientaux“ (Gesellschaft zum Betrieb der Eisenbahnen der europäischen Türkei; kurz Orientbahn); gegründet als „Société Générale pour l'Exploitation des Chemins de Fer Orientaux“ 1870
<b>HHSTA</b>	Haus-, Hof- und Staatarchiv, Abteilung des öst. Staatsarchives, Wien
<b>KA</b>	Kriegsarchiv, Abteilung des öst. Staatsarchives, Wien
<b>KFJOB</b>	k.k. priv. Kaiser Franz Joseph-Orientbahn
<b>KKBB</b>	k.u.k. Bosnabahn
<b>PA</b>	Politisches Archiv, Bestand im HHSTA
<b>ZVS</b>	Zemaljska vlada za Bosnu i Hercegovinu (Landesregierung für Bosnien und die Herzegovina)

# 1 Einleitung

## 1.1 Thema

Der Eisenbahnbau nahm in der öst.-ung. Monarchie schon früh eine bedeutende Rolle ein. Wichtige Meilensteine der Eisenbahngeschichte wie die erste Pferdeeisenbahn des Kontinents, die erste Dampfeisenbahn im deutschsprachigen Raum oder die erste Gebirgsbahn der Welt wurden in Österreich gebaut. Das Kaiserreich war wirtschaftlich nach wie vor größtenteils von der Landwirtschaft geprägt, die Industrialisierung schritt nur langsam voran. Vor diesem Hintergrund war für viele der geplanten Bahnstrecken die wirtschaftliche Notwendigkeit nicht gegeben und das erforderliche Kapital nicht aufzutreiben. Deshalb griff in der Habsburger Monarchie der Staat stärker in den Eisenbahnbau und dessen Finanzierung ein, als beispielsweise im hochindustrialisierten England oder auch in Deutschland. Strategische, außenpolitische aber auch militärische Überlegungen führten zum Bau von Eisenbahnlinien, die für Privatkapital kaum attraktiv gewesen wären. Die Langlebigkeit von Eisenbahninfrastruktur und die politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen der folgenden Jahrzehnte führen dazu, dass die Entscheidungen die bis 1914 getroffen wurden, noch 100 Jahre später nachwirken.

Die führenden Spitzen in Wien waren in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bemüht, den Einfluss der Habsburger Monarchie zu erweitern. In der Selbstwahrnehmung noch immer eine Großmacht versuchte Österreich im Zeitalter des Imperialismus im Konzert Europas mitzuspielen, ohne sich einzugestehen, dass der von inneren Streitigkeiten geschwächte Vielvölkerstaat immer mehr Macht verlor. Die Verluste der Lombardei, Venetiens und das Ausscheiden aus dem Deutschen Bund trafen die Regierenden am Ballhausplatz in Wien tief. In der Folge wandte sich der Blick in Richtung Balkan wo, durch das zerfallende Osmanische Reich eine territoriale Expansion möglich schien. In dieser Phase wurden auch Pläne für den Bau der ersten Eisenbahnnetze immer konkreter. Eine der Haupttrouten sollte Konstantinopel mit Mitteleuropa und Wien verbinden. Aus politischen Überlegungen wurde dafür nicht die Handelsroute über Belgrad gewählt, sondern eine Trassierung durch Bosnien. Einerseits sollte diese entlegene Provinz, in der es immer wieder zu Aufständen kam, enger an das Osmanische Reich gebunden werden, andererseits wollte man das Territorium des nach Autonomie strebenden Serbiens meiden. Die Linienführung von Konstantinopel über Sarajevo sollte über den Anschluss mit der Südbahn eine direkte Verbindung nach Wien herstellen. Nach langem Ringen wurden jedoch nur Teilstücke dieser Bahnstrecke gebaut. Entgegen der öst.-ung. Hoffnungen sich wirtschaftlich in Südosteuropa etablieren zu können, hatten plötzlich die Westmächte durch Stichbahnen von verschiedenen Hafenstädten die besseren Möglichkeiten zur Erschließung des Balkans.

Nach langwierigen Verhandlungen am Berliner Kongress wurde Österreich-Ungarn 1878 das Mandat zur Okkupation Bosniens und der Herzegowina erteilt. Dieser Gebietsgewinn sollte laut Vertragstext eine „Kultur- und Friedensmission“ darstellen. Dazu gehörte nach Wiener Ansicht nicht nur die Verbreitung von Kultur und Zivilisation, sondern vor allem die verkehrliche Erschließung und Industrialisierung des abgelegenen Landes. Die von Serben, Muslimen und Kroaten bewohnte Provinz war in den Jahrzehnten vor der Okkupation beinahe sich selbst überlassen worden. Während West- und Mitteleuropa in Industrie und Wissenschaft große Fortschritte erzielten, waren in Bosnien weder Industrie noch eine leistungsfähige Infrastruktur vorhanden.

Schon im Zuge der Okkupation wurde die sich in einem äußerst schlechten Zustand befindlichen Straßen ausgebessert und eine erste provisorische Bahnstrecke errichtet. Für Österreich-Ungarn galt zu beweisen, dass man dem Mandat des Berliner Kongresses gerecht werden und das Land modernisieren konnte. Bosnien sollte der Musterschüler des Balkans werden und gleichzeitig als Absatzmarkt und Rohstofflieferant fungieren. Bis 1914 entstand ein umfangreiches Netz an Bahnstrecken, das ein wichtiger Grundstein für die Entwicklung Bosniens war. Dieses Bahnnetz trug zwar zur Modernisierung des Landes und dem wirtschaftlichen Aufschwung bei, um die Jahrhundertwende wurde viel Geld für Bahnprojekte ausgegeben, die von zweifelhaften Nutzen für das Land waren und zu hohen Schulden führten. Mit der international heftig diskutierten Annexion 1908 wurden Bosnien und die Herzegowina schließlich offiziell Teil der Monarchie. In der Folge kam es zur Ausarbeitung eines Eisenbahnbauprogrammes, das auf die Bedürfnisse des Landes zugeschnitten war, einzig der Baubeginn im Frühjahr 1914 kam zu spät. Das Attentat von Sarajevo beendete nicht nur das Zeitalter des Imperialismus und des Friedens in Europa, in Bosnien fand eine Phase der Modernisierung und Industrialisierung ihr Ende.

## 1.2 Motivation

Der Bau von Eisenbahnen war ursprünglich aus wirtschaftlichen Überlegungen entstanden. Erstmals war ein Verkehrsmittel im Gütertransport gegenüber dem dominierenden Schiffsverkehr konkurrenzfähig und konnte auch Gebiete abseits der Küsten, Flüsse oder Kanäle effizient versorgen. Neben der Telegrafie setzte die Bahn in der Post- und Personenbeförderung neue Maßstäbe. Musste man früher auf Informationen und Dokumente Tage oder Wochen warten, verkürzte sich dies auf einen Bruchteil der bisherigen Zeitspanne. Schon bald wurde offensichtlich welche Bedeutung dieses Verkehrsmittel nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung, sondern vor allem auch für politische und strategische Interessen besaß. Spätestens der Deutsche bzw. Deutsch-Französische Krieg hatten gezeigt, dass Eisenbahnnetze mit der entsprechenden Logistik kriegsentscheidend werden konnten. Zudem entschieden Bahnlinien über die Versorgung mit Rohstoffen und das Potential von wirtschaftlicher und industrieller Entwicklung.



Nicht ohne Grund war Österreich in vielen Aspekten des Bahnbaues Vorreiter. Der Vielvölkerstaat hatte Mühen mit den bereits hochindustrialisierten Staaten Westeuropas mitzuhalten und der Bahnbau war von besonderer Wichtigkeit um die inhomogenen Regionen des Reiches zu verbinden. Zudem hatte der Bahnbau einen bedeutenden Einfluss auf das Tempo der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung des Landes. Da aufgrund der großen Entfernungen und dem geringen Industrialisierungsgrad nur wenige Bahnlinien rentabel waren, musste schon bald der Staat eingreifen. Damit begannen gleichzeitig politische und strategische Aspekte eine Rolle im Bahnbau zu spielen. Außenpolitisch war man um wirtschaftliche Anbindung zu den Nachbarn aber auch um militärische Nachschublinien besorgt. Innenpolitisch stand die Verwaltung und Modernisierung des Landes im Vordergrund. Dass die strategisch wichtige Südbahn über den Semmering gebaut wurde, entsprach nicht der topographischen Logik. Demnach hätte die Strecke ähnlich der historischen Bernsteinstraße am Ostalpenrand und damit auf ungarischen Gebiet verlaufen müssen. Aus innen-, finanzpolitischen und militärischen Gründen verlief jedoch die Handelsstraße nach Triest bereits im Hochmittelalter über Innerösterreich und damit über den Semmering bzw. Graz. Nach dem Revolutionsjahr von 1848 schien eine Streckenführung über ungarisches Gebiet zu unsicher und die Intervention des Erzherzogs Johann für die steirische Eisenindustrie tat das ihre. Militärische Gründe waren zudem entscheidend beim Bau der Wiener Stadtbahn oder der Trassenwahl der heutigen Westbahn über den topografisch anspruchsvollen Wienerwald.

Analog dazu mussten auch in Gebieten wie Bosnien und der Herzegowina ähnliche Überlegungen beim Bahnbau eine Rolle spielen. Aufgrund der Randlage im Süden der Monarchie, der gebirgigen Topografie und der kaum vorhandenen Industrie war der Bahnbau in Bosnien zu unattraktiv für Privatkapital. Die Landesregierung musste die Finanzierung der Bahnstrecken übernehmen, jedoch handelte es sich dabei keineswegs um Provinzialpolitik. Neben der Modernisierung des rückständigen Landes galt es die Anliegen Österreichs und Ungarns zu berücksichtigen. Die strategische Lage Bosniens als Tor zum Orient bzw. als Hinterland Dalmatiens verlieh Bahnprojekten besondere handelspolitische, strategische und militärische Bedeutung. Dabei standen sich die Interessen der beiden Reichshälften regelmäßig konträr gegenüber und oft konnte erst nach langen Verhandlungen ein Kompromiss gefunden werden.

Die Tatsache, dass politische und strategische Entscheidungen aus der Zeit des Imperialismus und des öst.-ung. Vielvölkerreiches noch heute unsere Verkehrswege beeinflussen, macht die Frage umso spannender, warum damals Trassen den Vorzug erhielten, die heute weder wirtschaftlich noch anderwärtig rational nachvollziehbar sind. Ähnlich sind auch in Bosnien die Hauptrouten der Eisenbahnen vor dem Ersten Weltkrieg entstanden. Die Entscheidung das Netz der bosnischen Landesbahn in Schmalspur zu errichten waren ebenso folgeschwer wie die Tatsache, dass nie eine Verbindung zum leistungsfähigen Adriaafen

in Split zu Stande kam. Gerade in Bosnien und der Herzegowina waren Bahnprojekte Spielball politischer Interessen, was die Beleuchtung deren Entstehungsgeschichte besonders interessant erscheinen lässt.

### 1.3 Fragestellung

Ausgehend von der Annahme, dass in Österreich zahlreiche Bahntrassen auf Grund strategischer Gesichtspunkte geplant und gebaut wurden, stellt sich die die Frage inwieweit dies auch auf Bosnien und die Herzegowina zutrifft. In diesem Kontext ergeben sich folgende Forschungsfragen, die im Rahmen dieser Masterarbeit beantwortet werden sollen.

- Welche Bedeutung nahm der Bahnbau im Zeitalter des Imperialismus und in den Kolonien der Großmächte ein?
- Wann entstanden am Gebiet des heutigen Bosnien die ersten Bahnprojekte und welche Überlegungen standen dabei im Hintergrund?
- Welche Faktoren führten zum Scheitern der Wien–Saloniki-Bahn bzw. warum blieben die Bahnen des Baron Hirsch unvollendet?
- Welche Bedeutung nahm die Planung von Bahnverbindungen in den „Orient“ in der imperialistischen, expansiven bzw. militärischen Außenpolitik der k.u.k.-Monarchie ein?
- Warum wurde die erste Bahn im Rahmen der Okkupation in Schmalspur gebaut und welche Tragweite hatte diese Entscheidung?
- Gab es einen systematischen Plan zur infrastrukturellen Erschließung des Landes, die neben wirtschaftlichen Aspekten auch diverse Landesteile militärisch erschließen und sichern sollte?
- Wurde auf die (wirtschaftlichen) Bedürfnisse der Bevölkerung und des Landes eingegangen? Welche Rolle spielten Verwaltungs- und Modernisierungsüberlegungen?
- Wie weit beeinflusste der interne Rivalität der beiden Reichshälften die Eisenbahnentwicklung Bosniens?
- War das Netz der bosnischen Eisenbahn ein Ergebnis der Kolonialpolitik eines imperialistischen Staates?

Zur Beantwortung der genannten Fragen wurden Primär- bzw. Sekundärquellen auf wirtschaftliche, politische und militärstrategische Argumente für den Bau von Bahnlinien in Bosnien und der Herzegowina herangezogen.

#### PRIMÄRQUELLEN

Für die Aufarbeitung der Fragestellung wurden Originalquellen ab 1851 – den Plänen Ghegas zum ungarischen Bahnnetz unter Berücksichtigung von Anschlussbahnen an das Osmanische Reich – bis zum Kriegsausbruch 1914 gesichtet. Dabei wurden die Originaldokumente auf wirtschaftliche, politische und militärstrategische Argumente für den Bau bzw.

das Scheitern diverser Bahnstrecken untersucht. Die fachspezifische Sekundärliteratur lieferte wertvolle Hinweise. Diese führten zum einen in die verschiedenen Abteilungen des Österreichischen Staatsarchives in Wien (STA) sowie in das Nationalarchiv in Sarajevo (ANUBIH). Zusätzlich konnten durch systematische Suche auch neue Quellen für diesen Kontext erschlossen werden. Besonders ergiebig waren einerseits die Akten des ehemaligen Handelsministeriums. Dieses war bis 1896 für Eisenbahnangelegenheiten zuständig und gab Aufschluss über die Entstehung des öst.-ung. Bahnnetzes, der Kaiser-Joseph-Orientbahn oder die wirtschaftlichen Aspirationen am Balkan zeigte. Für die Zeit der Okkupation und den Bau der ersten Schmalspurbahn konnten im Kriegsministerium Quellen gefunden werden. Sehr aufschlussreich waren schließlich die Dokumente des Haus-, Hof und Staatsarchives wo beispielsweise die diplomatische Korrespondenz zwischen dem Wiener Außenministerium und dem Gesandten in Konstantinopel den Verlauf des Sandschakbahnprojektes ausführlich dokumentieren. Im Archiv in Sarajevo konnten Dokumente für die Zeit der Okkupation eingesehen werden, wobei die Bestände einiger Abteilungen auf Grund eines Brandes im Archivgebäude nicht eingesehen werden konnten. Zusätzlich wurden Zeitungs- und Verwaltungsberichte konsultiert.

## SEKUNDÄRLITERATUR

Im Bereich der Sekundärliteratur wurde versucht in mehrfacher Hinsicht einen breiten und tiefgehenden Einblick in das Themengebiet zu erlangen. Von zeitgenössischer Literatur aus der Zeit der Habsburger Monarchie bis zu den ersten systematischen Aufarbeitungen bahnpolitischer Fragestellungen in der Nachkriegszeit bis hin zu aktueller und englischsprachiger Literatur. Inhaltlich erstreckt sich die Bandbreite wie aus den folgenden Kapiteln ersichtlich wird von theoretischer Literatur zum Imperialismus und Kolonialismus, über polithistorische Publikationen hin zu Fachliteratur aus dem Bahnbereich. Im Vordergrund dieser Recherchen stand die Idee aus dem Schriftverkehr der Ministerien, Bahnkonzepten und Denkschriften politische Motive abzuleiten. Sei es im Sinne von expansivem Großmachtstreben am Balkan, kolonialpolitischen Ansichtsweisen zur Verwaltung Bosniens bis hin zur Modernisierung und Industrialisierung des Landes. In Ergänzung zu den schriftlichen Quellen sollen historische Karten diese Motive zusätzlich illustrieren.

### 1.4 Vorgehensweise

Um den methodischen und inhaltlichen Fragestellungen gerecht zu werden, soll zuerst theoretische Grundlagen zu den Themengebieten Imperialismus, Kolonialismus und Modernisierungstheorie besprechen werden. Anschließend werden diese mit dem Aspekt der Bahn verknüpft und anhand von Beispielen in diversen Kolonien und zusammen mit der Schmalspurproblematik näher erläutert. Nach der Diskussion der theoretischen Grundlagen folgen in den Kapiteln 3, 4, 5 und 6 die Besprechung der österreichischen Balkanpolitik mit ihren außenpolitischen-imperialistischen, militärischen-expansionistischen und wirtschaftlichen-

kolonialistischen Aspekten und deren konkrete Umsetzung in Form von Bahnprojekten. Im Rahmen dieser drei Schwerpunkte wurde versucht die Bahnprojekte von den 1860er Jahren bis hin zum Ersten Weltkrieg passend ihrem Hauptmotiv zu einem der drei Kapitel zuzuordnen. Zweifelsohne lässt sich nicht jedes Projekt auf einen singulären Beweggrund reduzieren, jedoch wurde mit Hilfe der verfügbaren Quellen versucht die jeweiligen Hintergründe für die einzelnen Strecken aufzuzeigen und entsprechend zuzuordnen. Diese Projekte werden eingebettet in das historische Umfeld und mittels der bereits erwähnten imperialistischen und kolonialistischen Theorien werden die Beweggründe der öst.-ung. Bahnpolitik am Balkan vor 1914 beleuchtet.

Kapitel 3 und 6 widmen sich den außenpolitischen Ambitionen Österreichs am Balkan. Spätestens mit der Niederlage im deutschen Krieg wandte sich der Blick Wiens verstärkt in Richtung Orient. In der ersten Phase stand eine Stärkung des politischen und auch wirtschaftlichen Einflusses in der Region an, wo sich eine zerbröckelnde türkische Großmacht und junge aufstrebende Nationalstaaten gegenüberstanden. In diesem Umfeld entstanden die ersten Projekte der Orientbahn bzw. Wien–Saloniki-Bahn von Konstantinopel bzw. Saloniki nach Wien. Beide Projekte sollten ebenso scheitern wie 40 Jahre später die Sandshak- oder die Transversalbahn, welche die ohnehin politisch angespannte Situation am Balkan vor dem Ersten Weltkrieg weiter anheizen sollte.

Die militärischen Bestrebungen der Donaumonarchie und deren Strategie im Bahnbau werden im Kapitel 4 behandelt. Nachdem den österreichischen Militärs im Deutschen Krieg die Bedeutung der Bahnlogistik in Sachen Truppenverschiebung vor Augen geführt wurde, hatte das Kriegsministerium ein bedeutendes Wort bei strategischen Bahnen mitzureden. Der Berliner Vertrag hatte Österreich das politische Mandat für Bosnien und die Herzegowina, aber gleichzeitig auch das Truppen- und Garnisonsrecht zugewiesen. Nach dem erfolgreichen militärischen Einmarsch in Bosnien 1878 konnte die Monarchie ein letztes Mal einen Gebietsgewinn verzeichnen, der vor allem die militärische Situation am Balkan absichern sollte. Nachdem die Schmalspurbahn von Brod nach Zenica unter Militäraufsicht errichtet wurde, waren es bis 1914 Militärs, die in Bosnien als Landesverwalter die höchste Position bekleideten. In diesem Kapitel werden auch die um 1901 bzw. 1906 fertiggestellten Bahnen Boka kotorska bzw. nach Ostbosnien beschrieben. Diese Bahnen dienten primär der militärischen Absicherung im Süden des Reiches.

Kapitel 5 befasst sich schließlich mit der wirtschaftlichen Erschließung und der Verwaltung des Landes von 1878 bis 1914. Die Verlängerung der vom Militär begonnen Schmalspurbahn zu Verwaltungszwecken nach Sarajevo war der Beginn einer regen Bahnbautätigkeit und eines umfangreichen Schienennetzes. Beschränkt durch die geringen finanziellen Eigenmittel der Provinz und die fehlende Bereitschaft der Monarchie Geld in das okkupierte

Gebiet zu investieren, erschwerten den vor allem von Finanzminister Kállay massiv vorangetriebenen Modernisierungs- und Industrialisierungsprozess. Es soll geklärt werden inwieweit die gebauten Linien der Entwicklung des Landes förderlich waren, ob es sich um den systematischen Aufbau eines Bahnnetzes handelte und ob das Land von innen heraus aufgebaut wurde oder ob es die Monarchie als „Ersatzkolonie“ ausbeutete. In diese Phase fällt der Bau der Bahnen nach Metković, Tuzla oder Bugojno. Eine Reihe von Projekten wie die Anbindung nach Split wurden jedoch nie umgesetzt und hinterließen deutliche Lücken im bosnischen Bahnnetz. Das nach der Annexion des Landes 1908 beschlossene Eisenbahnbauprogramm sollte das unvollständige Netz ergänzen, doch durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs kam es nicht mehr dazu. Auch die diversen Industrie- und Waldbahnen bzw. die Stadtbahn in Sarajevo, werden in diesem Kapitel kurz behandelt.

Abschließend werden die Ergebnisse zusammengefasst und die Nachwirkung des bosnischen Schmalspurnetzes aufgezeigt. Historisches Karten- und Bildmaterial im Anhang runden das Bild über die Geschichte der bosnischen Eisenbahn von ihren Anfängen bis 1914 ab.

Die vorliegende Arbeit konzentriert sich schwerpunktmäßig auf das Gebiet der okkupierten bzw. später annektierten Provinzen Bosnien und Herzegowina. Dabei wird gelegentlich die Bezeichnung „Bosnien“ oder das Attribut „bosnisch“, stellvertretend für beide Provinzen verwendet. In den Quellen ist häufig von der „Türkei“ die Rede, was sinngemäß für das Osmanische Reich steht. Hier wird der Begriff des „Osmanischen Reiches“ verwendet, da dieses bis 1923 bestand.

Ortsnamen werden in der heute üblichen Landessprache bzw. Schreibweise angeführt. Ausnahmen bilden Istanbul bzw. Thessaloniki, bei denen die historischen Bezeichnungen, Konstantinopel bzw. Saloniki, verwendet werden. Das vorangestellte Ortsverzeichnis gibt einen Überblick über die historischen Namen bzw. Schreibweisen der Orte, wie sie in den Quellen bzw. beiliegenden Karten verwendet werden.



## 2 Imperialismus und Eisenbahn

### 2.1 Imperialismus, Kolonialismus und Modernisierung

#### 2.1.1 Entstehung des Imperialismus

Als Benjamin Disraeli 1872 forderte, dass „*jeder englische Politiker die Pflicht habe das koloniale Weltreich Großbritanniens wieder aufzubauen*“ kam dies einem Startschuss für ein Wettrennen um Macht und Einfluss gleich. Nach England erfasste dieser Wettlauf nach und nach auf direkte oder indirekte Weise weite Teile der Welt. Aus Sicht des englischen Politikers war es bereits absehbar, dass die Ausrufung der Dritten Republik in Frankreich, die Einigung Deutschlands oder das Risorgimento in Italien früher oder später empfindliche Auswirkungen auf die Machtverhältnisse in Europa und darüber hinaus haben mussten.<sup>1</sup> Bis zum Ende der 1890er griff der „Fieberwahn des Imperialismus“ um sich und steckte nach und nach die europäischen Kabinette und auch die Bevölkerung an. Koloniale und weltpolitische Probleme ließen die europäische Machtpolitik in den Hintergrund treten und die Stellung der Staaten in Europa definierte sich zusehends über ihre Rolle in der Welt bzw. ihrer Kolonien.<sup>2</sup> Dies erzeugte immer mehr Konfliktpunkte und brachte eine kontinuierliche Verschlechterung der internationalen Beziehungen mit sich. Eine zentrale Rolle spielte die britische Expansion in Afrika. Im Gegensatz zu den anderen Kontinenten waren hier noch riesige Landflächen unbesetzt und der Auftrag Disraelis schien sich hier am leichtesten umsetzen zu lassen. Der 1869 eröffnete Suezkanal spielte dabei eine wichtige Rolle, da dieser für England der Schlüsselpunkt seiner Verbindungen zum indischen Kolonialreich wurde und dessen strategische Absicherung von fundamentaler Bedeutung war. Bereits hier zeichnete sich die zunehmende Konkurrenz mit Frankreich am afrikanischen Kontinent ab und ebenfalls hier begann die Zurückdrängung des Osmanischen Reiches. In Südosteuropa sollte dies zu einer Schlüsselfrage zwischen Russland, Deutschland und Österreich-Ungarn im Zusammenhang mit der Ausbreitung ihrer politischen und territorialen Einfluss-sphäre werden.<sup>3</sup> Der Zerfall des Osmanischen Reiches bzw. dessen künstliche Konservierung waren entscheidend mit der Meerengenfrage und für die Neuordnung des Balkans verknüpft. Europäische Konflikte wurden vielfach in die Kolonien transferiert und der hektische Konkurrenzkampf dort trug wiederum zu einer ungekannten Schärfe in den Beziehungen zwischen den etablierten Großmächten in Europa bei. Im jahrzehntelang bewährten „Konzert Europas“ drängten zusätzlich die Mächte zweiten Ranges nach vorne was häufig für Misstöne sorgte.<sup>4</sup> Durch den Expansionsdrang der sich in diesem Umfeld aufbaute stieg der Anteil der von Europa weltweit beherrschten Landfläche von 67% auf 84%

---

<sup>1</sup> SCHÖLLGEN 1986, S. 40

<sup>2</sup> MOMMSEN 1969, S. 152f

<sup>3</sup> SCHÖLLGEN 1986, S. 41f

<sup>4</sup> MOMMSEN 1969, S. 152f

an.<sup>5</sup> Der Imperialismus wurde damit zu dem vorherrschenden Phänomen vor dem Ersten Weltkrieg.<sup>6</sup>

*Eine neue Leidenschaft ergriff die Völker, sie strebten aus der Heimat in die Weltweite und erfanden für diese alte, aber niemals gleich mächtige Begierde den tönenden Namen Imperialismus.<sup>7</sup>*

Mit dem Begriff Imperialismus versteht man den „*Drang der Völker und Machthaber nach einem wachsenden Anteil an der Weltherrschaft, zunächst durch überseeischen Besitz. Dieser Begriffsbestimmung ist aber durch das Merkmal zu ergänzen, daß [sic!] der Trieb zu klarem Bewußtsein [sic!] gediehen, zur Richtschnur des Handelns erhoben worden ist.*“<sup>8</sup>

Den verschiedenen Theorien bzw. Ausprägungen von Imperialismus liegen unterschiedliche Annahmen zugrunde die weiter unten erläutert werden. Einige gemeinsame Eigenschaften lassen sich jedoch feststellen. Zu den Triebkräften zählen politische, wirtschaftliche und kulturelle Interessen, wobei Prestige eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt. Als Akteure wirken neben Politik, Diplomatie und Kolonialregierungen, im Hintergrund vor allem Handels-, Industrie und Finanzinteressen. Diese verfolgen im gegenseitigen Wechselspiel strategische Ziele wie koloniale Expansion und die Erschließung von neuen Märkten und Investitionsmöglichkeiten. Um dies zu erreichen wird anderen Ländern gegenüber eine breite Palette von Methoden angewandt – von Hilfsangeboten wie der Bereitstellung von Kapital, Waren und Know-how über wirtschaftliche und bilaterale Verträge bis hin zur Gewaltandrohung oder Krieg.<sup>9</sup> Weitere Methoden, die zur Anwendung kommen sind Militarismus, Oligarchie, Bürokratie, Schutzzollsystem und Konzentration von Kapital.<sup>10</sup>

Der Imperialismus entwickelte sich Ende des 19. Jahrhunderts in einem Umfeld verschiedener Faktoren wie Industrialisierung, dem gleichzeitigen Erstarken des Finanzkapitalismus bzw. der Entstehung politischer Ideologien wie Liberalismus und Nationalismus.<sup>11</sup> Wirtschaftliche Gründe - *"the need for raw materials, to secure markets or investment opportunities"* - werden meist zuerst genannt um Imperialismus zu erklären. Weiters spielen politischer und militärischer Eroberungsdrang sowie Instabilität an imperialistischen Grenzen eine Rolle.<sup>12</sup> Nicht zu unterschätzen ist die Rolle des Nationalismus, da die nationalistische Begeisterung mitverantwortlich für eine ausgreifende expansive Weltpolitik war.<sup>13</sup> Psychologisch erklären lässt sich der Drang nach außen indem man versucht von inneren Niederlagen oder Problemen abzulenken und Würde und Prestige außerhalb von Europa bzw. in den Kolonien wiederherzustellen.<sup>14</sup>

---

<sup>5</sup> HEADRICK 1981, S. 3f

<sup>6</sup> SCHÖLLGEN 1986, S. 36f

<sup>7</sup> FRIEDJUNG (Band 1, 3ff.) 1919

<sup>8</sup> SCHÖLLGEN 1986, S. 36

<sup>9</sup> PETERSSON 2000, S. 18

<sup>10</sup> HOBSON, S. 301

<sup>11</sup> SCHÖLLGEN 1986, S. 36

<sup>12</sup> HEADRICK 1981, S. 3ff

<sup>13</sup> MOMMSEN 1977, S. 57

<sup>14</sup> HEADRICK 1981, S. 6f



Imperialismus wurde auch mit der Verbreitung von Christentum, Verwaltung und Zivilisation oder der sogenannten „Kulturmission“ begründet.<sup>15</sup> In diesem Zusammenhang spielten auch Kampagnen zur Beendigung der Sklaverei und Unterstützung zur wirtschaftlichen Entwicklung eine Rolle.<sup>16</sup> Während diese Motive vielfach der vollen Überzeugung entsprachen, wurden diese Argumente auch zur nachträglichen Rechtfertigung missbraucht, dienten der Selbsttäuschung oder sollten die wahren Beweggründe von imperialistischen Aktionen verbergen.

### 2.1.2 Imperialismustheorien

Prinzipiell lässt sich zwischen formellem und informellem Imperialismus unterscheiden. Ersterer ist durch politische und militärische Kontrolle über ein bestimmtes Territorium gekennzeichnet und wird meist mit dem klassischen Imperialismus in Verbindung gebracht. Der informelle Imperialismus hingegen ist meist weniger offensichtlich ausgeprägt, steht diesem in der Intensität der Einflussnahme aber oft nicht nach. Letzterer ist charakteristisch für die Phase des Frühimperialismus von 1815-1881. Kennzeichen sind die indirekte Durchdringung eines Gebietes durch Handel, das Abschließen von Freihandels-, Schutz- oder Freundschaftsverträgen. Diese Entwicklung nahm beispielsweise in Indien an Handelsstützpunkten ihren Anfang und weitete sich von dort aus. China war dem Schein nach souverän und autonom, in Wirklichkeit aber durch den informellen Imperialismus den Großmächten ausgeliefert. Die wirtschaftliche Beherrschung von Gebieten ohne eigene Industrie erfolgte am Balkan und im Osmanischen Reich. Diese Länder bzw. Gebiete gerieten immer stärker in eine wirtschaftliche Abhängigkeit, sodass freiwillig oder gezwungenermaßen eine Bindung an eine oder mehrere Großmächte erfolgte. Die Metropolen griffen erst dann in Form territorialer Herrschaft ein, wenn die wirtschaftlichen Positionen ihrer Händler oder des Kapitals ernsthaft gefährdet waren.<sup>17</sup> Hier spricht man auch vom peripheren Imperialismus der *„die metropolitanen Entscheidungsprozesse und Strukturbedingungen ebenso wie diplomatische Konstellationen für Entwicklungen an der Peripherie“* berücksichtigt.<sup>18</sup>

Der Freihandelsimperialismus erreichte als Sonderform des informellen Imperialismus, in den 50ern bzw. 60ern des 19. Jahrhunderts seinen Höhepunkt. Der freie Marktzugang ermöglichte die Gewinnmaximierung des imperialistischen Staates bzw. seiner Wirtschaft, die darauf abzielte durch minimale Herstellungskosten im Kolonialland die maximale Wertschöpfung im Mutterland zu erwirtschaften. Eine territoriale Machtergreifung war dazu nicht notwendig, im Gegenteil wurden zusätzliche Strukturen und Kosten gespart und es kam zur Kooperation mit lokalen Eliten.<sup>19</sup>

---

<sup>15</sup> SCHROEDER 1970, S. 21f

<sup>16</sup> WILBURN 2007, S. 943

<sup>17</sup> SCHÖLLGEN 1986, S. 37ff

<sup>18</sup> PETERSSON 2000, S. 17

<sup>19</sup> ALBERTINI 1976, S. 8

Im darauffolgenden Hochimperialismus dominierte der formelle Imperialismus, der die offizielle Machtgestaltung intensiver und direkter erlaubte. Der informelle Imperialismus war weiterhin in jenen Gebieten verbreitet, die schon von anderen Mächten besetzt waren, letztlich traten beide kombiniert auf.<sup>20</sup> Diese Phase ist geprägt vom klassisch-bürgerlichen Imperialismus und die Bindung an den europäischen Nationalstaat und die ökonomische Expansion.<sup>21</sup> Als die Große Depression die Zeit des starken wirtschaftlichen Wachstums beendete und die heimischen Märkte zusammenbrachen, wurde intensiv nach neuen Absatzkanälen gesucht. Neben Heer, Flotte und Bürokratie gewannen vor allem Banken und Investoren, die *"für ihre egoistischen Zwecke die Staatsmacht nach außen mobilisieren"*. Statt die heimische Kaufkraft durch Sozialreformen zu stärken kam es zum Kolonialismus. Dabei wurden Kapazität, Zeit und Geldmittel den im Inneren anstehenden Problemen und ihrer Lösung entzogen und ein *"vom Imperialismus geförderter Militarismus"* erzeugt, der Kapitalexport wurde zum entscheidenden Faktor des Kapitalismus.<sup>22</sup>

Gegen diese sogenannte Unterkonsumtionstheorie meldeten sich schon bald Kritiker zu Wort, die aufzeigten, dass weder das Gewicht der wirtschaftlichen Faktoren noch der Stellenwert der kolonialen Wirtschaftssysteme an sich groß genug waren um eine entsprechende Rolle spielen zu können. Interessen von Vertretern spezifischer ökonomischer Klassen aus Industrie, Wirtschaft und Hochfinanz war in den Kolonien sehr wohl gedient, im gesamtwirtschaftlichen Kontext zu ihren Mutterländern blieben sie aber meist verhältnismäßig unbedeutend.<sup>23</sup>

Während im Inland Investitionen stets auf Eigenrisiken basieren, konnten Investoren im Finanzimperialismus vielfach mit der Unterstützung des Staates rechnen. Dies schien einerseits notwendig um dringend benötigtes Kapital in unterentwickelte Gebiete zu lotsen, führte in der Praxis aber dazu, dass häufig der Staat für große Verluste aufkommen musste. Der Staat insgesamt erlitt Verluste, einzelne konnten profitieren. Weiter wird kritisiert, dass durch den Imperialismus keineswegs Rohstoffe erschlossen wurden, die der Weltwirtschaft sonst durch rückständige abgeschlossene Staaten verwehrt blieben.<sup>24</sup>

*"Imperialismus war primär die Folge überschäumender Energien im Schoße der europäischen Gesellschaften, sowohl im wirtschaftlichen wie im militärischen und politischen Bereich, nicht aber eine systemimmanente Notwendigkeit."*<sup>25</sup>

Der Sozialimperialismus stellte den Versuch dar, die deutsche Form des Imperialismus zu erklären und ist auch auf andere Großmächte übertragbar. Charakteristisch sind das Ablenken von innenpolitischen Themen und alles unter das außenpolitische Primat und den Konkurrenzkampf mit anderen Nationen bzw. Wirtschaften zu stellen. Wehler beschreibt

---

<sup>20</sup> SCHÖLLGEN, S. 40f

<sup>21</sup> MOMMSEN 1977, S. 114f

<sup>22</sup> SCHROEDER 1970, S. 14ff

<sup>23</sup> MOMMSEN 1977, S. 115

<sup>24</sup> SCHROEDER 1970, S. 24f

<sup>25</sup> MOMMSEN 1977, S. 114f

ihn als die *"Strategie herrschender Eliten, [...] die Dynamik der Wirtschaft und der sozialen und politischen Emanzipationskämpfe in die äußere Expansion zu leiten, von den inneren Mängeln des sozialökonomischen und politischen Systems abzulenken und durch reale Erfolge seiner Expansion [...] zu kompensieren."*<sup>26</sup>

Neben den Konzepten des formellen und informellen Imperialismus, trat keine der während verschiedenen entwickelten Imperialismustheorien singulär auf. Vielmehr ist eine pluralistische Imperialismus-Vorstellung notwendig, die „aus der Überlagerung und Aufeinanderfolge verschiedener Imperialismen, ebenso wie nicht imperialistischer Formen europäischer Aktivität entstanden“ ist.<sup>27</sup>

### 2.1.3 Kolonialismus

Auch wenn es Kolonien schon in der griechischen Antike gegeben hat und Spanien und England ab dem 15. bzw. 17. Jh. riesige Kolonialreiche aufbauten, brachte der Hochimperialismus eine neue Phase der Kolonialisierung mit sich, die sich zu einem großen Teil im bis dahin noch „verschont“ gebliebenen Afrika abspielte. Die Gründe für diese „Kolonisierungswelle“ werden im Machtkampf zwischen den europäischen Reichen und den Interessen Einzelner gesehen. Einflussreiche Kreise drängten Regierungen zu Erwerbungen in Übersee um ihren Absatz zu steigern und nützten dabei die militärische Schwäche der lokalen Bevölkerung. Aus privaten wirtschaftlichen Interessen entstand staatliches Prestige, das darüber hinwegtäuschte, dass Kolonien 1873 bis 1914 rein volkswirtschaftlich nicht mehr jene Bedeutung hatten wie noch in den Jahrhunderten davor. Der Kolonialismus war vielmehr durch einen (künstlich herbei geführten) Wettkampf der Mächte und nicht aus ökonomischen Gründen entstanden.<sup>28</sup>

*Kolonialismus ist eine Herrschaftsbeziehung zwischen Kollektiven, bei welcher die fundamentalen Entscheidungen über die Lebensführung der Kolonisierten durch eine kulturell andersartige und kaum anpassungswillige Minderheit von Kolonialherren unter vorrangiger Berücksichtigung externer Interessen getroffen und tatsächlich durchgesetzt werden. Damit verbinden sich in der Neuzeit in der Regel sendungsideologische Rechtfertigungsdoktrinen, die auf der Überzeugung der Kolonialherren von ihrer eigenen kulturellen Höherwertigkeit beruhen.*<sup>29</sup>

Osterhammel beschreibt in seiner Kolonialismus-Definition sehr genau die prägende Herrschaftsfunktion und grundsätzlichen Eigenschaften. Die Beschreibung von Emerson betont zusätzlich die klare Distanz der unterlegenen Gruppen: *„the establishment and mainte-*

---

<sup>26</sup> ALBERTINI 1976, S. 8

<sup>27</sup> BARTH 2000, S. 321f

<sup>28</sup> ROSTOW 1964, S. 110

<sup>29</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 21

nance, for an extended time, of rule over an alien people that is separate from and subordinate to the ruling power".<sup>30</sup> Grundlegend dabei ist jeweils die Vorstellung von der Expansion einer Gesellschaft über ihren angestammten Lebensraum hinaus. Dabei sind Expansions- oder Migrationsvorgänge wie Auswanderung oder Eroberungskriege ein Grundphänomen der Weltgeschichte. Diese betreffen nicht nur die Bevölkerung im engeren Sinne, sondern auch Kapital, Kultur und Sprache eines Landes.<sup>31</sup>

Die koloniale Herrschaftsausübung erfolgt beispielsweise, durch einen Gouverneur, der die Verwaltung führt, Steuern einhebt und die auswärtigen Beziehungen monopolisiert. Bei einer quasi-kolonialen Kontrolle beschließt die Regierung Sonderverträge und Privilegien mit der Metropole der beherrschenden Macht. Es kommt zur Anwendung von informellen Imperialismus bei dem indirekt sehr viel Macht ausgeübt wird. Nichtkoloniale Herrschaft übt wirtschaftlichen Einfluss bzw. eine militärische Schutzfunktion aus. Eine eigenständige Politik ohne Sonderregelungen bleibt erhalten.<sup>32</sup>

Wirtschaftliche Überlegungen nehmen einen wichtigen Stellenwert im Kolonialismus ein, diese ist meist als eine koloniale Exportwirtschaft ausgerichtet. Es kommt zu Ressourcenabbau im großen Stil und europäische Konzerne von nicht gekannter Größe und Macht bemächtigen sich des Außenhandels.<sup>33</sup> In wirtschaftlichen aber auch politischen Zusammenhängen kommt es zu einem Spannungsverhältnis zwischen Zentrum und Peripherie, bei dem letztere in deutlicher Abhängigkeit von der Metropole steht.<sup>34</sup> Die Herrschaftsausübung im Kolonialismus bedingt immer auch einen eigenen administrativen Apparat, wobei Repressionsmittel eher selten verwendet werden. Während sich in früheren Herrschaftsverhältnissen die Eroberer und Einwohner schneller vermischten und die Führungsschicht zu einem eigenen Herrscher wurde, blieb es im Kolonialismus bei einer strikten (Rassen-)Trennung.<sup>35</sup>

*Eine Kolonie ist ein durch Invasion (Eroberung und/oder Siedlungskolonisation) in Anknüpfung an vorkoloniale Zustände neu geschaffenes politisches Gebilde, dessen landfremde Herrschaftsträger in dauerhaften Abhängigkeitsbeziehungen zu einem räumlich entfernten "Mutterland" oder imperialen Zentrum stehen, welches exklusive "Besitz"-Ansprüche auf die Kolonie erhebt.*<sup>36</sup>

Osterhammel unterscheidet Beherrschungskolonien, die sich durch militärische Eroberung, wirtschaftliche Ausbeutung, eine zahlenmäßig geringfügige Präsenz der Beherrschenden und eine autokratische Regierung im Auftrag des Mutterlands (Gouverneurssystem) definieren. Diese unterscheiden sich von Stützpunktkolonien, die zu einer indirekt kommerziellen Erschließung des Hinterlandes bzw. einer informellen Kontrolle über selbstständige

---

<sup>30</sup> ALBERTINI 1976, S. 10

<sup>31</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 8ff

<sup>32</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 24

<sup>33</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 44

<sup>34</sup> ALBERTINI 1976, S. 11

<sup>35</sup> ALBERTINI 1976, S. 385

<sup>36</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 16

Staaten führt. Hingegen definieren sich Siedlungskolonien durch einen flankierenden Kolonisationsprozess unter Ausnutzung billiger Arbeitskräfte und koloniale Präsenz durch ansässige Farmer, aber auch frühe Ansätze von Selbstregierung.<sup>37</sup>

Im Gegensatz zu den bisher beschriebenen „formellen“ Kolonien spricht man, parallel zum Imperialismus, auch von informellen Kolonien.<sup>38</sup> Trotz des formellen Fehlens von Kolonialherrschaft kann von imperialen Beziehungen gesprochen werden. Dies ist dann der Fall wenn neben einem offensichtlichen Machtgefälle zum einen „ein erhebliches Ungleichgewicht des ökonomischen Potentials zwischen Metropole und Peripherie bestand“ und andererseits „politische Randbedingungen vorhanden waren, die die Nutzung ökonomischer Chancen in dem betreffenden Land zu ungleich ungünstigeren Konditionen ermöglichten, als sie auf dem Weltmarkt bei formal gleichen Chancen vorhanden gewesen wären.“<sup>39</sup>

Eine Sonderform stellt der Binnenkolonialismus dar. Der expandierende Staat erwirbt dabei Kolonien in an das bisherige Staatsgebiet angrenzenden Gebieten, im Gegensatz zum überseeischen Kolonialismus der meisten Kolonialmächte. Es kommt zur Verbindung von dominanten Zentren und abhängigen Peripherien innerhalb eines Nationalstaates oder zusammenhängender Landimperien. Beispiele für diesen internen Kolonialismus sind das Verhältnis von England zum „keltischen Band“. Die Diskussion wie weit sich der Begriff der Kolonie ausdehnen lässt ist nicht eindeutig geklärt, klar ist hingegen, dass es auch innerhalb von Kolonien Reihenfolgen und Abhängigkeiten gab.<sup>40</sup>

Herrschaft in den Kolonien erfuhr viele verschiedene Ausprägungen wie etwa minoritäre Siedlerregime, bei denen eine kleine Minderheit über das Land regiert wie in karibischen oder afrikanischen Staaten. Der bürokratisch-patrimoniale Staat ist gekennzeichnet durch eine starke Verdrängung der einheimischen Kultur und starke Einbindung der Kirche bei frühmodernen, absolutistischen Ansätzen. Die prokonsularische Autokratie definiert sich über eine unbeschränkte Herrschaftsform der herrschenden Schicht und eine beinahe allmächtige Exekutive. In diesen Beherrschungskolonien kam es jedoch nach einer Krise des Bürokratismus zu einer teilweisen Übergabe der Macht an Einheimische.<sup>41</sup>

Der Verwaltungsapparat in den Kolonien spielte eine wichtige Rolle und Bürokratisierung war eine zwangsläufige Folge. Das Beispiel des Indian Civil Service zeigte, dass diese Bürokratisierung sogar einen höheren Grad als im Mutterland erreichen konnte – mit reversiven Folgen. Liberale Errungenschaften die sich Ende des 19. Jahrhunderts in Europa durchsetzen blieben den Kolonien meist vorbehalten. Die Kontrolle über unterdrückte Völker musste gewahrt bleiben und deren ökonomische Nutzung sichergestellt werden. Die Breite der Autokratie reichte dabei von friedlich bis unterdrückend. Eine Trennung von

---

<sup>37</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 16ff

<sup>38</sup> GALLAGHER, John / ROBINSON, Ronald 1953, S. 5

<sup>39</sup> PETERSSON 2000, S. 16

<sup>40</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 21

<sup>41</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 55ff

Exekutive, Legislative oder Judikative war meist nicht gegeben. Am Beginn des Verwaltungsauftrages stand oft der Eroberungs- und Pazifizierungsauftrag, der bei Regung von Widerstand harte Konsequenzen nach sich zog. Zwischen den Einheimischen und Siedlern bzw. unterschiedlichen Bevölkerungsschichten gab es oft keine einheitliche Rechtsprechung.<sup>42</sup> Die Durchsetzungsgewalt der Kolonialmacht war meist bei der Eroberung und Etablierung der Verwaltung am stärksten und wurde erst wieder in der Spätphase des Kolonialismus prägend.

Die Rolle der Metropole blieb stets prägend, da hier im Kolonialministerium oder im Parlament das letzte Wort gesprochen wurde. Es gab vielfach koloniale Lobbys, aber meist standen die Themen der Kolonie nicht im Mittelpunkt der politischen Diskussion des Mutterlandes. Die Direktiven kamen aus der Metropole, aber der Gouverneur hatte bei der Umsetzung großen Handlungsspielraum und war oft der Einzige der die Lage überblickte, die entsprechenden Minister machten sich nur selten ein Bild der Lage.<sup>43</sup>

#### 2.1.4 Modernisierungstheorie

*Ich halte dafür, dass gerade im Kontext der "kolonialen Situation" nicht nur Wachstum, sondern auch Entwicklung stattfand und koloniale Herrschaft einen Modernisierungsprozess, wie immer man ihn definieren mag, ausgelöst hat.<sup>44</sup>*

Durch die Integration von Kolonien in das Wirtschaftssystem des Mutterlands boten sich neue Exportmöglichkeiten, gleichzeitig kam es zum Import von Konkurrenzprodukten und verstärktem Wettbewerb. Steuern zwangen große Teile der ländlichen Bevölkerung aus der Subsistenzwirtschaft auszubrechen. Die Festigung kolonialer Strukturen schuf die Voraussetzung für planvolle wirtschaftliche Nutzung.<sup>45</sup> Im Rahmen des Kolonialismus kam es durch die Etablierung von Institutionen und dem Transfer von Wissen und Know-how zu einer, wenn auch nicht immer nachhaltigen, Modernisierung.<sup>46</sup>

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde Modernisierung als wissenschaftlich-technischer Prozess in Verbindung von politisch-administrativen Leistungen verstanden. Die Nachahmung des Westens und die Aneignung der Grundlagen des westlichen Wohlstandes wurden als Teil der Transformation von traditionellen (nichtindustrialisierten) Gesellschaften unter dem Einfluss wissenschaftlicher und technischer Revolutionen gesehen. Zusätzlich spielt die soziale und politische Mobilisierung und die soziokulturelle Ausdifferenzierung und Spezialisierung eine wichtige Rolle. Die Erhöhung des Bildungsstandards ist ebenso ein Teil davon wie der Übergang von hohen zu niedrigen Geburts- und Todesraten.<sup>47</sup> Heute sieht man Modernisierung als Teil eines Transformationsprozesses, der im Zuge der Globalisierungsdiskussion näher behandelt wird.

---

<sup>42</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 64f

<sup>43</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 67ff

<sup>44</sup> ALBERTINI 1976, S. 13

<sup>45</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 79f

<sup>46</sup> ROSTOW 1964, S. 112

<sup>47</sup> PETERSSON 2000, S. 20

Ein gängiger Ansatz zur Erklärung von Modernisierung ist die Stufentheorie von Walt Rostow. Diese bildet nicht jede Entwicklung des Transformationsprozesses detailgenau ab, sondern versucht vielmehr wichtige Entwicklungen zu generalisieren. Dabei stellen sich die Fragen welche Impulse zum Beginn der industriellen Entwicklung führen und welche Faktoren für deren weitere Entwicklung ausschlaggebend sind. Am Beginn steht die traditionelle Gesellschaft ohne Wachstum, die keine innovativen Ideen ermöglicht. Ohne Forschung ist die Ertragssteigerung der Landwirtschaft begrenzt. Politisch ist die Gesellschaft regional orientiert und bietet kaum Wachstumschancen wie etwa Europa im Mittelalter. Die Vorbedingungen zu einer weiteren Entwicklung sind Investitionen und Investitionsbereitschaft zur Verbesserung des Status quo. Der Transportbereich wird ausgebaut, Teile der Gesellschaft erfahren eine bessere Bildung und es kommt zu Kontakt mit anderen (Welt-)Regionen. Diese Phase in der sich weite Teile Europas im 17. Und 19. Jh. befand, existiert oft Seite an Seite mit modernen Aktivitäten, die jedoch von einer kolonialen oder quasi-kolonialen Macht ausgeht. Die nächste Stufe stellt das sogenannte „Take off“, welche durch starkes Wachstum gekennzeichnet ist. Neue Technologien entwickeln Landwirtschaft und Industrie, letztere erwirtschaftet hohe Gewinne. Durch einen hohen Anteil an (ausländischen) Investitionen ist viel Kapital im Umlauf. Diese Entwicklung benötigt politische Rückendeckung und war teilweise stark von der Technologieentwicklung abhängig. Der „Drive to maturity“ weist hohe Reinvestitionsraten auf, die hergestellten Güter decken ein breites Sortiment ab und Grundprodukte des Eisenbahnzeitalters wie Kohle und Eisen spielen nur mehr eine untergeordnete Rolle.<sup>48</sup> In der letzten Stufe des Massenkonsums setzen sich Massengüter durch. Die Beschäftigung wechselt hin zu Dienstleistungen und der Wohlfahrtsstaat setzt sich durch.<sup>49</sup>

Für die Gesellschaft haben solche Transformationsprozesse weitreichende Auswirkungen. Durch die Herstellung von Industrieprodukten werden lokale Handwerker ruiniert und traditionelle Stammesstrukturen aufgebrochen. Der Steigerung der traditionellen landwirtschaftlichen Produktion steht das Ende der traditionellen Anbaumethoden gegenüber. Die Umstellung von Tausch- auf Geldwirtschaft benachteiligt vielfach die lokale Bevölkerung, die sich noch dazu mit einem Übergang von Kollektiv- zu Privatbesitz konfrontiert sieht.<sup>50</sup> Dieser fundamentalen Wechsel weg von einer traditionellen Gesellschaft konnte nicht nur in Europa, sondern auch in Asien und Afrika beobachtet werden. Die Vorbedingungen für den sozialen Wandel werden durch das Bilden von "social overhead capital" geschaffen. Dieses besteht beispielsweise aus Elektrizität und Transport, umfasst im weiteren Sinne aber alle öffentlichen Dienste. Der Eisenbahninfrastruktur kommt hier eine wesentliche Bedeutung zu.<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> ROSTOW 1964, S. 1ff

<sup>49</sup> ROSTOW 1964, S. 10f

<sup>50</sup> ALBERTINI 1976, S. 230

<sup>51</sup> ROSTOW 1964, S. 17

### 2.1.5 Zusammenhang von Imperialismus und Kolonialismus

Imperialismus und Kolonialismus sind Phänomene die vor allem in der Phase vor dem Ersten Weltkrieg prägend waren, teilweise darüber hinaus. Sie sind eng miteinander verzweigt und trotzdem wird in der Wissenschaft auf ihre Unterschiede und Abgrenzungen hingewiesen.

Wie bereits erwähnt handelt es sich beim Kolonialismus um das ältere Phänomen, das sich beschleunigte und um 1885 zum Wettrennen wurde. Aus Kolonialismus wurde Imperialismus. Während man ursprünglich die Arbeit einzelnen Kolonisatoren oder Kolonialgesellschaften überließ und sich politisch und militärisch zurückhielt, verkehrte sich dies später ins Gegenteil. Ein zum „Imperialismus gesteigerter Nationalismus“ hatte nun den bewussten Erwerb neuer Kolonien zum Ziel. Man leistete Hilfestellung bei der wirtschaftlichen Durchdringung unterentwickelter Länder und steuerte Kapital und eigene Wirtschaftsunternehmen bei.<sup>52</sup> Während der (klassische) Imperialismus mit dem Ersten Weltkrieg sein Ende fand, dauerte der Kolonialismus noch bis über den Zweiten Weltkrieg hinaus und endete mit der Dekolonisation. Auch das Ende der informellen Imperien fiel in diesen Zeitraum, diese wurden von "asymmetrischen politischen und ökonomischen Beziehungen zwischen Staaten und Wirtschaftssubjekten" ersetzt.<sup>53</sup>

Auf die Frage ob diese Phänomene nun eher wirtschaftlicher oder politischer Natur waren wird es von Fall zu Fall unterschiedliche Antworten geben. Für die Zeit des Hochimperialismus meint Albertini, dass eine *"Trennung von Wirtschaft und Politik in der Zeit von 1870-1900 untunlich ist."*<sup>54</sup> Wenn beide ähnliche Beweggründe hatten und in den gleichen Zeitraum fielen was unterscheidet sie dann? Bei der Diskussion zum klassischen Imperialismus, meint Hobson, dass dieser weder mit Nationalismus noch mit dem „wahren Kolonialismus“ zu tun hat. Unter dem wahren Kolonialismus versteht er die sich selbst regierenden Siedlungskolonien. Der Imperialismus hingegen ist auch durch das Nebeneinander verschiedener Imperien gekennzeichnet.<sup>55</sup> Den Kolonialismus wiederum könnte man als Spezialfall des Imperialismus sehen. Letzterer geht weiter und erfordert auch ein imperialistisches Selbstverständnis – das eigene Reich als solches zu sehen. Weiter werden Länder beim Imperialismus auf verschiedene Art und Weise durchdrungen, sie sind nicht nur Kolonien, sondern erfahren auch eine informelle Durchdringung. Wirtschaftliche Macht wird über eine längere Zeit ausgeübt. Als „wirkliche Imperien“ können nur Großbritannien, die USA und Spanien in der Neuzeit gesehen werden.<sup>56</sup>

---

<sup>52</sup> MOMMSEN 1969, S. 153

<sup>53</sup> BARTH 2000, S. 311

<sup>54</sup> ALBERTINI 1976, S. 8

<sup>55</sup> SCHROEDER 1970, S. 12f

<sup>56</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 26f



## 2.2 Eisenbahn im Spannungsfeld von Imperialismuspolitik und Kolonialwirtschaft

### 2.2.1 Eisenbahnimperialismus

*The locomotive was the greatest think of the age. With it man conquered space and time.*<sup>57</sup>

Wegen seiner vielseitigen wirtschaftlichen, strategischen und militärischen Vorteile übernahmen die europäischen Großmächte nach englischem Vorbild rasch das System Eisenbahn und exportierten es gleichzeitig in ihre Kolonien. Während Küsten, Häfen und Flüsse in Europa als auch in den kolonisierten Gebiete seit dem 15. Jh. erschlossen waren und sich entsprechend in diesen Gebieten die industrielle Revolution durchsetzte, ermöglichte erst die Bahn den Zugriff auf große Landterritorien. Damit ging die Verbreitung von moderner Technologie, Verwaltung und letztlich von Herrschaftsformen einher.<sup>58</sup>

Der englische Staatsmann Salisbury sagte voraus, dass *"the great organizations and greater means of locomotion of the present day mark out the future to be one of great empires"*.<sup>59</sup> Tatsächlich war der Hochimperialismus in Europa erst möglich geworden durch die Eisenbahnen in Europa und vor allem in den Kolonien. Die Schiene brachte einen Transfer von Technologien und Industrien mit sich und allein schon die Planungen und Diskussionen verschiedener Bahnprojekte waren gelebter Imperialismus.<sup>60</sup> Die Bahnen wurden als *„the main engine of imperialism“* bezeichnet. Sie waren nicht nur Teil des Imperialismus, dieser war vielmehr eine Wirkungsweise der Bahn mit der Verknüpfung von Großmachtspolitik, territorialer Expansion, Kapitaltransfer und Transporttechnologie.<sup>61</sup>

*„A complex process like imperialism results from both appropriate motives and adequate means.“* Politische Motive allein sind also nicht ausreichend – es bedarf offensichtlich auch der entsprechenden Mittel sonst hätte Imperialismus in seinen unterschiedlichen Facetten nicht entstehen können. Neben Privatwirtschaft benötigten Expansion und Kapitalismus vor allem technische Innovationen wie Bahn, Dampfschiff und Telegrafen, die Raum und Zeit in eine neue Dimension versetzten.<sup>62</sup>

Während Wehler meint *"there is no direct casual relationship between these innovations and imperialism"* vertritt Headrick die schlüssigere These, dass der technologische Fortschritt einen nicht zu unterschätzenden Grund für den Imperialismus darstellt.<sup>63</sup> Mommsen unterstreicht die Tatsache, dass *„durch die enorme technologische und wirtschaftliche Überlegenheit der westlichen Industriestaaten die imperialistische Expansion wesentlich*

---

<sup>57</sup> Stephan E. Ambrose NEILSON, Keith / OTTE, T.G. 2006, S. 1

<sup>58</sup> LEE 2004, S. 93

<sup>59</sup> ROBINSON 1991b, S. 2

<sup>60</sup> ROBINSON 1991a, S. 194f

<sup>61</sup> ROBINSON 1991b, S. 2f

<sup>62</sup> ROBINSON 1991b, S. 1f

<sup>63</sup> HEADRICK 1981, S. 6f

erleichtert und zugleich erheblich beschleunigt wurde."<sup>64</sup> Headrick geht schließlich sogar noch weiter:

*"Western Industrial technology has transformed the world more than any leader, religion, revolution or war."*<sup>65</sup>

Imperialismus kann also letztlich als Triumph der europäischen Technologie und noch stärker als Triumph der Ideologie gesehen werden. Die europäischen Mächte wollten nicht nur expandieren, sie hatten auch die technischen Möglichkeiten dazu.<sup>66</sup> Was waren aber nun die Ziele ihres Eisenbahnimperialismus?

In der Umsetzung von imperialistischen Zielen sollten Eisenbahnen Erschließung, Industrialisierung und Modernisierung unterstützen bzw. machten diese erst möglich. Bahnen konnten zusätzlich die nationale Entwicklung stützen, hatten einen großen Einfluss auf den Import- bzw. Exportsektor und machten Länder zu wirtschaftlichen Satelliten, erzeugten Abhängigkeiten gegenüber Ländern, Finanziers oder Unternehmen und hatte integrierende und desintegrierende sowie kulturelle Effekte.<sup>67</sup>

Es entstanden verschiedene Formen von Eisenbahn-Imperialismus und ebenso viele Probleme und Auswirkungen, die die umfangreichen Bahnnetze mit sich brachten. Viele Bahnen wurden im imperialen Interesse auch im Mutterland selber gebaut wie die Semmeringbahn, welche die Kontrolle der Habsburger auf die Adria stärken sollte.<sup>68</sup> Während in Lateinamerika Bahnprojekte Grenzziehungen nach sich zogen, konnte Asien anhand seiner verschiedenen Bahnnetze und -systeme klar in unterschiedliche Einflussphären unterteilt werden.<sup>69</sup> Da die Bahn ein Long-term-investment darstellt musste am Ende solcher Projekte jedenfalls ein Profit erreicht werden und auf dem Weg dorthin war es oft notwendig durch staatliche Interventionen die nötige politische Stabilität aufzubauen. Dabei wurden die europäischen Mächte oft in lokale Krisen hineingezogen oder brachten sich aktiv ein. Nicht zuletzt war der Railway-Imperialismus in vielen Ländern der Welt eine Art des informellen Imperialismus, der halb Gebiete zu integrieren oder zu annektieren und den Übergang zu (informellen) Kolonien bildete.<sup>70</sup>

### 2.2.2 Infrastruktur in den Kolonien

*"Besonders die Eisenbahn hat die Rolle des Staates in einem Prozess gestärkt, der in der Geschichte meist durch nichtstaatliche Gemeinschaften organisiert wird. Die umfassendste staatlich gelenkte Eisenbahnkolonisierung war die Erschließung des asiatischen Russlands seit dem späten 19. Jahrhundert."*<sup>71</sup>

---

<sup>64</sup> MOMMSEN 1977, S. 114f

<sup>65</sup> HEADRICK 1981, S. 4

<sup>66</sup> HEADRICK 1981, S. 3f

<sup>67</sup> ROBINSON 1991b, S. 5

<sup>68</sup> LEE 2004, S. 92

<sup>69</sup> ROBINSON 1991a, S. 193ff

<sup>70</sup> ROBINSON 1991b, S. 3

<sup>71</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 10f

Die infrastrukturelle Erschließung vieler Kolonialgebiete fiel mit dem Eisenbahnzeitalter zusammen.<sup>72</sup> Da sich das System Eisenbahn in Europa in den Jahrzehnten vor dem Hochimperialismus bereits bestens bewährt hatte, war es naheliegend dieses in die Kolonien zu transferieren. Geschwindigkeit, militärische Kontrolle, Modernisierung, wirtschaftlicher Wandel und Entwicklung spielten eine Rolle in der Ausbreitung des neuen Verkehrsmittels.<sup>73</sup> Gegenüber den in den meisten Kolonien bis dahin üblichen behelfsmäßigen Straßen, Pfaden oder dem Transport auf Flüssen konnte eine erhebliche Verbesserung in Sachen Geschwindigkeit, Effizienz, Zuverlässigkeit und der Produktivität des Landtransportes von Gütern und Passagieren erzielt werden. Zusätzlich wurde man unabhängig von klimatischen oder physischen Störungen.<sup>74</sup>

Um erfolgreiche Bahnnetze in den Kolonien zu etablieren waren Voraussetzungen notwendig. Neben einem gewissen Grundverkehr oder abzusehenden zukünftigen Verkehrsbedarf musste ein „return on investment“ für den enormen Kapitalbedarf des Eisenbahnbaues in Aussicht stehen, hier half oft die Kolonialregierung aus. Dafür war ein funktionierendes und kapitalstarkes Bankwesen notwendig. Für Baustoffe und die Herstellung des Rollmaterials wurde eine hoch entwickelte Industrie benötigt und der Bau als auch später der Betrieb erforderte geschultes Personal.<sup>75</sup>

Mit der Eisenbahn gelang es den Einfluss von Distanzen zu vermindern bzw. diese zu einer relativen Größe zu degradieren. Territorien von bisher ungekannter Größe konnten so erobert, beherrscht und bewirtschaftet werden. Topographische Hindernisse wie Bergketten konnten überwunden werden, die über Jahrhunderte Täler, Länder und Zivilisationen getrennt hatten.<sup>76</sup> Das Hinterland der Küstengebiete bekam unter diesen Rahmenbedingungen eine neue Bedeutung. Häfen, denen in Kolonien anfangs nur ein eingeschränktes Wirtschaftsgebiet offen stand eröffnete sich mit den Bahnen die Erschließung neuer Absatzmärkte. Zusätzlich wurde die territoriale Besitznahme erleichtert und die Schaffung von Imperien und die Konsolidierung von Staaten ermöglicht.<sup>77</sup>

Die Gefahr beim Bau der Eisenbahnlinien bestand diese zu sehr politischen und militärischen Interessen unterzuordnen und primär auf Häfen oder große Zentren auszurichten. Die Vernachlässigung lokaler Verkehrsbeziehungen und historischer Zentren führten zur Benachteiligung der lokalen Bevölkerung und zu sozialen Problemen.<sup>78</sup> Industrielle Technik vergrößerte die Reichweite des Staates und der Wirtschaft, intensivierte aber auch die Naturzerstörung. Neben der administrativen Kontrolle wurde die ökonomische Ausbeutung

---

<sup>72</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 43

<sup>73</sup> BUTLIN 2009, S. 452f

<sup>74</sup> BUTLIN 2009, S. 471

<sup>75</sup> BUTLIN 2009, S. 472

<sup>76</sup> BUTLIN 2009, S. 452f

<sup>77</sup> LEE 2004, S. 91

<sup>78</sup> ALBERTINI 1976, S. 57

der Kolonien ermöglicht, wodurch sich Eisenbahnen zu einem unentbehrlichen Mittel zur Erschließung von Neuländern entwickelten.

### 2.2.3 Militärische Aspekte

Der amerikanische Bürgerkrieg war die erste kriegerische Auseinandersetzung bei der Eisenbahnen eine entscheidende Rolle gespielt hatte. Ebenso konnten im Deutschen Krieg und wenig später im Deutsch-Französischen Krieg die militärische Leistungsfähigkeit und deren Bedeutung unter Beweis gestellt werden.<sup>79</sup> Die Bahn eröffnete der Kriegsführung neue Dimensionen hinsichtlich Logistik, Transportmöglichkeiten und dem massenhaften Einsatz von Ressourcen oder Truppenkörpern aber auch im Hinblick auf Strategie und Taktik, denen sich u.a. durch schnelle Truppenverschiebungen auch über große Distanzen neue Möglichkeiten eröffneten. Der Einfluss von Staaten auf das Eisenbahnwesen wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus militärischer Sicht immer wichtiger. Nicht nur die militärische Benutzbarkeit musste im Ernstfall auf effektive Weise möglich sein, der Bau von Eisenbahnlinien entsprach zunehmend militärischen Interessen bzw. es kam überhaupt zum Bau strategisch wünschenswerter Linien.<sup>80</sup>

Bahnen hatten aber auch den Vor- bzw. Nachteil der Kompatibilität. Nicht nur das eigene Territorium konnte bei Revolten oder Ernstfällen im Grenzgebiet militärisch verteidigt werden, auf den eigenen Bahnstrecken konnte sich auch feindliche Militärverbände überraschend schnell annähern.<sup>81</sup> Auch die Errichtung von provisorischen bzw. temporären Bahnen war in Kriegsgebieten oder Kolonien keine Seltenheit. Neben dem Einsatz auf europäischen Kriegsschauplätzen setzten Briten solche Bahnen etwa bei der Rückeroberung des Sudans oder beim Boer War in Südafrika ein.<sup>82</sup>

Der Bahn kamen aber nicht nur verbindende Aspekte, sondern manchmal trennende, zu. In Indien konnte die Nordgrenze gegen Russland mit der Bahn verteidigt werden, in diesem Sinne waren zwei unterschiedliche Bahnzonen entstanden. Die von Deutschland forcierte Bagdadbahn konnte ein ganzes Imperium wie das Osmanische Reich spalten, aber bereits am Balkan finden sich Beispiele wo Bahnen unterschiedlichen Interessen der Metropolen Berlin, Wien, Konstantinopel aber sogar Paris oder London zukamen und den unterschiedliche Einflusszonen schufen.<sup>83</sup>

### 2.2.4 Wirtschaftliche Bedeutung

Wie auch in den Mutterländern spielte die Finanzierung der Bahnen in den Kolonien eine entscheidende Rolle. Finanznot war dabei ein ständiger Begleiter da die Metropolen in der Regel erwarteten, dass sich die Kolonien fiskalisch selbst tragen konnten.<sup>84</sup> Dabei war der

---

<sup>79</sup> ROBINSON 1991b, S. 1

<sup>80</sup> WITTEK, Heinrich Ritter v. 1912?

<sup>81</sup> NEILSON, Keith / OTTE, T.G. 2006, S. 10ff

<sup>82</sup> NEILSON, Keith / OTTE, T.G. 2006, S. 10ff

<sup>83</sup> ROBINSON 1991b, S. 2

<sup>84</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 67

Kapitalaufwand in den Kolonien nicht minder hoch als in den Mutterstaaten und Gewinne ließen sich oft erst nach Fertigstellung ganzer Linien oder Bahnnetz erzielen. Es stellte sich nur ein langsamer return on investment ein was Anfangsinvestitionen besonders unattraktiv machte.<sup>85</sup> Zusätzlich ergab sich in vielen Ländern aus Kultur- und Umweltgründen ein besonders hohes Investitionsrisiko, das in Kombination mit dem enormen Kapitalbedarf dazu führte, dass der Staat für die Bahnstrecken (Zins-)Garantien aufstellen musste.<sup>86</sup>

In den Kolonien stieß man schließlich auch an die Grenzen des Imperialismus – Bahnstrecken konnten nicht realisiert werden, weil Projekte zu unrealistisch waren, die Technik ihre Grenzen hatte oder besonders hohe Kosten durch politische und ökonomische Argumente nicht mehr begründet werden konnten.<sup>87</sup> Damit stellte sich wie bereits in Europa die Frage wer die Bahnstrecken finanzieren sollte. Ähnlich wie in den westlichen Ländern wurden dabei unterschiedliche Kombinationen aus mehr oder weniger starkem Kapitalaufwand von Seiten der Kolonialregierungen entwickelt.

Neben den Schwierigkeiten bei der Finanzierung waren auch imperial-politische Interessen beim Bau der diversen Linien ein Grund für das finanzielle Engagement der Staaten bzw. Kolonialregierungen. Infrastruktur diente vor allem dem modernen, marktorientierten Sektor und war somit primär den Europäern nützlich.<sup>88</sup> Viele Bahnstrecken waren lange nicht erfolgreich, einige erwirtschafteten überhaupt erst im 20. Jh. Gewinne.<sup>89</sup> Dies rührte nicht zuletzt aus der Tatsache, dass sie oft aus politischen Interessen errichtet wurden oder Prestige-Projekte darstellten.<sup>90</sup> Umgekehrt hatte sich aber auch bei privaten Projekten die Notwendigkeit von staatlicher Kontrolle gezeigt.

In den englischen Kolonien entwickelte sich ein System bei dem private Firmen die Bahnen bauen und betreiben sollten, jedoch kam der Staat für die Zinsgarantie auf. Im Falle, dass die Bahn keinen Gewinn machte, musste der Staat sie gegen Rückerstattung der Kosten zurückkaufen. Der Staat erhielt Eingriffs- bzw. Lenkungsrechte und die Möglichkeit die Bahn nach 25 Jahren zurückzukaufen.<sup>91</sup> Diese finanziellen Stützen führten jedoch zu maßlosem Bau von absehbar unrentablen Linien. Bei diesem System erhielten die privaten Investoren jedenfalls die Zinsen, im Falle eines Gewinnes stand er ihnen zu. Im Falle eines Verlustes wurde dieser von der Kolonialregierung bezahlt, es handelte sich um ein System mit „private investment at public risk“.

Teilweise wurden Linien ab 1868 daher durch den Staat erbaut oder mit einem abgeänderten Zinssystem weiterhin vom Staat gestützt, nach 25 Jahren wurden die Bahnen vom Staat übernommen. In der Folge blieb der Betrieb bei privaten Gesellschaften, die Gewinne

---

<sup>85</sup> ROBINSON 1991b, S. 4f

<sup>86</sup> BUTLIN 2009, S. 472

<sup>87</sup> LEE 2004, S. 98

<sup>88</sup> ALBERTINI 1976, S. 228

<sup>89</sup> BUTLIN 2009, S. 474ff

<sup>90</sup> ROBINSON 1991a, S. 176f

<sup>91</sup> ALBERTINI 1976, S. 55

flossen meist in die Staatskasse. Militärisch wichtige Linien verblieben im Staatsbetrieb, das Eisenbahnbudget war ins allgemeine Budget eingegliedert und Überschüsse flossen nicht in die Bahnen.<sup>92</sup> In britischen Kolonien mussten nach negativen Erfahrungen in Indien die regionalen Regierungen ihre Bahnen selber zahlen, England weigerte sich Staatsgarantien abzugeben. Während in Indien aber immerhin ein mehr oder weniger funktionierendes Bahnnetz entstand, wurden in Ägypten und vielen anderen Kolonien nur Stichbahnen erbaut, die die Rohstoffinteressen der Kolonialmächte bedienten.<sup>93</sup> Insgesamt intervenierte der Staat in den Kolonien beim Bahnbau jedoch weit stärker als im Mutterland, wo sich meist das Prinzip der minimalen staatlichen Einmischung durchsetzte.<sup>94</sup>

Die Staaten waren prinzipiell an privaten Investoren interessiert, da es ihnen gar nicht möglich war die enormen Kapitalsummen für den Bahnbau in den verschiedenen Kolonien bereitzustellen. Die Finanzierung erfolgte vielfach über das Zeichnen von Anleihen, die Investoren durch Zinsgarantien oder einem günstigen return on investment anlocken sollten.<sup>95</sup> So wurde privates Kapital, das meist ausschließlich aus den Metropolen kam, zum Motor des Bahnbaues. Die Bahnen wurden im Konzessionssystem errichtet, wobei komplizierte Verträge die Verhältnisse zwischen Staat und Privaten regelten, das Land wurde meist gratis zu Verfügung gestellt, Arbeitskräfte und Garantien wurden von den Lokalregierungen beigesteuert.<sup>96</sup> Da viele Bahnen mit hohem Risiko verbunden waren oder nicht den erwarteten Gewinn abwerfen konnten, gerieten viele dieser Regierungen in starke Abhängigkeit und verschuldeten sich.<sup>97</sup> In Indien wurden so sämtliche Bahnen von britischen Firmen privat erbaut und blieben auch deren privates Eigentum. Aktien konnten nur in London gehandelt werden womit der Profit in England blieb und nur selten in Indien reinvestiert wurde, der Zugang für lokalen Geldgeber, soweit diese vorhanden waren, gestaltete sich damit schwierig. Es entwickelten sich leistungsfähige Bahnsysteme wie etwas in Indien, Java oder Teilen Afrikas wobei der Kapitalfluss beträchtlich war.<sup>98</sup>

Die Freisetzung des Exportpotentials galt oft als der wichtigste wirtschaftliche Zweck des kolonialen Staates, dabei spielten Infrastrukturprojekte und damit vor allem die Eisenbahn eine wesentliche Rolle. Die Wirkungen kolonialer Eisenbahnen bestanden also in einer Erhöhung des Ein- und Ausfuhrhandels. Im Zuge dessen konnten die Transportkosten um bis zu 95% gesenkt werden, es kam zu einer Steigerung der Zolleinnahmen wegen der erhöhten Produktion und des stärkeren Verbrauchs bei der eingeborenen Bevölkerung.<sup>99</sup> Die

---

<sup>92</sup> ALBERTINI 1976, S. 55f

<sup>93</sup> HEADRICK 1981, S. 195ff

<sup>94</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 67

<sup>95</sup> ROBINSON 1991b, S. 5

<sup>96</sup> BUTLIN 2009, S. 474ff

<sup>97</sup> ROBINSON 1991b, S. 4f

<sup>98</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 80f

<sup>99</sup> BALTZER, S. 529ff

Investitionen in die Bahn glichen die stark defizitäre Handelsbilanz<sup>100</sup> aus, der Freihandel brachte aber wiederum starke Abhängigkeit von den Metropolen mit sich.<sup>101</sup>

Bei der lokalen Bevölkerung wurde eine beträchtliche Zahl von Arbeitskräften durch den Verlust von traditionellen Arbeitsplätzen (im Transportwesen) freigesetzt, zusätzlich brachten die attraktiveren Verkehrsanbindungen große Mengen von Migranten mit sich. Während so viele traditionelle Handelssysteme zerstört wurden, erschlossen sich neue Absatzmärkte und neue Handelsverbindungen ergaben sich. Das Wachstum von Häfen, von verschiedenen Industriezweigen aber auch die Ausbeutung vor allem von mineralischen Ressourcen war eine weitere Folge des kolonialen Eisenbahnbaues.<sup>102</sup>

Während Eisenbahnprojekte vielfach industrielles Wachstum und Industrialisierung stimulierten bzw. gerade deshalb gebaut wurden, kam es in vielen Kolonien genau zum Gegenteil. Am Beispiel Indiens ist zu sehen, dass es gerade durch Aspekte wie Exportorientierung und das Kohlenmonopol der Bahn zur Hemmung des wirtschaftlichen Wachstums kam, auch das übliche Anwachsen urbaner Zentren blieb aus. Statt neue Industrien zu etablieren wurden Bahnprodukte wie Lokomotiven, Schienen und lange Zeit sogar Holz oder qualitativ hochwertige Kohle aus dem Mutterland importiert.<sup>103</sup> Erst nach und nach konnten der heimische Kohlebergbau, die Stahlindustrie und einheimische Techniker profitieren. Viele dachten die Bahn bringe die industrielle Revolution automatisch nach Indien, insgesamt erfolgte durch die Bahnindustrie aber eine viel geringe Industrialisierung als etwa in Japan wo die Bahn durch Modernisierung „von innen heraus“ und nicht durch eine externe koloniale Macht erfolgt war. Die eingeführten Tarife begünstigten die längeren überregionalen Transporte und die lokale indische Industrialisierung mit kürzeren Transportwegen, wurde durch teure Tarife gehemmt. Da damit sowohl die Ausfuhr von landwirtschaftlichen Produkten als auch die Einfuhr von Konsumgütern begünstigt wurde, kam es zur Zerstörung des indischen Handwerks.<sup>104</sup>

Im Gegensatz zur vielfach gehemmten Industrialisierung wurde die Ausbeutung der Rohstoffe ungehemmt vorangetrieben. Bei Massenwaren wie Holz, Erzen oder anderen Rohstoffen spielte der Bahntransport naturgemäß eine essentielle Rolle. Infrastruktur wie Eisenbahn, Straße und Telegrafennetze waren geradezu notwendig um die "planvolle Ausbeutung" der Ressourcen und Belieferung von Absatzmärkten voranzutreiben.<sup>105</sup> Generell wurden durch die Bahninfrastruktur Großproduktionen möglich und landwirtschaftliche Produkte wie Getreide in Kanada oder Baumwolle in Indien konnten zwecks leichter Versorgung in bisher ungekannten Dimensionen transportiert und vermarktet werden.<sup>106</sup>

---

<sup>100</sup> ALBERTINI 1976, S. 229

<sup>101</sup> ROBINSON 1991a, S. 184

<sup>102</sup> BUTLIN 2009, S. 481f

<sup>103</sup> HEADRICK 1981, S. 187ff

<sup>104</sup> ALBERTINI 1976, S. 57

<sup>105</sup> OSTERHAMMEL 2001, S. 67

<sup>106</sup> BUTLIN 2009, S. 472

Die Arbeitswelt erfuhr in den Kolonien mit der Ankunft der Eisenbahn einen radikalen Wandel. Neue Arbeitsplätze wurden geschaffen und Fahrpläne brachten eine bis dahin ungekannte Zeitdisziplin mit sich und die Wirtschaft erlebte einen Aufschwung.<sup>107</sup> Gleichzeitig wurde der gesellschaftliche Wandel mit enormen sozialen Folgen bezahlt. Eine große Zahl der Bauern am Land wurde durch Mechanisierung oder Import von landwirtschaftlichen Produkten arbeitslos, im Gegensatz dazu zogen neue industrielle Zentren Arbeiter an. Für die Land- und Kleinwirtschaft hatte der Strukturwandel teils katastrophale Folgen, die Nahrungsversorgung wurde durch Exportwirtschaft geschädigt oder gar zerstört.<sup>108</sup> Wenig leistungsfähige Beförderungsmittel wie Trägerkarawanen wurden entbehrlich, was wiederum eine große Zahl von Arbeitskräften für andere Zwecke freimachte.<sup>109</sup> Während für „das einfache Volk“ neue Arbeitsplätze entstanden, rückten besser qualifizierte Techniker und Beamte erst spät in höhere Positionen auf. Die Führungsschicht im Eisenbahnwesen blieb lange Zeit ausschließlich in der Hand der Kolonialherren.<sup>110</sup>

Der Bau von Eisenbahnstrecken erschloss neue Gebiete zur Besiedlung und wertete das Land auf. Nicht zuletzt dadurch wurden Immigranten angezogen, die die Kolonialisierung beschleunigten.<sup>111</sup> Während einerseits die zerstörenden Einflüsse von Naturgewalten gemindert werden konnten, wurden Gebiete entlang von Bahndämmen durch stehendes Wasser malariaverseucht. Bevor sich die Kohlenbefeuerung durchsetzte, führten die Holzbeheizung die Verwendung von Schwellen und Bauholz zu enormen Holzverbrauch in den Kolonien.<sup>112</sup>

Die Schaffung von regelmäßigen, pünktlichen und sicheren Verbindungen für Menschen und Güter verbesserten nicht nur die Lebensbedingungen sondern stellten die Versorgung mit den wichtigsten Gütern der westlichen Welt und konnten bei Hungersnöte lebensrettende Verteilfunktion erzielen. Die neue Art der Massenbeförderung ermöglichte einen bis dahin nicht gekannten Austausch der Bevölkerung. Religiöse Gruppen vermischten sich, Kasten lösten sich während der Reise mit der Eisenbahn auf und ein neues Gefühl von Nationalbewusstsein entstand in den Waggonen der neu entstandenen Eisenbahngesellschaften.<sup>113</sup> In Indien sagt man der soziale Wert der Bahn übertraf auf lange Sicht sogar den finanziellen. Die vielfach kritisierten Staatsgarantien bzw. -zahlungen rechtfertigten sich auf diese Weise nachträglich.<sup>114</sup>

Die Bahn war für die Kolonialregierungen letztlich auch ein Instrument für die nationale Entwicklung. Durch die Veränderung von zeitlichen und räumlichen Verhältnissen, durch

---

<sup>107</sup> FRENCH, S. 99

<sup>108</sup> SATYA 2008, S. 71ff

<sup>109</sup> ALBERTINI 1976, S. 228

<sup>110</sup> ALBERTINI 1976, S. 57

<sup>111</sup> ROBINSON 1991b, S. 4

<sup>112</sup> BUTLIN 2009, S. 474ff

<sup>113</sup> BUTLIN 2009, S. 480

<sup>114</sup> HEADRICK 1981, S. 181



die Neudefinierung von Entfernungen wurden die Einwohner aus ihrer ursprünglichen Identität heraus gerissen und in eine neue Kollektivität übergeführt.<sup>115</sup> Bahnen mit ihrer riesigen Infrastruktur in allen Landesteilen, mit ihren Gesellschaften und Angestelltenkörpern wurden Symbole des nation building.<sup>116</sup> So wurde die Bahn in Unabhängigkeitsbewegungen wie dem Burenkrieg zum Instrument gegen die englische Herrschaft. Mittels Eigentümergesellschaften, Tarifen und Allianzen mit anderen europäischen Mächten gelang es die Investments der Briten und in weiterer Folge die Herrschaft der Briten in Frage zu stellen.<sup>117</sup>

#### 2.2.5 Modernisierung und Administration

*"Development was undertaken through technological transformation, and the railway, specifically the idea of the railway, became the carrier of modernity."*<sup>118</sup>

Neue Forschungen zeigen deutlich wie stark Modernisierung mit kolonialen Projekten verknüpft war.<sup>119</sup> Das Konzept der Modernisierung und deren Bedeutung wurden zusammen mit der Industrialisierung deutlich, die durch neue Technologien und Maschinen symbolisiert wurden. *"The rhetoric of modernity equated colonial governance and technological transformation."*<sup>120</sup> Als das stärkste Symbol dieser Modernisierung wurde gerade in traditionellen und konservativen Gesellschaften die Eisenbahn gesehen.<sup>121</sup> Eric Hobsbawm ging soweit die Eisenbahn als *"synonym for ultra-modernity"* zu bezeichnen.<sup>122</sup> Früher wurde diese Entwicklungsphase der Modernisierung auch als Kulturmission oder im Englischen als „civilising mission“ bezeichnet.<sup>123</sup> Man ging sogar soweit die Zeitrechnung daran festzuhalten: *"Any history of the material progress of India may well be divided into a pre-railway and a post-railway period."*<sup>124</sup>

Die Funktionen der Bahn im Sinne der Modernisierung sind jene, die heute unter dem Begriff des state building oder der state transformation verstanden werden. Dazu zählen die bereits beschriebenen Aspekte wie wirtschaftlicher Fortschritt, Industrialisierung, vor allem aber Etablierung einer effizienten Administration, von Kontrolle über das Staatsgebiet und von kulturellen bzw. gesellschaftlichen Veränderungen.<sup>125</sup> Diese Modernisierung fand in den Kolonien eine unterschiedlich starke Ausprägung. Das japanische Bahnnetz war weitgehend selbstständig finanziert worden und diente den ökonomischen Interessen sowie der Modernisierung des Landes was ein erstaunliches wirtschaftliches Wachstum zur Folge hatte.<sup>126</sup> Wenn es in Indien auch zu keinem derart starken Wirtschaftswachstum oder einer vergleichbaren Industrialisierung gekommen war, so ist doch eine Infrastruktur entstanden, die einen nationalen Markt entstehen ließ und die Landwirtschaft stimulieren konnte.<sup>127</sup> Deren Wirkung ist laut Mahatma Ghandi nicht zu unterschätzen:

*"It is not the British people who are ruling India, but it is modern civilization, through its railways, telegraphs, telephones, and almost every invention which has been claimed to be a triumph of civilization."*<sup>128</sup>

---

<sup>118</sup> AGUIAR 2008, S. 70

Die administrative Funktion von Bahnen zur Erfüllung der imperialen Politik in Kolonien ist nicht zu unterschätzen. Diese erleichterten der herrschenden Macht die Kontrolle über das Land, sorgen für die friedliche Ausdehnung der Regierungsgewalt. Aufstandsbewegungen konnten leicht eingedämmt oder völlig verhindert werden, damit verringerte sich auch die Aufwendungen für Feldzüge und kriegerische Unternehmungen.<sup>129</sup> Eisenbahnbau half Kolonien administrativ besser erfassen zu können und Expansion bzw. Annexion schneller betreiben zu können und die Herrschaftskontrolle zu erleichtern.<sup>130</sup> Mit der Sicherung der Landesverwaltung ging schließlich auch eine Steigerung des Steuerertrages einher.

*„Colonial railroads are the principal means to achieve the economic and political goals of a rational colonial policy of the mother country.“<sup>131</sup>*

#### 2.2.6 Schmalspurbahnen als Phänomen in den Kolonien

Der Bau von Eisenbahnen nahm eine bedeutende Rolle zur Zeit des Imperialismus ein und war unentbehrliches Mittel zur Durchsetzung kolonialer Interessen. Während die Wichtigkeit der Eisenbahn als solches außer Diskussion stand, fiel die Wahl der Spurbreite weniger eindeutig aus. In Mitteleuropa hatte man im Laufe des 19. Jahrhunderts meist die englische Normalspur mit einer Weite von 4' 8,5" (1435 mm) gewählt, ebenso bei Bahnbauten im Osmanischen Reich oder in Nordamerika. In Russland und Spanien fiel die Wahl auf die Breitspur. In Indien kamen verschiedenste Spurweiten zum Einsatz, da es den privaten Investoren selber überlassen war diese festzulegen.<sup>132</sup> Während Schmalspurstrecken in Europa und Nordamerika in erster Linie für Nebenbahnen oder militärische Feldbahnen verwendet wurden, kamen diese in Kolonien häufig auch auf Hauptstrecken zu Anwendung.

Der größte Vorteil von Bahnen mit Schmalspur sind die niedrigeren Erstellungskosten als auch der kostengünstigere Betrieb. Dies ergibt sich durch die geringere Dimensionierung des Rollmaterials, aber auch der notwendigen Bauwerke wie Brücken oder Tunnels. Im Betrieb werden kleinere Lokomotiven und Waggons verwendet, die oft effektiver eingesetzt werden können und sparsamer im Verbrauch von Treibstoff sind. Trotzdem können beachtliche Transportkapazitäten erreicht werden. Durch die niedrigeren Investitions- und Instandhaltungskosten stellt sich die Rentabilität früher ein, was vor allem in Kolonien bei Projekten mit hohem Risiko von Vorteil war.

---

<sup>116</sup> ROBINSON 1991b, S. 4

<sup>117</sup> WILBURN 2007, S. 944

<sup>118</sup> AGUIAR 2008, S. 70

<sup>119</sup> AGUIAR 2008, S. 6

<sup>120</sup> AGUIAR 2008, S. 69f

<sup>121</sup> LEE 2004, S. 92

<sup>122</sup> AGUIAR 2008, S. 71

<sup>123</sup> BUTLIN 2009, S. 474ff

<sup>124</sup> AGUIAR 2008, S. 70

<sup>125</sup> LEE 2004, S. 105

<sup>126</sup> SATYA 2008, S. 70

<sup>127</sup> BUTLIN 2009, S. 480

<sup>128</sup> AGUIAR 2008, S. 71

<sup>129</sup> BALTZER, S. 529ff

<sup>130</sup> ALBERTINI 1976, S. 54

<sup>131</sup> Nach Balzer, in: HEADRICK 1981, S. 193ff

<sup>132</sup> BUTLIN 2009, S. 474ff

Andererseits sind Schmalspurbahnen auf Grund der geringeren Dimensionen schneller und einfacher zu errichten. Die schmalere Spurweite ermöglicht kleinere Bogenradien was eine bessere Geländeanpassung erlaubt. Dies vereinfacht die Streckenführung, da vielfach Kunstbauwerke wie Hangsicherungen oder Tunnels obsolet werden. Dementsprechend lassen sich topografische Schwierigkeiten flexibler bewältigen und gebirgige und schwer zugängliche Gebiete können erschlossen werden.<sup>133</sup>

Die ersten definitiven Schmalspurbahnen, d.h. solche die nicht provisorisch zu Bauzwecken oder für militärische Operationen verwendet wurden, kamen in den 1860ern zur Anwendung. Sowohl in Norwegen, Japan und Australien konnten sich Schmalspurbahnen mit den Spurweite von 3ft 6 (1067 mm) etablieren. Dieses Maß kam auch bei der ersten Bahn Asiens in Japan<sup>134</sup>, auf Java und bei der sogenannten Kapspur in Südafrika zur Anwendung.<sup>135</sup> Neben vielen anderen Spurweiten, die meist ohne „logischen“ Hintergrund entstanden, fand die schmalere Meterspur in Europa, Indien und Zentralafrika Anwendung.

Die am weitesten verbreitete Schmalspur weltweit war die die 2 ft 5 (760 mm) breite Spur, die auch in Bosnien - als erste definitive Schmalspurbahn in Österreich-Ungarn - gebaut wurde. Die erste Bahn Österreichs, die Pferdeeisenbahn Budweis-Linz, hatte eine Spurweite von 1106 mm und einige Bahnen in Österreich folgten mit anderen Spurweiten wie die Lokalbahnen in Innsbruck oder Oberösterreich in Meterspur. Insgesamt entstanden von der Okkupation Bosniens 1878 bis zum ersten Weltkrieg 1914 am Boden der Donaumonarchie die meisten Schmalspurbahnen in der 760 mm-Weite, was diese im internationalen Vergleich zur gängigsten machte.

---

<sup>133</sup> HORN-KUBINSZKY, S. 231

<sup>134</sup> LEE 2004, S. 99

<sup>135</sup> MIESCHER 2012, S. 26



## 3 Imperialistische Ambitionen der Monarchie am Balkan

### 3.1 Österreichische Expansionspolitik am Balkan

#### 3.1.1 Krimkrieg, das Osmanische Reich und die orientalische Frage

Nach der Revolution von 1848 versuchte Österreich sich innerlich zu festigen, außenpolitisch wurde die Hegemonie in Mitteleuropa angestrebt. Am Balkan wurde weiterhin die von Metternich stammende Status-quo-Politik verfolgt. Weder konnte in der Folge die Vormachtstellung in Deutschland verteidigt werden, noch der Einfluss in Oberitalien. Der Verlust dieser Einflusssphären zusammen mit dem offensiven Auftreten Russlands am Balkan und der unsicheren Lage im Osmanischen Reich führten zu Expansionstendenzen in Richtung Südosteuropa. Man hatte Angst, dass sich die Instabilität auf die Monarchie übertragen könnte und zugleich sah man die Möglichkeit zur territorialen Erweiterung entlang der Adriaküste bzw. in Bosnien.<sup>136</sup>

Mit Ausbruch des Krimkriegs 1853 spitzte sich die Situation am Balkan zu. Ein Streit um Sonderrechte von Orthodoxen in Jerusalem zwischen dem Osmanischen Reich und Russland eskalierte und führte nach einem diplomatischen Disput und der russischen Besetzung der Donaufürstentümer zu einer kriegerischen Auseinandersetzung, bei der das Osmanische Reich von Frankreich und Großbritannien unterstützt wurde. Eine Großmächtekonferenz in Wien 1853 scheiterte, die diplomatischen Beziehungen zwischen Österreich und Russland, aber auch den Alliierten verschärfen sich. Von einer halbherzigen Politik getrieben und aus Befürchtung seinen Einfluss in Deutschland und Italien zu verlieren, schreckte man vor einem Kriegseintritt zurück, begann aber mit einer intensiven militärischen Aufrüstung. Gemäß der Konvention von 1854 musste Russland die Donaufürstentümer räumen worauf diese von Österreich besetzt wurden.

Mit der Strategie sich neutral zu verhalten, wurde zwar einen Kriegseintritt vermieden, gleichzeitig hatte man sich aber zwischen zwei Stühle gesetzt.<sup>137</sup> Was verheißungsvoll begonnen hatte, endete in einem innen- wie außenpolitischem Desaster für Österreich. Sowohl die Generalmobilmachung als auch die Besetzung der Donaufürstentümer hatten hohe Kosten verursacht und die entstandene Schuldenlast sollte den Staatshaushalt auf Jahre schwer belasten. Die Beziehung mit Russland war zerrüttet und die sogenannte Allianz der Ostmächte zerbrochen. Das Verhältnis mit Preußen und Deutschland befand sich in einer tiefen Vertrauenskrise und mit Frankreich und England hatte man sich tiefgreifende Meinungsverschiedenheiten eingehandelt. England und Frankreich drängten Österreich schließlich zur Räumung der Donaufürstentümer, deren Einigung zu einem rumänischen Staat man zu verhindern gesucht hatte.

---

<sup>136</sup> UNCKEL 1969, S. 286

<sup>137</sup> UNCKEL 1969, S. 287ff

Als weitere Folge des Krimkrieges hatte Österreich sich aus der Allianz der Ostmächte gelöst, ohne einen neuen Standort im Kreis der europäischen Mächte erlangen zu können.<sup>138</sup> Die Öffnung des Schwarzes Meeres und des Donaubeckens für die Schifffahrt verbesserten jedoch die Verkehrs- und Handelsbedingungen, auf der Strecke Rijeka–Zemun bot sich nun eine Adria–Schwarzmeer-Verbindung. Mit der Annäherung an Serbien wollte man der Ägäis und dem europäischen Teil des Osmanischen Reiches näher rücken.<sup>139</sup> Insgesamt rückte die „Orientalische Frage“ in den Blickpunkt der Interessen von Russland, Großbritannien und Frankreich, die Integrität des Sultans sollte gestärkt werden. Der Einfluss der letzteren im Mittelmeer wurde in der Folge zunehmend größer und erreichte mit der Eröffnung des Suezkanals 1869 ein entscheidendes Stadium.<sup>140</sup>

In Österreich hatten sich bereits in den 1840ern Proletariat und Großbürgertum auseinander entwickelt und die damit einhergehenden Spannungen in der Revolution von 1848 entladen, diese Tendenz fehlte im Osmanischen Reich. Während in der Donaumonarchie die Industrialisierung zumindest in einigen Teilen des Reiches voranschritt, hinkte das Osmanische Reich wirtschaftlich hinterher. Die Infrastruktur war äußerst mangelhaft und es gab kaum ausgebaute Straßen. Nach 1848 begann zwar in Österreich die Phase des Neoabsolutismus, doch sowohl die Minister, als auch der Kaiser, hielten sich an die geltenden Gesetze. Im System der Paschas und des Sultans galt das Prinzip der Willkür.<sup>141</sup> Korruption und Ineffizienz in der Verwaltung, das Fehlen von politischem Zusammenhalt und ein veraltetes Bildungssystem führten zu wirtschaftlicher und technologischer Rückständigkeit. Hinzukamen noch die Schwäche des Militärs und das Nationalitätenproblem mit der armenischen Minderheit. Im Zuge der Tanzimatreformen wurden diese Missstände schrittweise verbessert. Vor allem ab 1839 wurde versucht das Land im Bereich von Regierung, Verwaltung, Militärwesen, Justiz und Wirtschaft zu modernisieren. Die Rechte des Sultans wurden beschnitten und die diversen Agenden dem Ministerialrat zugeteilt. Diese Reformen mündeten 1876 schließlich in der Verabschiedung einer Verfassung.<sup>142</sup>

Die militärische Unterlegenheit im Krimkrieg und die folgende Unterstützung der alliierten Westmächte legten den Grundstein für einen starken politischen und wirtschaftlichen Einfluss von England und Frankreich. Ohne jemals offiziell eine Kolonie gewesen zu sein, wurde das Osmanische Reich im Sinne eines indirekten Imperialismus einer wirtschaftlichen Ausbeutung unterworfen. Vor allem England überschwemmte den türkischen Markt, mit billigen Industrieprodukten und verhinderte eine Europäisierung von Staat wie Gesellschaft, hemmte die Entwicklung der heimischen Industrien und die einseitigen Importe führten zu einem Kapitalabfluss ins Ausland.<sup>143</sup> Diese Entwicklungen führten dazu, dass

---

<sup>138</sup> UNCKEL 1969, S. 280f

<sup>139</sup> VALENTIC 1993, S. 115

<sup>140</sup> NOVOTNY 1957, S. 11f

<sup>141</sup> BUCHMANN 1999, S. 203

<sup>142</sup> DAVISON und Roderic H. 1982, S. 206

<sup>143</sup> BUCHMANN 1999, S. 219

das Osmanische Reich in den folgenden Jahrzehnten immer stärker von ausländischen Kapitalgebern abhängig wurde. Als das Land 1875 seinen Zahlungsverpflichtungen nicht mehr nachkommen konnte, musste es den Staatsbankrott erklären. Die dafür eigens ins Leben gerufene Otomanbank wurde zur offiziellen Staatsbank erklärt und über diese wuchs der Einfluss der Gläubigernationen auf die türkische Innenpolitik weiter an.

Diese Gründe führten dazu, dass im Osmanischen Reich erst spät mit dem Bau kapitalintensiver Eisenbahnen begonnen wurde. Neben einer, wie auch in anderen Wirtschaftsfragen, konservativen Zurückhaltung, sprachen die geografischen Gegebenheiten und die gebirgige Topografie des Landes gegen den Bahnbau. Obwohl die militärische Bedeutung und die Möglichkeit zur Bekämpfung von lokalen Aufständen für den Bahnbau sprachen, waren es gerade geldaufwendige militärische Verstrickungen, die das nötige Kapitel blockierten.<sup>144</sup> Durch die Schwierigkeit am türkischen Finanzmarkt entsprechende Geldmittel lukrieren zu können, war man auf ausländische Kapitalgeber angewiesen. Europäische Geschäftskreise waren durchaus interessiert ihr Kapital am Balkan zu investieren. Eisenbahnen waren notwendig um neue Absatzmärkte zu erschließen, und gleichzeitig Rohstoffe und Billigprodukte auszuführen. Während Deutschland und Österreich erst nach dem Berliner Kongress ihr Interesse an Bahnverbindungen in den Orient voll entfalteteten und im Sinne ihrer strategischen Absichten unterstützen, erkannten andere Großmächte das wirtschaftliche und politische Potential am Balkan schon früher.<sup>145</sup>

Bereits 1840 hatte der Franzose Boue ein wissenschaftliches Werk mit Plänen und Projekten zu Straßen und Eisenbahnen im Osmanischen Reich erarbeitet, das er 1852 in Wien präsentierte. Dieses sah zwei sich kreuzende Linien von Konstantinopel nach Shkodra und von Belgrad nach Saloniki vor.<sup>146</sup> Viel weiter gingen andere Pläne, wie eine 1842 entstandene Idee für eine Eisenbahn von Calais über Indien nach Peking. 1850 sah „The World`s Highway“ immerhin noch eine Bahn von Mitteleuropa über Istanbul nach Kalkutta vor. Diese Pläne wurden später relativiert, denn nach dem Erwerb von Aktienpaketen am Suezkanal, der Übernahme Zyperns als Protektorat und der militärisch wichtigen Errichtung einer Telegrafenerbindung mit Indien, sanken die britischen Interessen an solchen globalen Bahnverbindungen wieder.<sup>147</sup> Das Interesse von ausländischen Kompanien an türkischen Bahnlinien war jedoch geweckt und 1851 bekam eine englische Gesellschaft die Genehmigungen für Trassenuntersuchungen in Serbien. Auch Serbien forderte von der Hohen Pforte eine Anbindung. Für eine Trasse über Belgrad sprach die kurze und kostengünstige Linienführung, gleichzeitig standen aber bereits Alternativprojekte im Raum, die eine Umgehung Serbiens vorsahen. Im Westen wäre dies durch eine Trasse von Saloniki über Mitrovica und Bosnien möglich gewesen, im Osten ließ sich über Sofia, Vidin und Orşova eine

---

<sup>144</sup> KLENNER 2002, S. 99

<sup>145</sup> ZOGRAFSKI 1993, S. 174

<sup>146</sup> ZOGRAFSKI 1993, S. 169f

<sup>147</sup> KLENNER 2002, S. 100

Verbindung nach Österreich herstellen.<sup>148</sup> Die Planungen blieben aber zunächst noch ergebnislos.

Im Laufe des Krimkrieges war der Außenhandel der europäischen Länder mit dem Osmanischen Reich angewachsen und 1855 wurde von britischer Seite eine Verbindung von der Save nach Saloniki gefordert, es blieb jedoch bei einem Memorandum. Nach Ende des Krieges wurden Planungen von englischer, französischer und auch österreichischer Seite konkreter, wobei Trassen von Mitteleuropa nach Saloniki oder Istanbul im Raum standen.<sup>149</sup> 1859 wurden von Seiten Österreichs die Vorteile einer Verbindung Belgrad–Saloniki und deren Bedeutung für den indisch-englischen Postverkehr betont. Die österreichische Wissenschaft reagierte begeistert, die Regierung in Wien zurückhaltend.<sup>150</sup>

In der Folge sollte die Frage einer Eisenbahn über Serbien mehrfach im Raum stehen, jedoch blieben sämtliche Projekte erfolglos. Während in Serbien Uneinigkeit zum Bahnbau herrschte, wurden mehrfach Anträge zu Planungen einer Eisenbahn durch Serbien an die Pforte herangetragen. Man wollte die Umgehung des Landes verhindern und aktiv in die Trassenplanungen einbezogen werden. Das Osmanische Reich, hingegen überlegte die Bahn um Serbien herumzuführen wobei es Bedenken gab, die nach Unabhängigkeit strebenden Völker am Balkan könnten sich durch eine Bahnverbindung weiter nach Westen orientieren. Aus Sicht der Hohen Pforte kam entweder eine Anbindung an den Langzeitfeind Russland in Frage, was jedoch strategisch ungünstig war und einen Umweg auf dem Weg nach Mitteleuropa bedeutet hätte. Die Alternative war die Anbindung an die Habsburger Monarchie, wobei diese eigene handelspolitische und verkehrspolitische Interessen am Balkan verfolgte, die nicht immer kohärent zu den Plänen der Hohen Pforte verliefen und eine rasche Umsetzung des Projektes verhinderten.<sup>151</sup>

### 3.1.2 Außenpolitik Österreichs nach 1848

Die österreichische Monarchie hatte nach der Niederschlagung der Revolution von 1848 und der Festigung der neoabsolutistischen Regierung unter Kaiser Franz Josef seine Großmachtstellung im Konzert Europas vorerst behalten. Man war *"frei von Eroberungsgelüsten im eigentlichen Sinne, von denen die kriegerische Politik Russlands diktiert wurde"* und wenn die Generalität und der Kaiser zweitweise doch zu einem expansionistischem Kurs drängten wurden sie vom Außenministerium zurückgehalten, das in der Außenpolitik letztlich das entscheidende Wort hatte.<sup>152</sup> Prinzipiell war man extremen Tendenzen abgeneigt und es wurde versucht den Status quo zu halten.

Die handelspolitische Ausrichtung fokussierte sich zunächst, wie schon im 18. Jh. in Richtung Westeuropa. Erst als hier sukzessive Zollschränken aufgebaut wurden, rückte der

---

<sup>148</sup> MILIC 1993, S. 31f

<sup>149</sup> ZOGRAFSKI 1993, S. 170f

<sup>150</sup> RECHBERGER 1958, S. 39ff

<sup>151</sup> KLENNER 2002, S. 99

<sup>152</sup> SAUER, S. 61



Balkan zunehmend ins Blickfeld. Politisch war man darauf bedacht, die Macht des schwächelnden Osmanischen Reiches zu halten um sich nicht mit einer potentiellen Nationalstaatenproblematik am Balkan beschäftigen zu müssen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Balkans blieb aus österreichischer Sicht jedoch konstant gering und damit war die Donau als natürlicher Verkehrsweg lange Zeit ausreichend um Handelstransporte zu bewältigen. Es waren schließlich englische Investoren, die die ersten Bahnen im osmanisch beherrschten Teil des Balkans bauten.<sup>153</sup>

Nachdem sich erste Eisenbahnen in der Habsburger Monarchie bewährten erkannte auch der Staat das enorme wirtschaftliche und strategische Potential. Während anfangs keine Konzepte für ein flächendeckendes Netz existierten begnügte man sich bei der Projektierung von Bahnen mit zwei Grundprinzipien. Einerseits sollten Rohstoffe in die Industriegebiete und andererseits Agrarprodukte in die „Verbrauchergebiete“ befördert werden.<sup>154</sup> Mit dem fortschreitenden Ausbau der Strecken erfüllten diese zunehmend nicht nur singuläre Interessen, sondern dienten auch der Förderung des Handels, der Erreichbarkeit von Militärstützpunkten, der Neuerschließung ganzer Landesteile, der Verwaltung und Kommunikation und später auch dem Tourismus.<sup>155</sup>

In England entstand in kurzer Zeit ein großes Eisenbahnnetz, das auch seine wirtschaftliche Berechtigung hatte. Durch seine Insellage rückten naturgemäß Faktoren wie militärische Überlegungen in den Hintergrund. Die Habsburger Monarchie und andere Länder am Kontinent imitierten das englische Vorbild, doch wurden Bahnen gebaut, die nicht den jeweiligen industriellen oder wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprachen. Die Folge waren strategische wichtige Linien, die aber unrentabel waren und Betreibergesellschaften und letztlich auch die Auftrag gebenden oder mit Zinsgarantie bürgenden Staaten, verschuldeten. Bahnen waren zwar ein wichtiges Instrument zur Erschließung und Industrialisierung. Dennoch musste auch in Anbetracht nationaler Ziele die Rentabilität berücksichtigt werden, da sonst die *„allgemein recht geringe Rentabilität der Bahnen sank und damit die Investitionsbereitschaft des privaten Kapitals“*.<sup>156</sup> Die Südbahn nach Triest hatte beispielsweise für Wien oberste Priorität, da sich aber keine privaten Investoren fanden, wurde diese durch den Staat gebaut. Dies führte wie bei anderen staatlichen Bahnbauten zur Berücksichtigung von politischen, militärischen und strategischen Gesichtspunkten.<sup>157</sup>

Die Schwerpunkte der österreichischen Verkehrspolitik waren geprägt von territorialen Veränderungen. Der Wegfall entwickelter Gebiete musste durch das Erschließen neuer Absatzmärkte – in erster Linie in Südosteuropa - kompensiert werden. Die politische und wirtschaftliche Integration von neu erworbenen Gebieten und die Anbindung an die Häfen

---

<sup>153</sup> KLENNER 2002, S. 117

<sup>154</sup> KOS 1996, S. 190f

<sup>155</sup> LAUSCHMANN 2005, S. 29

<sup>156</sup> BACHINGER, S. 321

<sup>157</sup> BACHINGER, S. 319f

in Triest und Rijeka waren von großer Bedeutung.<sup>158</sup> Während Österreich versuchte seine verkehrs- und industriepolitischen Ziele unter einen Hut zu bringen und alle Kronländer möglichst gleich zu behandeln, verfolgte Ungarn eine viel konsequentere, wirtschaftlich orientierte aber auch isolationistische Verkehrspolitik.<sup>159</sup>

Diese Überlegungen führten in Österreich dazu, dass erst Strecken in die Industrie- und Bergbauggebiete Böhmens, Mährens und Schlesiens sowie nach Italien bzw. Triest gebaut wurden. Danach folgten Bahnlinien nach Pest und in die Kornkammer des ungarischen Tieflandes.<sup>160</sup> Dort stand man dem neuen Verkehrsmittel trotz der günstigen Topografie zunächst ablehnend gegenüber, entschieden wurden die Verkehrsagenden für die Gesamtmonarchie seit 1849 aber in Wien.<sup>161</sup> Noch während sich die Südbahn im Bau befand wurden erste Pläne entworfen die südlichen Teile des Reiches wie Dalmatien, Kroatien und Konstantinopel mit den wirtschaftlichen Zentren Österreichs zu verbinden. Obwohl es schon in den 1830ern Konzepte für die Erstellung eines österreichischen Bahnnetzes gegeben hatte, wurden diese im Ausbau zunächst nicht berücksichtigt.

Die erste systematische Betrachtung der österreichischen Linien stammt von Franz Xaver Riepl. Von einem Bahnnetz konnte zwar noch keine Rede sein, aber eine von ihm entworfene Bahnachse führte von Bochnia in Galizien, über Wien nach Triest und deckte mit zahlreichen Nebenlinien einen großen Teil der Monarchie ab. Die Salzvorkommen in Bochnia und die mährisch-schlesischen Kohlevorkommen sollten ebenso angebunden werden wie der Hafen in Triest. Die fast 2000 Meilen lange Strecke sollte mit Nebenbahnen Prag, Ofen und das Banat anbinden. Grenzüberschreitende Bahnen nach Bosnien, Serbien oder Rumänien waren nicht Teil des Netzes.

Nach einer Phase in der Eisenbahnen mit Privatkapital erbaut wurden erkannte die Monarchie 1841, dass nur eine Verstaatlichung der Bahnverwaltung es erlaubte, ein Bahnnetz nach den Interessen des Staates herzustellen. Grund dafür war, dass Privatbahnen nach Gewinnmaximierung strebten, nicht im öffentlichen Interesse handelten, oft das Verkehrsbedürfnis nicht ausreichend abdeckten und nicht mit anderen Ländern über Anschlussbahnen an ausländische Netze verhandeln konnten. Das Verstaatlichungsgesetz war ausgelegt um „jegliche Abhängigkeit des Staates und seiner Öconomie [sic!] von privaten Speculanten [sic!] hintanzuhalten“.<sup>162</sup> Die im Rahmen dieses Zielnetzes noch zu errichtenden Staatsbahnen wurden durch den Staat gebaut, aber im Anschluss von Privaten betrieben. Das Gesetz forderte zusätzlich zu den Vorschlägen Riepls Bahnen nach Dresden, Bayern und Venetien. Ungarn und der Südosten des Reiches fanden keine Erwähnung.<sup>163</sup>

---

<sup>158</sup> KLENNER 2002, S. 116

<sup>159</sup> BACHINGER, S. 319ff

<sup>160</sup> JORDAN Peter 1993, S. 14

<sup>161</sup> KLENNER 2002, S. 138

<sup>162</sup> LAUSCHMANN 2005, S. 3

<sup>163</sup> N.N., Wien, In: „WIENER ZEITUNG“ von 22.12.1841, S. 2645

Ein erster wirklicher Netzplan stammte von Carl Ritter von Ghega, der in den Jahren 1851 bis 1854 entwickelte wurde. Es war der Versuch die Eigentümlichkeiten der einzelnen Länder, den ökonomischen und militärischen Erfordernissen gegenüber zu stellen und ein Netz der wichtigsten Bahnlinien zu erstellen. Die Länge des österreichischen Netzes lag Mitte der 1850er bereits deutlich hinter Staaten wie Deutschland, England, Frankreich oder den USA zurück.<sup>164</sup> Das Konzept sah vor, dass jeweils drei Achsen in den Hauptrichtungen West-Ost bzw. Nord-Süd die gesamte Monarchie abdecken sollten. Im Süden waren Anschlüsse nach Rijeka, Osijek, Zemun und an die walachische Grenze bei Braşov vorgesehen.<sup>165</sup> Während die Linie von Mohács nach Szeged für die östlichen Länder als politisch wichtig erachtet worden war, wurde der Fortsetzung nach Serbien bzw. ins Osmanische Reich keine primäre Bedeutung beigemessen. Interessanterweise gab es jedoch zeitgleich Planungen für eine Strecke von Tarnów nach Timișoara mit einer Verlängerung nach Zemun.<sup>166</sup> Jene Bahnen die einen wirtschaftlichen Aufschwung erwarten ließen bzw. als strategisch wichtig eingeschätzt wurden sollten vom Staat bezahlt werden, sogenannte Verbindungsbahnen sollten privaten Finanziers überlassen werden.<sup>167</sup>

Mit dem Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 14. September 1854 wurde dieses Konzept beschlossen und läutete damit auch eine neue Privatbahnperiode ein, da der Staat ein Netz solcher Größe nicht alleine hätte bauen können. Der Beschluss des Gesetzes fiel in die Zeit des Krimkriegs (1853-1856), der mit Besetzung der Donaufürstentümer schwere finanzielle Belastungen für Österreich mit sich brachte. Zusammen mit der ersten Weltwirtschaftskrise von 1857, fehlte in der Zeit von 1856 bis 1867 für viele der geplanten Bahnen das nötige Kapital.<sup>168</sup> Erst danach sollte sich die Situation deutlich verbessern und in den Jahren 1871 bzw. 1872 konnten jährlich 1000 km Eisenbahn fertiggestellt werden, was das Streckennetz der österreichischen Eisenbahnen schließlich zu westeuropäischen Verhältnissen aufschließen ließ.<sup>169</sup>

### 3.1.3 Österreichische Bahnen in Richtung Balkan

Anders als der Bahnbau in Richtung Balkan bzw. Sarajevo, Belgrad oder Konstantinopel, schritt die Anbindung an die Adria und auch Kroatien rasch voran. Durch die Südbahn war Laibach 1849 an das Bahnnetz angebunden, der Hafen von Triest 1857 und Zagreb schließlich 1862. Die Anbindung des Hafen Triest hatte, nach der Erschließung von Böhmen und Mähren bzw. der wirtschaftlich bedeutenden Gebiete in Norditalien, oberste Priorität für Wien. Während Triest sich zum Haupthandelshafen Wiens entwickelte, erlangte Rijeka nach 1867 für die ungarischen Gebiete große Bedeutung. Mit Innerösterreich hatte Triest das besser entwickelte Hinterland, mit der Fertigstellung der technisch aufwendigen Südbahn

---

<sup>164</sup> GEYER 1954, S. 14

<sup>165</sup> N.N., Amtlicher Theil. In: „WIENER ZEITUNG“ vom 10.11.1854, S. 3085f.

<sup>166</sup> WEILAND 1851

<sup>167</sup> GEYER 1954, S. 15

<sup>168</sup> JORDAN Peter 1993, S. 17f.

<sup>169</sup> KLENNER 2002, S. 171

1857 konnte der Hafen seine Stellung zusätzlich ausbauen. Die Bahn war aus Staatsmitteln gebaut worden, wurde aber verkauft und hieß ab 1862 k.k.priv. Südbahngesellschaft. Mit zahlreichen Nebenlinien und der Anbindung des wichtigen Savehafens Sisak 1862 gelang es der Südbahn Getreideexporte aus dem Ungarischen Tiefland an sich ziehen und generell das kroatische und ungarische Hinterland zu erschließen. In der Folge sollten die Häfen des kroatischen Küstenlandes an Bedeutung verlieren.<sup>170</sup> Die Südbahn war ganz auf den Hafen Triest ausgelegt und symbolisierte den österreichischen Einfluss im Süden des Reiches. Ungarn, dessen Wirtschaft vor allem auf Agrarprodukten und deren Export beruhte, setzte sein Produkte über Donau und Adria ab. Anders als in Italien, wo alle Häfen von Brindisi aufwärts mit der Bahn erschlossen waren, verfügten weder Rijeka noch einer der anderen kroatischen oder dalmatinischen Häfen über einen Bahnanschluss. War die Bedeutung von Triest aus österreichischer Sicht gerechtfertigt, so sah man in Ungarn den Anschluss des Hafens Rijeka für unbedingt notwendig um die mengenintensiven Agrarprodukte besser exportieren zu können.<sup>171</sup>

Um 1856 waren vor allem die industrialisierten Gebiete der Monarchie durch Bahnen erschlossen, im ungarische Tiefland Kornkammer Europas fehlten jedoch noch wichtige Bahnlinien. Zwischen der Südbahn im Westen und der Achse Wien–Budapest–Temeşvar klaffte ein weites Loch im Bahnnetz, aber auch die Wojwodina und Siebenbürgen sollten von der Abhängigkeit Triests gelöst werden. Gestützt auf den Adel Ungarns entstand das Projekt der sogenannten Kaiser-Franz-Josef-Orientbahn (KFJOB), das die ungarische Tiefebene erschließen sollte. Nach dem es bereits 1847 erste Pläne für eine Verlängerung der Wiener Neustädter–Oedenburger Bahn nach Kanisza gab, schlossen sich 1856 vier Unternehmungen zusammen um ein Bahnnetz zwischen Südbahn und Donau zu errichten. Mehrere sich kreuzende Bahnen sollten die ungarische Tiefebene mit Wien, Budapest und Ljubljana verbinden. Während im Norden Wien als Ausgangspunkt dieser „überregionalen ungarischen Bahn“ naheliegend war, wurde der große Vorteil einer Verlängerung der Bahn in Richtung Serbien aufgezeigt (siehe Abbildung 1).<sup>172</sup>

Auch in Belgrad, wo Graf Zichy als Vertreter seiner Gesellschaft „Der Ostweg des Kaisers Franz Joseph“ für den Bau einer Verlängerung nach Serbien sondierte, war man begeistert. Die Strecke Wien–Zemun–Belgrad–Aleksinac bot die Möglichkeit einer Erweiterung bis Konstantinopel oder Saloniki und hätte Importe bzw. Exporte für Ungarn deutlich günstiger gemacht.<sup>173</sup> Die Bahn Zemun–Saloniki hätte mit der Anbindung an die Ägäis eine Alternative zur Adria ermöglicht und eine Alternative zur Handelshegemonie Italiens eröffnet. Außerdem wurde durch die bevorstehende Fertigstellung des Suez-Kanals das Argument der England–Indien-Route wieder ins Spiel gebracht.

---

<sup>170</sup> JORDAN Peter 1993, S. 14f

<sup>171</sup> ZICHY 1865, S. 37ff

<sup>172</sup> HORN 2008, S. 295

<sup>173</sup> MILIC 1993, S. 35

Der Weg über Saloniki hätte nur 670 Meilen Seeweg im Vergleich zu 1200 Meilen von Triest oder 1300 von Genua bedeutet. Zusätzlich wurde die Strecke über Belgrad und Nis als Schlüssel auf dem Weg nach Konstantinopel gesehen.<sup>174</sup>

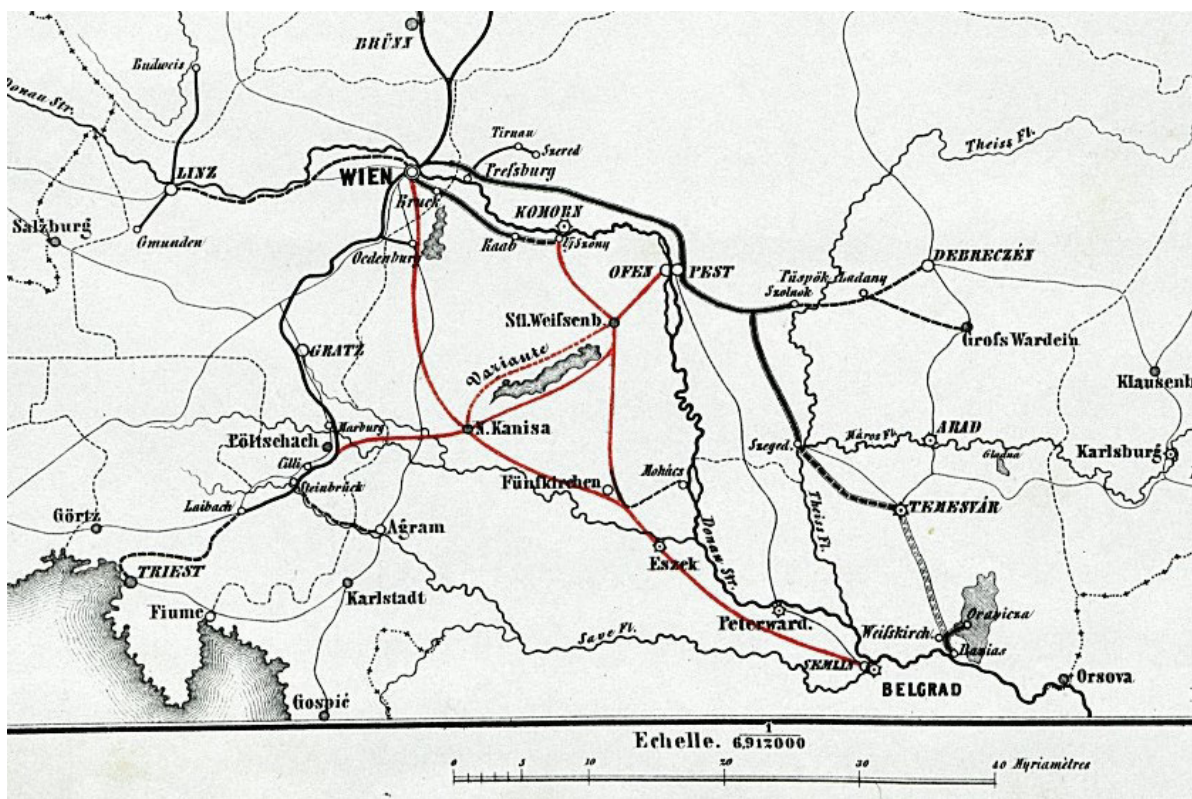


Abbildung 1: Geplantes Netz der KFJOB (in rot).<sup>175</sup>

Konzessionierung und Baubeginn der KFJOB folgten noch 1856, ein Anschluss nach Rijeka war vorerst nicht geplant, dafür aber nach Zemun, das nur durch die Save von Belgrad getrennt ist.<sup>176</sup> Der Anschluss nach Zemun war eigentlich der Staatseisenbahn in Aussicht gestellt worden, diese machte aber von ihrem Anschlussrecht nicht Gebrauch und orientierte sich in Richtung Rumänien.<sup>177</sup> Die Baubewilligung umfasste damit die Linien Wien–Sopron–Nagykanisza–Osijek, Budapest–Pragersko an der Südbahn, Komárom–Székesfehérvár–Osijek und schließlich Osijek–Zemun. Kapitalmangel, Verzögerungen bei der Umsetzung und der Verkauf der südlichen Staatsbahn, führten auf Druck der Regierung in Wien zur Liquidation der KFJOB und diese wurde mit der nunmehr privaten Südbahn fusioniert.<sup>178</sup> Obwohl es bereits Verhandlungen mit Serbien gegeben hatte, war die türkische Seite jedoch äußerst unsicher, hinzu kam die generelle Finanznot der KFJOB.<sup>179</sup> Wie mehrere Teilstrecken des geplanten Netzes kam so auch die Linie Osijek–Zemun nicht zustande. Zum einen weil von Seiten des Osmanischen Reiches definitive Zusagen fehlten, zum anderen „weil schon im Fusionsprotokoll diese Linie nur als fakultative ausgestellt

<sup>174</sup> ZICHY 1865, S. 41ff

<sup>175</sup> Réseau des chemins de fer de François Joseph (Eisenbahnnetz der Franz Josef-Bahn), 1856, OeStA-AVA-Verkehr-Reg.v.EG-Südbahngesellschaft-KFJOB-Karton-2, Chemins Ottomans 7

<sup>176</sup> ZICHY 1865, S. 2ff

<sup>177</sup> RECHBERGER 1958, S. 33ff

<sup>178</sup> HORN 2008, S. 295f

<sup>179</sup> RECHBERGER 1958, S. 33ff

war“.<sup>180</sup> Umgesetzt wurden schließlich die Strecken Pragerhof an der Südbahn– Nagykanisza, Komárom–Székesfehérvár, Nagykanisza–Budapest und Sopron– Nagykanisza.<sup>181</sup> Damit konnte aber erst recht die Südbahn einen großen Teil der exportorientierten ungarischen Landwirtschaft bedienen und den Verkehr auf den Hafen Triest lenken, Rijeka blieb damit weiterhin unbedeutend.

Serbien war Anfang der 1860er intensiv um eine Bahnanbindung bemüht. Das wirtschaftlich rückständige Land sollte modernisiert und aktiv in den internationalen Handel eingebunden werden und nicht nur als Transitroute fungieren. In Serbien gab es bis dahin kaum eigene Produktion von Massengütern und Ressourcen wurden vor allem von ausländischen Unternehmen ausgebeutet, Ziel war auch eine Stärkung der Unabhängigkeit durch eine Anbindung an die Häfen der Adria.<sup>182</sup> Österreich war bezüglich der serbischen Bemühungen skeptisch und als es 1859 zu einem Konzessionsgesuch bei der Hohen Pforte kam, intervenierte der österreichische Botschafter im Sinne einer Bevorzugung der österreichischen Bahnprojekte über Siebenbürgen.<sup>183</sup> In einem Schreiben des Finanzministeriums hieß es:

*„...unter gegenwärtigen Verhältnissen der Bau der Bahn nicht im österreichischen Interesse gelegen ist, weil durch die projektierte Bahn von Belgrad nach Constantinopel das Zustandekommen der siebenbürgischen Bahnen gefährdet würden, welche für Oesterreich in kommerzielle, politischen und strategischer Beziehung von besonderer Wichtigkeit sind.“<sup>184</sup>*

Dieses Einschreiten zu Gunsten einer Bahn über Rumänien erscheint verwunderlich da noch drei Jahr zuvor eine Bahn nach Serbien konzessioniert geworden war. Der eben erst gegründete Staat Rumänien hatte sich zum zweitwichtigsten Handelspartner der Monarchie entwickelt und Bahnstrecken über Braşov bzw. Orşova waren vielversprechender als die serbischen Varianten, zusätzlich gab es regelmäßig Spannungen zwischen Serbien und Konstantinopel. Außerdem war man skeptisch ob Serbien die entsprechenden finanziellen Mittel aufbringen würde. Nachdem die Planungen über mehrere Jahre angedauert hatten, bemühten sich 1864 neue Gesellschaften um den Bau einer Bahnstrecke über Belgrad. Der serbische Finanzminister Obrenović meinte dazu vor der serbischen Volksversammlung „es sei nur mehr eine Frage der Zeit, wann eine der zahlreichen Offerten, verschiedener Kompanien angenommen würde, um sofort den Bau der Eisenbahnlinie zu beginnen.“<sup>185</sup>

---

<sup>180</sup> N.N., Kaiser Franz Josef Orient-Bahn, In: „Ostdeutsche Zeitung“, Wien, vom 12.10.1858, S. 1.30-1.32. Aus: OeStA-AVA-Verkehr-Reg.v.EG-Südbahngesellschaft-KFJOB-Karton-1, IX C 38a

<sup>181</sup> HORN 2008, S. 296f.

<sup>182</sup> MILIC 1993, S. 31

<sup>183</sup> RECHBERGER 1958, S. 39ff

<sup>184</sup> Schreiben des Finanzministeriums zur projektierten Bahn von Belgrad nach Konstantinopel, Wien, 20.11.1859, OeStA-HHStA-AR-F19-4-Eisenbahnen Staaten 1860-69, Türkei-9, 8

<sup>185</sup> MILIC 1993, S. 35f





Abbildung 2: Variante der Orientbahn über Orsova und Verbindung Wien–Saloniki über Bosnien.<sup>186</sup>

### 3.1.4 Die außenpolitische Wende der Monarchie und Ausgleich mit Ungarn

Die Niederlage im Deutschen Krieg 1866 sollte weitreichende Konsequenzen für Europa und vor allem auch für der Habsburger Monarchie nach sich ziehen. Während sich die deutschen Staaten mit Preußen zu einem geeinten Deutschland verbänden, wurde Italien die Region Venetien zugesprochen.<sup>187</sup> Mit dem Verlust der bedeutenden italienischen Provinzen wurde der Drang nach territorialer Kompensation geweckt, wobei dies bei den instabilen inneren Verhältnissen eine Gratwanderung bedeuten musste.<sup>188</sup>

Für eine Ausweitung der territorialen oder zumindest wirtschaftlichen Interessenssphäre blieb nur mehr der Balkan im Südosten des Reiches, wo der stabilisierende Einfluss des Osmanischen Reiches zunehmend schwächer wurde. Die aufstrebenden Nationalstaaten befanden sich hingegen in einer „Etablierungsphase“, waren aber auf die Unterstützung anderer Großmächte angewiesen. Expandierende Industriegroßstaaten versuchten eine „indirekt-informelle Herrschaft“ in den wirtschaftlich und sozial weniger entwickelten Regionen Südosteuropas aufzubauen.<sup>189</sup> In diesem Kontext sollte eine Orientbahn von Mittel-

<sup>186</sup> BÜCHELEN 1879, S. 49

<sup>187</sup> BUCHMANN 1999, S. 216ff

<sup>188</sup> HASELSTEINER 1982, S. 236f

<sup>189</sup> SUPPAN 1978, S. 128

europa nach Konstantinopel der Habsburger Monarchie die Vormachtstellung in Südosteuropa sichern und Wien zum Hauptumschlagplatz des Orienthandels machen.<sup>190</sup> Ein leitender Handelspolitiker hatte schon 1843 erklärt:

*„Was Ost- und Westindien für England, ist die Levante für Österreich und könnte es noch weit mehr werden...“<sup>191</sup>*

Während für die Staaten Mitteleuropas eine Bahnverbindung über den Balkan größte Bedeutung hatte, war die Seemacht England daran interessiert von den Häfen aus Stichbahnen zu errichten um im Hinterland neue Absatzmärkte zu erschließen. England wehrte sich deshalb nach Möglichkeit gegen eine Verbindung mit dem mitteleuropäischen Schienennetz.<sup>192</sup> In Deutschland wurde bereits im Vormärz propagiert, dass Südosteuropa für Deutschland als Ersatz für Kolonien bestimmt war. Dass zudem Russland und Österreich die Hegemonie am Balkan anstrebten verschärfte die Situation. Die Habsburger Monarchie sah sich als Hüter des Abendlandes und Russland fühlte sich im aufkommenden Panslawismus besonders mit den slawischen Völkern am Balkan verbunden. Die aufstrebenden Nationalstaaten spielten eine wichtige Rolle: *„Die kleineren Raubtiere der Halbinsel mussten ebenfalls zufriedengestellt und gezähmt werden.“<sup>193</sup>*

Österreich und die anderen Großmächte sahen am Balkan die Chance zur Erschließung von Rohstoff- und Absatzmärkten. Die Kapitalakkumulation und in den westeuropäischen Staaten hatte eine Kapital- und schließlich auch Machtexpansion zur Folge. Vor allem nach dem Krimkrieg und verstärkt durch die Staatspleite von 1875, wurde die Finanzkontrolle der Großmächte, allen voran Frankreich und Großbritannien, über das Osmanische Reich und damit ein indirekter Wirtschafts imperialismus deutlich.<sup>194</sup> In der Phase des Hochimperialismus beteiligte sich auch das öst.-ung. Kapital an dieser Expansion.<sup>195</sup> In der Habsburger Monarchie wurde die Hebung des kulturellen Niveaus und der landwirtschaftlichen Produktion am Balkan propagiert.<sup>196</sup> Die benachbarten Kleinstaaten sollten im Sinne eines Siedungs- und Kulturbewusstseins gebunden und Gebieterweiterungen angestrebt werden. Dieses machtpolitische Streben entsprach nicht mehr der Status-quo-Politik

Als direkte Folge des Deutschen Krieges ist auch der öst.-ung. Ausgleich von 1867 zu sehen. Nach der Niederlage Österreichs waren die Nationalitätenfrage und die Autonomiebeschränkung der ungarischen Länder nicht mehr aufrecht zu halten. Die bisher zentral von Wien regierte neoabsolutistische Monarchie wurde in einen „dualistischen Doppelstaat“ umgewandelt. Die Sonderrolle Ungarns war historisch gerechtfertigt und vor allem 1867 auch tagespolitisch opportun. Alle zehn Jahren sollten die Finanz- und Wirtschaftspolitik

---

<sup>190</sup> JORDAN Peter 1993, S. 21

<sup>191</sup> SAUER 1993, S.49

<sup>192</sup> ZOGRAFSKI 1993, S. 182

<sup>193</sup> Clark 2013, S. 117

<sup>194</sup> SUPPAN 1978, S. 116

<sup>195</sup> MILIC 1982, S. 475

<sup>196</sup> SUPPAN 1978, S. 117



neu verhandelt werden.<sup>197</sup> Weiter führte der Ausgleich dazu, dass die beiden Staaten jeweils für die Bahnen ihres Territoriums alleine verantwortlich waren. Koordiniert sollten nur grenzüberschreitende oder militärisch bedeutsame Projekte werden. Eine Vereinbarung von 1867 entschied darüber „*welche Eisenbahnlinien zu denjenigen gezählt werden sollen, bezüglich denen im Interesse beider Theile gemeinsame Verfügungen erforderlich sind, und wie weit sich diese Verfügungen zu erstrecken haben.*“<sup>198</sup> Ungarn nützte diese Möglichkeit der Selbstbestimmung konsequent aus und verfolgte zügig die Umsetzung eines systematischen Bahnnetzes.<sup>199</sup> In der Folge entwickelte sich eine rege Bahnbauintiative von Ungarn aus, das sich die Bahnlinien auf Budapest und Rijeka ausrichtete. Ziel war das ungarische Netz von der Südbahngesellschaft zu trennen und Rijeka aus dem Schatten von Triest hervorzuholen. Die Wirtschaftskonjunktur 1867 bis 1873 war dabei nützlich für die ungarischen Pläne.<sup>200</sup>

Da sämtliche Außengrenzen der Monarchie im Südosten auf ungarischem Territorium lagen, konnte Ungarn durch seine Bahnpolitik die Handels- und Außenpolitik der Monarchie entscheidend beeinflussen. In dieser Thematik setzte sich die österreichische dynastische Außenpolitik für ein expansives Vorgehen im Südosten ein. Ungarn hingegen schien territorial saturiert zu sein und war gegen eine flächenmäßige Ausbreitung. Einzig der ab 1872 eingesetzte gemeinsame Außenminister der beiden Reichshälften Graf Andrassy hatte Verständnis für die Großmachtspolitik Österreichs.<sup>201</sup>

Die Ausrichtung der Bahnlinien im Südosten der Monarchie hatte nach dem Krimkrieg 1856 eine besondere Bedeutung gewonnen. Im Wiener Kriegsministerium wurde 1857 die militärische Bedeutung einer Bahnlinie von der unteren Donau bis an die Adria Häfen Rijeka und Senj betont. Diese sollte Truppenverschiebungen in den Südosten bzw. an die türkische Grenze, bei Bedarf auch von den dortigen Festungen Petrograd, Brod, Gradiška und Karlovac in andere Teile der Monarchie, ermöglichen.<sup>202</sup> Neben diesen militärischen Aspekten lag es im ungarischen politischen und wirtschaftlichen Interesse die Verbindung zu den kroatischen Häfen, allen voran Rijeka zu verbessern um die von Wien vorgegebene Ausrichtung auf Triest zu beenden. Um das kroatische Hinterland zu erschließen wurde bereits 1862 ein Konzept für eine Eisenbahnachse von Zemun über Vinkovci, Zagreb, Karlovac bis Rijeka erstellt. Nebenlinien sollten unter anderem Brod als Tor nach Bosnien und mit Zadar Dalmatien erschließen. Dieser, auf den traditionellen Verkehrswegen beruhende Plan, wurde von Wien, Südbahn und Budapest jedoch solange blockiert, bis alle aus deren Sicht vorrangigen Projekte umgesetzt waren. Nach dem Ausgleich und dem steigenden Interesse

---

<sup>197</sup> ZIMMER 1996, S. 174

<sup>198</sup> Übereinkommen zw. Österreich und Ungarn bezüglich des Eisenbahnwesens, Ofen, 05.06.1867, OeStA-AVA-Verkehr-H.u.M.-HM-A10-Handelsministerium-Präsidium (III E)-1867-1869, HM 1867-890

<sup>199</sup> KLENNER 2002, S. 182f

<sup>200</sup> JORDAN Peter 1993, S. 18

<sup>201</sup> DIOSZEGI 1982, S. 251

<sup>202</sup> VALENTIC 1993, S. 117

für Bahnprojekte auf dem Balkan stand Ungarn der Achse Zemun-Rijeka kritisch gegenüber. Der positive Aspekt den Hafen Rijeka besser anschließen zu können stand die Befürchtung gegenüber über diese Verbindung den zukünftigen Orientverkehr um Ungarn herum zu lenken. Deshalb wurde der Bau des Abschnittes im Savetal zwischen Sisak und Osijek hinausgezögert.<sup>203</sup>

Für diesen Orientverkehr wurden ebenfalls nach dem Ende des Krimkrieges 1856 erste Pläne von österreichischer Seite geäußert. Beust sah eine Eisenbahnachse Wien–Konstantinopel als politisches und wirtschaftliches Muss, der internationale Orienttransit sollte so über Wien geleitet werden. Besonders nach dem Deutschen Krieg 1866 sollten die Verbindungen mit dem Osmanischen Reich verbessert werden.<sup>204</sup> Im österreichischen Interesse lag es eine Bahnachse von Sisak, das bereits 1862 durch die Südbahn erschlossen war, über Banja Luka weiter nach Sarajevo und dort über Mitrovica nach Saloniki bzw. Istanbul zu führen. Obwohl die Topografie, die Schwierigkeiten durch die Oberhoheit des Sultans in Bosnien und die geringen Gewinnaussichten gegen diese Variante sprachen, sollte die Bahntrasse so weit wie möglich in der österreichischen Reichshälfte verlaufen.<sup>205</sup>

In Budapest und Belgrad wollte man genau dies verhindern. Man fürchtete vom internationalen Orienthandel ausgeschlossen zu werden und verkehrstechnisch an der Peripherie zu verbleiben. Gefordert wurde eine Trasse über Belgrad bzw. das Moravatal und von dort weiter nach Saloniki oder Konstantinopel.<sup>206</sup> Ungarn und allen voran auch Andrassy bemühten sich daher ihren Einfluss auf den Bau von Bahnlinie im Süden und Südosten der Monarchie geltend zu machen.<sup>207</sup> Bei einer Ministerkonferenz 1869 wurden die unterschiedlichen Interessen der beiden Reichshälften deutlich. Wien forderte eine Anbindung an Zemun und an das zur österreichischen Reichshälfte gehörende Split in Dalmatien. Ungarn hatte klare Prioritäten für die Verbesserung der Anbindung nach Rijeka und auch nach Zemun. War man sich beim gemeinsamen Ziel Zemun einig, so hatte jede Reichshälfte ihre eigenen Vorstellungen für die Zulaufstrecke dorthin. Wollte Wien den Verkehr von Zemun über Zagreb nach Wien leiten, so war für Ungarn klar, dass die Bahnlinie von Zemun über Novi Sad nach Budapest verlaufen sollte.<sup>208</sup>

## 3.2 Das Osmanische Reich und die Bahnverbindung nach Mitteleuropa

### 3.2.1 Vorgeschichte und Planungen

Aus Sicht des Osmanischen Reiches gab es lange Zeit kein Interesse für eine Bahnverbindung nach Mitteleuropa, wogegen das europäische Finanzkapital schon in den 1850ern an der politischen und strategisch wichtigen Verbindung nach Konstantinopel interessiert war.

---

<sup>203</sup> JORDAN Peter 1993, S. 16ff

<sup>204</sup> VALENTIC 1993, S. 120

<sup>205</sup> SAUER 1993, S. 44

<sup>206</sup> VALENTIC 1993, S. 121f

<sup>207</sup> JUZBASIC Dzevad 2013, S. 193f

<sup>208</sup> VALENTIC 1993, S. 122

Vorerst scheitern diese Pläne jedoch an der unsicheren Politik und wegen Geldmangels.<sup>209</sup> Erst im Rahmen der Tanzimat-Reformen begann sich die Hohe Pforte<sup>210</sup> Richtung Westen zu öffnen und als Sultan Abdülaziz 1867 Europa bereiste, war er so beeindruckt vom Fortschritt in Industrie und von der wirtschaftlichen Bedeutung der Bahn, dass der Beschluss fiel eine entsprechende Infrastruktur im Osmanischen Reich zu errichten.<sup>211</sup> Gemeinsam mit den westlichen Großmächten sollten durch den Bahnbau die osmanischen Märkte erschlossen werden.<sup>212</sup> Bis zu diesem Zeitpunkt gab es nur zwei Rumpfstrecken von Constanța nach Cernavodă und von Russe an der Donau nach Varna am Schwarzen Meer, die jeweils von englischen und französischen Financiers gebaut wurden. England und Frankreich waren primär an Bahnen ins Hinterland der Häfen interessiert und machten ihre seit dem Krimkrieg erreichten Einfluss auf das Osmanische Reich geltend um ihre wirtschaftlichen Interessen durchzusetzen. Russland hatte noch keine Bahnen zum oder im Osmanischen Reich errichtet und sträubte sich gegen eine Bahnverbindung nach Österreich und einer Orientierung nach Mitteleuropa.<sup>213</sup>

1868 wurden Pläne für ein Eisenbahnnetz mit einer Länge von ca. 2500 km ausgearbeitet, wobei eine Hauptlinie von Konstantinopel das ganze Land durchziehen sollte. Die Strecke sollte über Plovdiv–Niš–Mitrovica–Sarajevo–Banja Luka bis Bosnisch Novi verlaufen, wo der Anschluss an das Netz der Südbahn geplant war. Seitenlinien sollten nach Saloniki, Alexandroupoli und Burgas verlaufen.<sup>214</sup> Das Osmanische Reich war nicht nur an einer Verbindung mit Mitteleuropa interessiert, sondern auch seine exponierten Provinzen an die Zentralräume Konstantinopel und Saloniki heranzuführen. Wien wäre als „Sammelplatz des Orienttransits“ in das Zentrum des Handels mit dem Osmanischen Reich gerückt.<sup>215</sup> Die kostspielige Linienführung über das gebirgige Bosnien wurde aus strategischen und auch kommerziellen Gründen gewählt, wobei der Hauptgrund in der Umgehung des Vasallenstaates Serbiens zu suchen war.<sup>216</sup> Es sollte *„eine Verbindung Constantinopels mit dem Centrum und dem Westen Europas, mit möglichst geringem Geldaufwande in Berücksichtigung der finanziellen Lage des türkischen Reiches, und mit möglichst kurzen Baufristen“* entstehen. *„Wenn die Türkei einen besonderen Werth [sic!] auf die Ausführung der Eisenbahnlinien über Bosnien legt, um diese Provinz mit dem Centrum des Reiches zu verbinden, und wenn sie in der Lage ist hirtzu die nötigen Geldmitteln zu beschaffen, so wäre diese Linie als eine Verlängerung und Entwicklung derjenigen Eisenbahn-Linie anzusetzen, welche der ersten oben angeführten Bedingung entspräche“.*<sup>217</sup>

---

<sup>209</sup> PALOTAS 1989, S. 596f

<sup>210</sup> Der Begriff „Hohe Pforte“ wird stellvertretend für die osmanische Regierung verwendet.

<sup>211</sup> FEVZİJA 2008, S. 11

<sup>212</sup> ZOGRAFSKI 1993, S. 172

<sup>213</sup> RIEDL gehalten am 1908, S. 5

<sup>214</sup> HORN 1964, S. 6

<sup>215</sup> WESSELY 1973, S. 194

<sup>216</sup> RIEDL gehalten am 1908, S. 3f

<sup>217</sup> N.N. 1868-69, S. 1

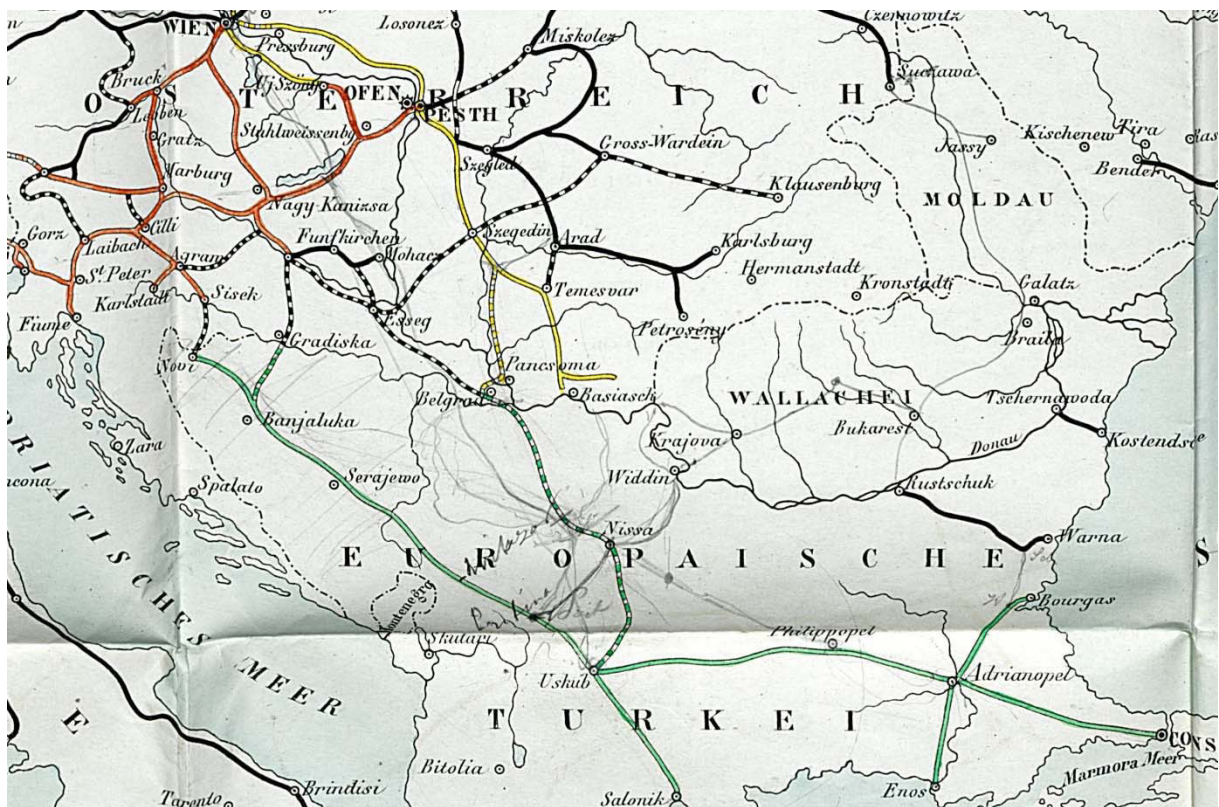


Abbildung 3: Linien des geplanten türk. Eisenbahnnetzes (in grün) mit Anschluss an das Netz der Südbahn bei Novi (in rot). Grün strichliert ist eine Variante über Belgrad eingezeichnet.<sup>218</sup>

Nach dem Krimkrieg, der ersten Weltwirtschaftskrise 1857 und dem verlustreichen Italienfeldzug war Österreich zunächst am Balkan politisch nicht aktiv.<sup>219</sup> Die türkischen Pläne fielen in eine Phase, in der eine finanzielle Entspannung eintrat und wo man sich am Balkan und vor allem in Bosnien verstärkt wirtschaftlich engagieren wollte. Bei der Eröffnung der Bahn nach Sisak 1862 spielte bereits militärischen Erwägungen einer Erweiterung nach Bosnien eine Rolle.<sup>220</sup> Für Österreich bot sich die Möglichkeit seinen aufblühenden Handel mit dem Osmanischen Reich und seine Position am Balkan zu verteidigen bzw. zu verbessern.

Auch Serbien war an einer Verbindung nach Europa bemüht und ließ 1865 Studien für eine Linie Belgrad–Aleksinac in Auftrag geben. Der österreichische Konsul Hahn hatte zuvor im Rahmen von Studien für eine England–Indien-Verbindung, die Trasse Belgrad–Saloniki vorgeschlagen. Dies sah der im Auftrag der serbischen Regierung planende französische Ingenieur Küss 1866 anders. Er rechnete mit erheblichen baulichen Schwierigkeiten auf dieser Strecke und hielt er nur eine internationale Bahn für rentabel.<sup>221</sup> Zusätzlich betonte er,

<sup>218</sup> Karte „Türkische Bahnen-Europa“, 1868, OeStA-AVA-Verkehr-Reg.v.EG-Südbahngesellschaft-KFJOB-Karton-2, Chemins Ottomans 2.1 I.Theil

<sup>219</sup> SAUER 1993, S. 48

<sup>220</sup> FEVZIJA 2008, S. 11

<sup>221</sup> DIMTSCHOFI und Badoslave M. 1894, S. 60f

dass Investitionen in die Entwicklungen der Industrie und die Regulierung der Flüsse Vorrang haben müssten. Die Ermordung des Fürsten Obrenović 1867, der fehlende politische Konsens zum Bahnbau und Geldmangel ließen an eine Umsetzung der Bahnpläne vorerst nicht zu denken.<sup>222</sup> Um ihre ungarischen Strecken aufzuwerten setzte sich die österreichische Staatsbahngesellschaft erfolglos für Konzessionen bzw. den Bau der Bahnen über Serbien ein.<sup>223</sup> Entgegengesetzte Interessen hatte die Südbahn, für deren Netz ein Bahnanschluss über Bosnien vorteilhaft gewesen wäre.<sup>224</sup>

Aufgrund des fehlenden Wissens konnten die Bahntrassen nur im Konzessionsverfahren gebaut werden, worauf sich unterschiedliche westeuropäische Gesellschaften bewarben.<sup>225</sup> Als erster Interessent meldete sich die französische Credit Mobilier, die in ganz Europa in den Eisenbahnbau investierte, das Vorhaben blieb aber nicht umgesetzt. Unmittelbar darauf bewarb sich die französisch-belgische Gesellschaft „Van der Elst“ um den Bau der Strecken von Edirne nach Saloniki und Varna, alternativ wurde eine Trasse über Widin vorbereitet.<sup>226</sup> Die Pforte erteilte dem belgisch-französischen Konsortium die Konzession für die Strecke Konstantinopel–Niš, zusätzlich waren mehrere Zweigbahnen wie die Verbindung Saloniki–Niš. Der Bauvertrag wurde 1868 abgeschlossen, doch mangels Unterstützung der türkischen Regierung ging die Gesellschaft Bankrott.<sup>227</sup>

### 3.2.2 Baron Hirsch und die Umsetzung

Aufgrund der chronischen Finanzschwäche und zunehmender Abhängigkeit von internationalen Geldgebern vergab die Hohe Pforte verhältnismäßig bereitwillig Konzessionen für Bahnen und damit ließ die nächste Vergabe an einen Investor nicht lange auf sich warten.<sup>228</sup> Der aus Österreich stammende Baron Moritz Hirsch hatte in eine belgische Bankier-Familie eingeheiratet und pflegte beste Kontakte zu Bankiers in West- und Zentraleuropa.<sup>229</sup> 1869 starteten die Verhandlungen mit Hirsch zum Bau der türkischen Linien und noch im Frühjahr desselben Jahres konnte die Konzession abgeschlossen werden.<sup>230</sup> Diese war auf 99 Jahre ausgelegt und beinhaltete u.a. großzügige Nutzungsrechte an den Bosnischen Wäldern.<sup>231</sup> Die Gesellschaft Van der Elst, die bereits erste Vermessungsarbeiten durchgeführt hatte wurde, wurde ohne Entschädigung entlassen.<sup>232</sup> Beim Zustandekommen des „Projekt Hirsch“ hatte die österreichische Diplomatie nicht unwesentlich nachgeholfen. Diese hatte kurzfristig überhaupt den Bau von drei Linien über Bosnien, Serbien

---

<sup>222</sup> MILIC 1993, S. 37

<sup>223</sup> KLENNER 2002, S. 108

<sup>224</sup> KONTA 1914b, S. 455

<sup>225</sup> DIMTSCHOFI und Badoslave M. 1894, S. 17ff

<sup>226</sup> MILIC 1993, S. 37f

<sup>227</sup> HORN 1964, S. 6

<sup>228</sup> SAUER 1993, S. 44

<sup>229</sup> MAY 1938, S. 497

<sup>230</sup> MILIC 1993, S. 38

<sup>231</sup> HORN 1964, S. 6

<sup>232</sup> RECHBERGER 1958, S. 64

und Rumänien sowie eine gewichtige Einflussnahme von Österreich auf den Betrieb der osmanischen Bahnen gefordert.<sup>233</sup>

Zur Finanzierung dieses umfangreichen Unternehmens legte Baron Hirsch sogenannte „Türkenlose“ auf, die in der in antiliberalen Presse zum Synonym für fragwürdige Praktiken der Kapitalbeschaffung werden sollten. Es handelte sich um eine Kombination aus Los und festverzinslicher Aktie. Grundsätzlich waren solche Papiere in Paris oder Wien nicht zugelassen, einzig für die Aktien des Suezkanals war eine Ausnahme gemacht worden.<sup>234</sup> Es folgte ein langes Hin und Her um die Zulassung der Cote in Wien, doch nach der Versicherung der Pforte zum Bau bzw. zur Zinsgarantie konnten die Aktien auch in Wien gezeichnet werden. Bei den Verhandlungen hatte der Ministerrat ursprünglich noch eine Zusicherung für den Bau einer Strecke bis Sarajevo und nicht nur bis Banja Luka verlangt, die Forderung musste aber wieder fallen gelassen werden, was sich später als folgenschwerer Fehler erweisen würde.<sup>235</sup> Die Papiere waren mit nur drei Prozent jedenfalls niedrig verzinst und letztlich sollte hauptsächlich Hirsch selber davon profitieren.<sup>236</sup>

Ursprünglich hatte Baron Hirsch geplant Bau und Betrieb mit der österreichischen Südbahngesellschaft, unter Beteiligung Wiener Banken, zu übernehmen. Die Pforte verweigerte diesem Vorhaben ihre Zusage, weil damit der österreichische Einfluss beim Bau der strategisch wichtigen Linien zu groß geworden wäre.<sup>237</sup> In der Folge nahm Baron Hirsch den Bau selbst in die Hand, nur der Betrieb sollte durch die Südbahn abgewickelt werden. Diese Kombination verlor wiederum in Wiener Finanzkreisen, wegen gegenläufiger Interessen der Beteiligten, zunehmend an Vertrauen. In der Folge konnte die Südbahn die Finanzierung nicht mehr sicherstellen und stieg aus. Dies zwang Baron Hirsch unter Beziehung von Partnern die „Societe imperiale de construcion et d'exploidation de chemins de fer de la Turquie d'Europe“, der Gesellschaft zum Bau bzw. Betrieb der türkischen Bahnen, zu gründen.<sup>238</sup>

Nachdem die Konzession und die Frage der Betriebsgesellschaften geklärt waren, stellte sich die Frage ob die Bahn über Bosnien oder über Serbien gebaut werden sollte. Baron Hirsch forderte die Anrainerstaaten Österreich-Ungarn, Serbien und das Osmanische Reich gemeinsam eine Lösung zu finden. Während Außenminister Andrassy anfangs für einen Bahnschluss über Bosnien war, sah er später die Notwendigkeit einer Linie nach Belgrad und meinte diese Bahn sei für Ungarn eine Existenzfrage, wenn möglich sollten aber beide gebaut werden.<sup>239</sup> Bei einer Konferenz in Wien 1871 konnte man sich auf schließlich auf

---

<sup>233</sup> PALOTAS 1982, S. 276

<sup>234</sup> KLENNER 2002, S. 101

<sup>235</sup> RECHBERGER 1958, S. 120

<sup>236</sup> KLENNER 2002, S. 101

<sup>237</sup> KONTA 1914c

<sup>238</sup> RECHBERGER 1958, S. 96ff

<sup>239</sup> Schreiben von Hohenwart über die bosnischen Bahnen bzw. die türkischen Anschlussbahnen, Wien, 05.08.1871, OeStA-AVA-Verkehr Hof u. Min.-Handelsministerium-Präsidium-1871- Karton12, HM 1871-337

den Bau beider Varianten einigen. Während des Baubeginns war man zwar auf den Anschluss bei Sisak fixiert, hatte aber auch eine Variante nach Serbien geplant. In Wien war man sich bezüglich der Anschlussfrage uneinig, für Ministerpräsidenten Beust war zunächst wichtig, dass die Verbindung nach Konstantinopel überhaupt gebaut wurde.<sup>240</sup> Aus staatspolitischen Gründen war die bosnische Linie zu bevorzugen, aus Sicht der Wiener Handelsinteressen sprach aber auch vieles für die serbische Linie. Die Pforte wiederum bevorzugte die bosnische Linie zur Sicherung ihrer Gebiete, auch wenn klar war, dass eine Bahn durch das gebirgige Bosnien nicht nur länger, sondern vor allem auch teurer in Bau und Betrieb sein musste. Serbien trat vehement für die Errichtung einer Strecke über Belgrad ein. Dazu hatte sich Hirsch bei der Konferenz in Wien auch verpflichtet, da sich zwei Linien aber gegenseitig Konkurrenz machen mussten, konnte diese Zusage nicht im Interesse Hirschs sein.<sup>241</sup>

Neben der Variante über Bosnien oder Serbien standen auch Trassen über Rumänien bzw. Bulgarien im Gespräch, die ebenfalls eine Umgehung Serbiens ermöglicht hätten. Dies wäre im Interesse des Osmanischen Reiches als auch Österreichs gewesen.<sup>242</sup> Serbien indessen war politisch uneinig. Einerseits war Belgrad bestrebt seine eigenen Interessen zu verfolgen, andererseits sollte auch das benachbarte Bosnien berücksichtigt werden, was aber eine Teilung der Gewinne bedeuten würde. Der Regentschaftsrat des minderjährigen Fürsten Milan Obrenović und die Volksversammlung unterstützten den Bau der Bahn durch Serbien, wobei man in der Frage des konkreten Anschlusses bei Novi Pazar oder Niš keine Präferenzen hatte. Kritische Stimmen in Bosnien forderten angesichts des hohen Kapitalbedarfes den Bau auf einen günstigeren Zeitpunkt zu verschieben. Die Industrie war noch nicht entwickelt genug und die Kredite würden das Land zusätzlich belasten, zudem wäre den weiter entwickelten Ländern eine Möglichkeit geboten die Ressourcen und Wälder des Landes auszubeuten. Die Befürworter des Bahnbaues befürchteten, dass jede weitere Verzögerung dazu führen würde, dass Serbien abseits der Verkehrswege zu liegen kommen musste.<sup>243</sup>

Belgrad wandte sich also an Konstantinopel um in den Trassenplänen berücksichtigt zu werden und verlangte bei der Ausschreibung der Türkenlose die Berücksichtigung einer Bahn über Serbien.<sup>244</sup> Das Osmanische Reich blieb zunächst ablehnend, da die Pforte aber nicht gewillt war mit dem nach Unabhängigkeit strebenden Serbien ernsthaft zu kooperieren, wurden mehrere Anschlussgesuche abgelehnt. Als doch Angebote zu einer Anbindung Serbiens vorgelegt wurden, waren die Offerte so hoch, dass Serbien die Verhandlungen mit Hirsch aus rein taktischen Gründen bis 1871 fortsetzte, sich die Angebote aber gar

---

<sup>240</sup> PALOTAS 1989, S. 596f

<sup>241</sup> RECHBERGER 1958, S. 128ff

<sup>242</sup> BÜCHELEN 1879, S. 43ff

<sup>243</sup> MILIC 1993, S. 39

<sup>244</sup> KONTA 1914b, S. 455

nicht leisten konnte.<sup>245</sup> Konkreter waren zunächst die Versuche eines Bahnanschlusses auf ungarischem Boden nach Zemun. Doch obwohl 1869 der Staatsbahn eine Vorkonzession erteilt wurde, scheitert dieser Anlauf ebenso wie Versuche einer Anbindung Budapests an die serbische Grenze in den folgenden Jahren.<sup>246</sup>

Im Vertrag mit Baron Hirsch wurde schließlich Brod an der Save als Anschlusspunkt der türkischen Bahnen angenommen, da hier vom günstigeren Terrain ausgegangen wurde.<sup>247</sup> Aus Sicht von Baron Hirsch musste ebenfalls diese Variante bevorzugt werden, da die Unbeständigkeit Serbiens und dessen finanziellen Schwierigkeiten einen raschen Bahnbau unrealistisch erscheinen ließen.<sup>248</sup> Von ungarischer Seite wurde nochmals betont, dass ein bosnischer Anschluss über Sisak nur genehmigt werden könnte, wenn eine Bahn über Belgrad realisiert werden würde. Dieses von Ungarn mit Serbien abgesprochene Vorgehen, nötigte Hirsch mit Belgrad Verhandlungen aufzunehmen. Die Besprechungen verliefen jedoch ergebnislos, da Serbien sich auf Grund seiner finanziellen Belastungen zierte konkrete Zusagen zu machen. Nach dem einstweiligen Scheitern der Belgradroute bemühte sich Ungarn um eine Trasse über Brod, da eine Anbindung über Novi den Orienthandel an Budapest vorbei nach Wien gelenkt hätte.<sup>249</sup> Da eine Trasse entlang der Drina zu nahe an der serbischen Grenze verlaufen würde, bevorzugte Andrassy die Streckenführung über Brod, die zwar länger und teurer als jene über Novi wäre, aber Ungarn die Kontrolle über den Orienthandel erlauben würde. Das Osmanische Reich hingegen war unentschlossen und ordnete detaillierte Studien in Bosnien an um einen besseren Überblick der möglichen Trassen zu erhalten.<sup>250</sup>

Diese Trassenstudien begannen 1869, wobei ursprünglich bereits im Jahr darauf erste Tunnelabschnitte gebaut hätten werden sollten. Schwierigkeiten ergaben sich bei der Überwindung der Wasserscheiden in der Nähe von Travnik, Sarajevo und Novi Pazar, was längere Tunnellösungen unumgänglich machte. Die größten technischen und Herausforderungen bereitete der gebirgige Sandschak von Novi Pazar wo Höhenunterschiede ähnlich der Semmering- oder Brennerbahn überwunden werden mussten. Aus strategischen Überlegungen sollte die Nähe der serbischen Grenze gemieden werden sollte. Technisch schien die Umsetzung zwar möglich, Aufwand und die Kosten wurden jedoch außerordentlich hoch eingeschätzt. Die Studie von Geiger und Lebret kam jedoch zu dem optimistischen Schluss, dass über „kurz oder lang, auch Bosnien von einer Weltbahn durchschnitten werden“ würde.<sup>251</sup>

---

<sup>245</sup> MILIC 1993, S. 38

<sup>246</sup> KONTA 1914a, S. 448

<sup>247</sup> RECHBERGER 1958, S. 64

<sup>248</sup> RECHBERGER 1958, S. 103

<sup>249</sup> RECHBERGER 1958, S. 136ff

<sup>250</sup> RECHBERGER 1958, S. 149ff

<sup>251</sup> GEIGER und LEBRET 1873, S. 11ff



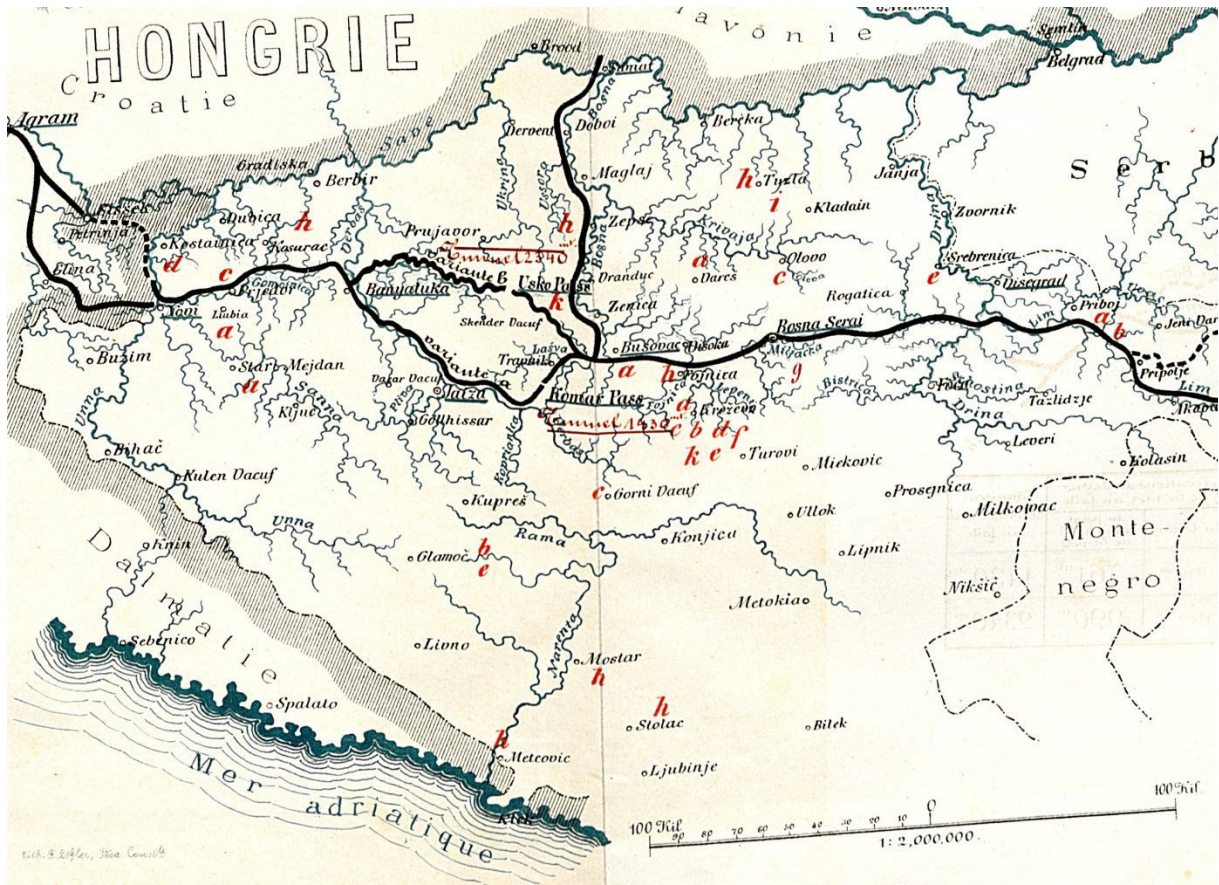


Abbildung 4: Studien des technischen Direktors der CO Ingenieur Pressel (siehe Planbeilage im Anhang).<sup>252</sup>

### 3.2.3 Änderung des Vertrages mit Hirsch

Hirsch war zuerst vor allem darum bemüht die Strecke Konstantinopel-Edirne bzw. nach Enos zu bauen, wofür die Baupläne 1870 fertiggestellt waren. 1871 begann der Bau der Strecke von Saloniki nach Mitrovica, im selben Jahr war auch die Strecke nach Banja Luka fast fertig, der Anschluss nach Sisak war hingegen noch nicht fixiert eine zusätzlich Anbindung nach Brod in Aussicht gestellt.<sup>253</sup> In Plowdiw erreichte die Bahnstrecke den Fuß des Balkengebirges, die Gebirgsbahnen in Bosnien waren hingegen noch nicht einmal fertig trassiert.<sup>254</sup>

Mit der Niederlage Frankreichs im türkisch-französischen Krieg und dem Tod des westlich orientieren Ali Paschas kam es zu einer abrupten Wende im Bahnbau.<sup>255</sup> Sein Nachfolger, der Alttürke Mahmud Pascha stand der Bahnverbindung nach Zentraleuropa äußerst skeptisch gegenüber, wodurch sich erhebliche politische Probleme ergaben, welche die Umsetzung der Bahnprojekte verzögerten.<sup>256</sup> Der neue Sultan war gegen die Bahn durch Bosnien

<sup>252</sup> Karte „Chemins de Fer de la Bosnie“ (Bosnische Eisenbahnen), Wilhelm Pressel, 1874, OeStA-AVA-Verkehr-Reg.v.EG-Südbahngesellschaft-KFJOB-Karton-2, Sandschakbahn 2.5 V.Theil 3

<sup>253</sup> RECHBERGER 1958, S. 125ff

<sup>254</sup> RIEDL gehalten am 1908, S. 3f

<sup>255</sup> RIEDL gehalten am 1908, S. 5

<sup>256</sup> KLENNER 2002, S. 101f

und die Verbindung mit Mitteleuropa und forcierte Bahnstrecken durch das heutige Bulgarien und Rumänien, die eine Anbindung mit Russland garantierten. Die Politik des neuen Sultans stellte die, in Abschnitten bereits fertiggestellte, Strecke durch Bosnien infrage, hinzu kamen schwere Differenzen zwischen Baufirma und türkischer Regierung.<sup>257</sup> Hatte die Pforte anfangs noch großzügige Förderungen für die zu bauenden Bahnen erteilt, konnten nach einigen Jahren die Bausubventionen und Reinertragsgarantien nicht mehr gezahlt werden. Zudem regte sich beträchtlicher Widerstand gegen die überzogenen Forderungen der Hirsch'schen Gesellschaft. Die Förderungen der Strecken waren pro Kilometer erteilt worden, dabei sollen die Trassen unnötig verlängert worden sein um höhere Prämien zu kassieren, zusätzlich erfolgte die Ausführung in minderwertiger Qualität. Während sich der Bau der topografisch anspruchsvollen bosnischen Linie verzögerte, wurde der Bau von den Häfen im flacheren Gelände umso rascher ausgeführt. Durch den Staatsbankrott im selben Jahr konnte die Hohe Pforte ihren finanziellen Verpflichtungen endgültig nicht mehr nachkommen. Die Societe imperial gab daraufhin aus Furcht vor Verlusten ihre Konzession 1872 zurück an die türkische Regierung, diese übernahm damit Haftung und Tilgung der Türkenlose, hatte damit aber auch wieder die uneingeschränkte Verfügung über die Linien.<sup>258</sup>

Die Pforte kündigte daraufhin den Vertrag mit Hirsch, worauf sich dieser den Weiterbau der günstig zu bauenden Linien sicherte, während dem Osmanischen Reich die teuren Gebirgsbahnen sowie die unwichtigeren Anschlussbahnen blieben.<sup>259</sup> Hirsch war es mit ausgeklügelten Verträgen zwischen Staat, Betreiber- und Baugesellschaft gelungen, den Bau unwichtiger Linien hinauszögern und so der Betreibergesellschaft Geld zu sparen. Waren die Bahnen bis 1872 bei staatlicher Reinertragsgarantie in Privatbesitz, so handelte es sich von nun an um ein Bahnnetz im Staatsbesitz. Dieser von Hirsch initiierte Übergang hatte für ihn praktisch kaum Auswirkungen, da er zwar nicht mehr Eigentümer, aber immerhin Generalbauunternehmer und langfristiger Pächter der Bahnen war. Das Osmanische Reich war nun Eigentümer, konnte aber nicht mehr Einfluss auf die Bahnen ausüben als vorher. Die Routenwahl hatte man schon mittels Konzessionen, Genehmigungen und Finanzgarantien steuern können.<sup>260</sup> Das Osmanische Reich förderte die Bahnen großzügig per Kilometer, was angesichts der wirtschaftlichen und geographischen Lage unumgänglich war. Das Staatsbahnnetz war nicht unter ideologischen oder strategischen Gründen angestrebt worden, es entstand unter dem Druck der Ereignisse. In den west- und mitteleuropäischen Staaten waren garantierte Staatsbahnen hingegen zu einem Teil des sogenannten „Manchestertums“ geworden. Bahnen sollten um jeden Preis gebaut werden, auch wenn der Staat sich durch unrentable Bahnen hoch verschulden musste.<sup>261</sup> Die meisten neuen Balkanstaaten waren aktive Verfechter des Staatsbahngedankens. Hier spielten nationale,

---

<sup>257</sup> HORN 1964, S. 6

<sup>258</sup> KLENNER 2002, S. 101f

<sup>259</sup> RECHBERGER 1958, S. 144ff

<sup>260</sup> KLENNER 2002, S. 102;

<sup>261</sup> WEICHS, S. 178

strategische und wirtschaftspolitische Überlegungen zur Etablierung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit eine wichtige Rolle.<sup>262</sup>

Durch die Neuordnung von 1872 verpflichtete sich die Hohe Pforte den Bau von zwei Verbindungslinien voranzutreiben, was ein zusammenhängendes rumelisches Netz garantieren sollte, das auch der Betreibergesellschaft Vorteile gebracht hätte. Der Bau der Strecke durch den Sandschak von Novi Pazar fiel der Vertragsänderung zum Opfer, was eine Verbindung von Österreich-Ungarn mit dem Osmanischen Reich vorerst verhinderte. Die Societe imperiale sollte als Generalbauunternehmer ein 1230 km langes Netz im europäischen Teil des Osmanischen Reiches mit Linien von Konstantinopel nach Mittelbulgarien mit zwei Abzweigungen bzw. die Strecken Banja Luka–Dobrljin und Saloniki – Mitrovica fertigstellen. Das Osmanische Reich baute also die unbestrittenen südlichen Strecken, die den regionalen Verkehrsbedürfnissen entsprachen.<sup>263</sup>

Auf der für Österreich wichtigen Achse von Bosnien nach Saloniki lagen davon 102 km auf der Strecke von Dobrljin nach Banja Luka in Bosnien und weiter im Süden führten 363 km Gleise von Mitrovica über Skopje nach Saloniki.<sup>264</sup> Die Strecke von Dobrljin bis Banja Luka wurde am 24.12.1872 eröffnet und bediente sechs Stationen (siehe Abbildung 9).Abbildung 9: Militärbahn Banja Luka-Dobrljin mit der späteren Erweiterung zum Bahnhof „Banjaluka-Stadt“. Ursprünglich wurde diese Strecke auch als Banja Luka–Novi-Bahn bezeichnet, obwohl der Endpunkt an der kroatischen Grenze bei Dobrljin lag. Während des Bahnbaues kam es zu Unruhen und die Bauausführung war von schlechter Qualität.<sup>265</sup> Aus technischer Sicht gab es auf diesem Streckenabschnitt keine großen Herausforderungen, da die Trasse erst durch das Una-, später durch das Prijeka- bzw. Vrbastal verlief, wobei keine nennenswerten Höhenunterschiede zu überwinden waren. Die Strecke war nach ihrer Fertigstellung eine doppelte Sackgasse, der Betrieb gestaltete sich kostspielig und unwirtschaftlich worauf die Strecke am 14.1 November 1875 wieder eingestellt wurde.<sup>266</sup>

1873 erklärte sich Konstantinopel noch einmal bereit innerhalb von 10 Monaten eine Verbindung von Banja Luka nach Sarajevo bzw. von Šamac durch das Bosnatal mit Anschluss an die rumelischen und makedonischen Linien zu errichten. Im Gegenzug gab Ungarn seine Zusage entsprechende Anschlussbahnen in derselben Zeit zu errichten.<sup>267</sup> Das Unternehmen geriet allerdings ins Stocken als es in Bosnien zu Unruhen kam und Ungarn die Unterstützung für die Strecke vom Grenzübergang Dobrljin nach Sisak versagte.<sup>268</sup> Die Unfähigkeit der Habsburger Monarchie sich auf einen Anschlusspunkt zu verständigen, hatte

---

<sup>262</sup> KLENNER 2002, S. 104

<sup>263</sup> KLENNER 2002, S. 101ff

<sup>264</sup> WITTEK von 1917, S. 299

<sup>265</sup> FEVZIJA 2008, S. 17ff

<sup>266</sup> HORN 1964, S. 6f

<sup>267</sup> KONTA 1914b, S. 453f

<sup>268</sup> JORDAN Peter 1993, S. 21; vlg. auch Kurt Wessely (1873), Die wirtschaftliche Entwicklung von Bosnien-Herzegowina. In: Adam Wandurszka- Peter Urbanitsch (Hgg), die Habsburgermonarchie 1848-1914, Bd 1: die wirtschaftliche Entwicklung, hg von Alois Brusatti, Wien, S. 548.

zum Scheitern der bosnischen Linie mitbeigetragen. Russland erhielt politisch-strategischen Zugriff auf den Balkan und durch die Bahnen von den Häfen ins Landesinnere verbesserte sich der Zugang der Westmächte, während Österreich-Ungarn von diesen Märkten ausgeschlossen blieb.<sup>269</sup>

Die Zeit vor 1873 war in Österreich und Ungarn eine Phase der Hochkonjunktur und des Bahnbaues gewesen. Die Hoffnung auf Gewinn und der liberale Fortschrittsliberalismus zeigte die enorme Entwicklungsfähigkeit des Verkehrs auf, der die wirtschaftliche Vernunft sprengte und auch zu negativen Aspekten wie Börsen- und Bodenspekulation führte. Mit der zweiten großen Weltwirtschaftskrise von 1873 sollte diese rege Bautätigkeit abrupt enden.<sup>270</sup> War es dem Osmanischen Reich schon ab 1871 schwierig gefallen den Bahnbau zu finanzieren, musste 1873 eingesehen werden, dass die Finanzierung der Bahn gescheitert war. Bis dahin waren vier Linien von Konstantinopel nach Septemvri, von Alexandroupol nach Edirne, von Saloniki nach Mitrovica und von Dobrljin nach Banja Luka gebaut worden.<sup>271</sup> 1876 kam es ob der zerrütteten Staatsfinanzen zu einer Zahlungseinstellung seitens der Osmanischen Regierung, es waren aber ohnehin nur mehr einige kleinere Lückenschlüsse offen geblieben.<sup>272</sup>

In Serbien erklärte Fürst Milan Obrenović 1873 den Bahnbau abermals zur wichtigsten Aufgabe seiner Regierung und ein Jahr später versicherte die türkische Regierung nun doch einen Bahnanschluss bei Niš herzustellen ohne jedoch ein konkretes Datum zu nennen. In der Zwischenzeit hatte es sich Ungarn mit Österreich über die Linienführung von Budapest über Zemun nach Konstantinopel geeinigt.<sup>273</sup> Gleichzeitig kam es zu einer Annäherung von Baron Hirsch mit der Pforte bzw. Ungarn mit Serbien was Hoffnung auf einen Bahnbau durch Serbien machte. 1875 stimmte die serbische Nationalversammlung dem Gesetz über den Bau der Eisenbahnlinie von Belgrad über das Moravatal an die türkische Grenze bei Aleksinac zu, mit dem Eintreten Serbiens in den russisch-türkischen Krieg 1876 wurde diese Hoffnung aber wieder zerstört.<sup>274</sup>

#### 3.2.4 Projekt Wien–Saloniki-Bahn

Die Bestrebungen der Habsburger Monarchie ihren Einfluss am Balkan auszubauen waren zunächst nur mäßig erfolgreich, vor allem der öst.-ung. Ausgleich und die folgenden langwierigen Diskussionen um die Frage des Anschlusspunktes der türkischen Eisenbahnen zeigten die Schwäche der Eisenbahnpolitik. Ein Versuch die Position Wiens zu stärken und den Orienthandel in der Hauptstadt der Monarchie zu bündeln, war die Wien–Saloniki-Bahn. Am einen Ende dieser Balkanachse lag Wien als Schnittpunkt österreichischer und

---

<sup>269</sup> PALOTAS 1989, S. 597

<sup>270</sup> BACHINGER, S. 291f

<sup>271</sup> HORN 1964, S. 6

<sup>272</sup> KONTA 1914c, S. 495

<sup>273</sup> VALENTIC 1993, S. 125

<sup>274</sup> RECHBERGER 1958, S. 162ff

mitteleuropäischer Bahnen, am anderen Ende Saloniki. Der zweitgrößte Hafen des Osmanischen Reiches hatte eine strategisch günstige Lage, die im Hinblick auf den Suezkanal weiter an Bedeutung gewann. Die Donaumonarchie sollte zum größten Nutznießer dieser 1869 fertiggestellten Schifffahrtsverbindung werden und Saloniki wurde als wichtiger Schlüsselpunkt für den österreichisch-ungarischen Handel generell und im speziellen mit Indien gesehen. Eine Eisenbahn über den Balkan bis zum Hafen von Saloniki sollte die schnellste Verbindung von Westeuropa zum Suezkanal darstellen. Die Entfernung von Saloniki nach Alexandrien war um 300 km kürzer als die Strecke über Brindisi, zudem konnten Züge die Landstrecke doppelt so schnell zurücklegen als der Schiffsverkehr die Seestrecke, was vor allem gegenüber dem Hafen von Triest eine deutliche Zeitersparnis bedeutet hätte.<sup>275</sup> Die Hoffnung Österreich mit der Verbindung nach Saloniki zu einem Mittler zwischen Orient und Okzident zu etablieren, war jedoch umstritten. Der Transport über den türkischen Hafen wäre zwar schneller, aber auch teurer gewesen als etwa über Triest, zumal die Topografie Bosniens eine Gebirgsbahn ähnlich dem Semmering erfordert hätte.<sup>276</sup> Durch eine Bahnverbindung bestand zwar die Möglichkeit neue Absatzgebiete zu erschließen, durch die Verbindung über mehrere Länder waren aber auch mehrere Bahngesellschaften involviert, was die Route für Deutschland, Frankreich oder England weniger attraktiv gemacht hätte.<sup>277</sup> Die Strecke wäre laut Berechnung von 1879 nur dann wirtschaftlich zu führen gewesen wenn sich der England-Indien-Verkehr auf die Trasse verlagert hätte. Büchelen kommt zum Schluss, dass die Überlandroute nach Indien nicht über Saloniki geleitet werden könnte und diese anderen Häfen wie Brindisi oder Marseille vorbehalten wäre, vielmehr wäre mit einem Schaden für Triest und Rijeka zu rechnen.<sup>278</sup> Die Strecke wurde „als Export-Handelslinie für unsere Fabricate [sic] nicht notwendig“ erachtet, während sie aus politisch-militärischen Gründen „ein Gebot der Klugheit“ gewesen wäre.<sup>279</sup>

Diese Überlegungen veranlassten die erste österreichische Schifffahrts-Canal-AG, sich um eine Eisenbahnkonzession zu bemühen. Diese wurde ihr 1872 erteilt, zwei Jahre später folgte die Bewilligung zu Vorarbeiten für eine Bahnverbindung von Wien über Aspang-Friedberg-Radkersburg und weiter bis an die kroatische Grenze wo der Anschluss an das ungarisch-kroatische Netz erfolgen sollte. Dort war eine Weiterführung an die türkische Grenze geplant, wo bei Dobrljin der Übergang zur bereits im Bau befindlichen Strecke nach Banja Luka erfolgen sollte. Die Bahn sollte weiter eine Verbindung mit Mitrovica herstellen, das 1874 einen Bahnanschluss nach Saloniki erhalten hatte.<sup>280</sup> Der Konzessionserteilung des Wiener Reichsrates lag die Hoffnung zugrunde, dass die Türken mit einer bosnischen

---

<sup>275</sup> BÜCHELEN 1879, S. 31ff

<sup>276</sup> SINGER 1879, S. 20ff

<sup>277</sup> KOS 1996, S. 190f

<sup>278</sup> BÜCHELEN 1879, S. 31ff

<sup>279</sup> SINGER 1879, S. 20ff

<sup>280</sup> KLETTER 2006, S. 28





Abbildung 5: Pläne für eine Bahnverbindung Wien–Saloniki 1873.<sup>285</sup>

Gebirgsstrecke den Anschluss an Mitrovica über Banja Luka–Sarajevo–Novi Pazar bewerkstelligen würden.<sup>281</sup> Die Weltwirtschaftskrise 1873 und die Folgen am Kapitalmarkt machten eine Finanzierung dieses Großprojektes jedoch illusorisch, zusätzlich musste die Strecke von Dobrljin nach Banja Luka mangels Ertrages bereits 1875 wieder eingestellt werden. Trotzdem wurden bis 1876 weiter Vorarbeiten getätigt, um eine Bahn von Wien bis nach Dobrljin zu realisieren.<sup>282</sup> Es wurden sogar Trassengrenzsteine mit der Aufschrift W.S.B (Wien–Saloniki–Bahn) bestellt.<sup>283</sup> Für die Finanzierung konnte in der Folge die „Société Belge de chemins de fer“ gewonnen werden, die 1877 erteilte Konzession beschränkte sich auf Grund der geänderten Umstände jedoch auf die 85 km lange Strecke Wien–Aspeng, die 1881 eröffnet wurde.<sup>284</sup>

Von einer internationalen Verbindung von Mitteleuropa an die Ägäis wurden letztlich nur Teilstücke errichtet, statt einer Fernverbindung ans Mittelmeer erhielt Wien eine Lokalbahn zum Wechsel. Das Scheitern dieser Verbindung ist jedoch nicht nur auf die finanziellen

<sup>281</sup> POLLANETZ, Joseph / WITTEK, Dr. Heinrich Edler von 1878, S. 538f

<sup>282</sup> HAEMMERLE 1904, S. 7

<sup>283</sup> KLETTER 2006, S. 29

<sup>284</sup> SLEZAK 1981, S. 22f

<sup>285</sup> KLETTER 2006, S. 28

Schwierigkeiten in Folge der Weltwirtschaftskrise zurückzuführen. Neben der Unfähigkeit des Osmanischen Reiches eine Verbindung nach Europa zu errichten und der schwankenden außenpolitischen Orientierungen des Osmanischen Reiches, hatte es auch innerhalb der Monarchie Gegensätze gegeben.<sup>286</sup> Ungarn war, ähnlich wie bei den Bahnprojekten des Barons Hirsch, nicht interessiert die Handelsströme in das Osmanische Reich über Wien verlaufen zu lassen. Deswegen weigerte man sich einer österreichischen Privatbahn für den Abschnitt von der österreichisch-kroatischen Grenze bis Dobrljin eine Konzession zu erteilen. Damit war die Umsetzung einer wichtigen Teilstrecke von Wien nach Saloniki nicht umsetzbar, was letztlich den Wert der gesamten Strecke erheblich minderte.<sup>287</sup>

---

<sup>286</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 144; vgl. auch Dimtschoff (1894), Das Eisenbahnwesen auf der Balkanhalbinsel, Bamberg, S. 5-11  
<sup>287</sup> HAEMMERLE 1904, S. 7





## 4 Militärisch motivierte Bahnen

### 4.1 Berliner Kongress und das Mandat für Österreich-Ungarn

#### 4.1.1 Aufstände in Bosnien und Russisch-Türkischer Krieg

1875 kam es in der Ostherzegowina zu Unruhen, die sich rasch auf weite Teile von Bosnien und der Herzegowina ausbreiteten. Auslöser war die Ohnmacht des Osmanischen Reiches der Unterdrückung der christlichen Bauern durch die muslimischen Landherren Einhalt zu gebieten. Die Rivalität der Großmächte, die Idee des Panlawismus und Geheimdienstaktionen, die von Serbien und Montenegro aus gesteuert wurden, taten das Ihrige zur Eskalation der Lage bei. Die türkischen Autoritäten versuchten den Aufstand zu unterdrücken, worauf Montenegro und Serbien den christlichen Aufständischen zu Hilfe eilten und dem Osmanischen Reich den Krieg erklärten. Als Montenegro und Serbien knapp vor einer Niederlage standen und es auch in Bulgarien zu Aufständen kam, intervenierte Russland. Im Frühjahr 1878 erreichten russische Truppen Konstantinopel was letztlich zur klaren Niederlage des Osmanischen Reiches führte.

Das „Friedensdiktat“ von San Stefano, das im März desselben Jahres folgte, erklärte Bosnien zur autonomen Provinz mit eigenem Parlament und teilte den erst 1872 gegründeten Sandschak von Novi Pazar zwischen Serbien und Montenegro auf. Ein schmaler Korridor sollte die Verbindung zwischen Bosnien und dem Rest des Osmanischen Reiches sicherstellen. Die Grenzziehung erfolgte jedoch so, dass der Bau einer Bahn durch den Sandschak nicht mehr möglich gewesen wäre. Dies widersprach eindeutig den Interessen Wiens, da dieses Gebiet bzw. eine Bahn durch den Sandschak, eine Schlüsselrolle in den weiteren strategischen Überlegungen am Balkan einnahm.<sup>288</sup> Da der Vertrag von San Stefano den Verlust fast aller osmanischen Besitzungen in Europa und die Etablierung eines Großbulgarischen Reiches zur Folge gehabt hätte, fürchteten zudem Großbritannien und Frankreich den verstärkten Einfluss Russlands. Daraufhin kam es auf Vorschlag Bismarcks zum Berliner Kongress, wo die politischen Einflusssphären in Südosteuropa neu definiert werden sollten.<sup>289</sup>

#### 4.1.2 Österreichs Interesse an Bosnien

Am Berliner Kongress bot sich Österreich-Ungarn die Möglichkeit aktive über die neuen Grenzziehungen bzw. Machtverhältnisse am Balkan auszuverhandeln und man sah die Möglichkeit für eine territoriale Expansion. Schon Ende des 18. Jahrhunderts hatte es Überlegungen gegen Serbien und Bosnien in die Habsburger Monarchie einzugliedern. In Bosnien war Österreich 1787 einmarschiert, mit dem Frieden von 1791 wurde die Provinz aber

---

<sup>288</sup> MAY 1938, S. 498

<sup>289</sup> BUCHMANN 1999, S. 224

wieder geräumt, was als Verzicht Österreichs auf weitere Eroberungen in den Balkangebieten aufgefasst wurde. Mit dem Erwerb des dalmatinischen Küstenlandes von Venedig 1814 und wuchs die strategische Bedeutung Bosniens, als wirtschaftliches Hinterland für die dalmatinischen Häfen und als militärischer Schutz für die Küste.<sup>290</sup> Im Konflikt um die Sezession Montenegros 1853 drohte Österreich mit dem Einmarsch in Bosnien und der Herzegowina, womit das Expansionsziel erstmals offiziell genannt war.<sup>291</sup> Obwohl sich der außenpolitische Fokus der Habsburger Monarchie ab 1867 auf den Balkan richtete, war Außenminister Andrassy 1870 der Meinung Bosnien und die Herzegowina könne man Serbien überlassen, doch zwei Jahre später änderte sich die Meinung des Außenministers grundlegend. Andrassy wurde zu einer treibenden Kraft des österreichischen Expansionsdranges am Balkan.<sup>292</sup> Es kam zu einer starken Bindung der österreichischen Außenpolitik an militärische Interessen und das Vorgehen von Außen- und Kriegsministerium waren eng akkordiert.

In dieser Phase war eine starke Verbindung der österreichischen Außenpolitik mit militärischen Interessen zu erkennen und das Vorgehen von Außenministerium und Kriegsministerium waren eng akkordiert. Mit dem Dreikaiserabkommen vom Oktober 1873 gelang es Österreich sich in die russisch-deutsche Freundschaft zu integrieren, was zu einer Stabilisierung der Außenpolitik führte. Dies bedeutete für Russland wiederum, dass es in Zukunft Österreich in seiner Orientpolitik einplanen musste um Deutschland nicht als Verbündeten zu verlieren.<sup>293</sup> Unbeirrt davon sprach Russlands Außenminister Gortschakow 1874 von einem casus belli im Falle einer Besetzung Bosniens und der Herzegowina durch Österreich-Ungarn.<sup>294</sup> 1875 wurde im Rahmen einer weiteren Geheimkonferenz das militärische Interesse der Monarchie an Bosnien zur Absicherung Dalmatiens bekundet, weiter sollte durch Garnisonen im Sandschak die Kontrolle über Serbien, Montenegro und Mazedonien erlangt werden.<sup>295</sup>

*„...die Rektifizierung unserer Südwestgrenze, damit zusammenhängend die Besitzergreifung von Bosnien und der Herzegowina und die Gewinnung eines Hinterlandes für unsere dalmatinischen Küsten ins Auge gefaßt [sic!]. Dieses Ziel ist ein anerkannt richtiges, es handelt sich nur darum, wann und wie es erreicht werden könne.“*

Dieses Zitat von belegt, wie deutlich der Wille zur Annexion Bosniens und der Herzegowina in inoffiziellen Kreisen kommuniziert wurde. Die Bedeutung für die österreichisch-ungarische Monarchie wurde mit der Funktion als Hinterland von Dalmatien, mit historischen Anrechten Ungarns auf Bosnien und mit handels- und militärpolitischen Überlegungen ge-

---

<sup>290</sup> NOVOTNY 1957, S. 15ff

<sup>291</sup> BUCHMANN 1999, S. 215

<sup>292</sup> HASELSTEINER 1982, S. 228

<sup>293</sup> FOURNIER 1909, S. 7f

<sup>294</sup> NOVOTNY 1957, S. 15ff

<sup>295</sup> SUPPAN 1978, S. 111

rechtfertigt. Zusätzlich sollte die Bildung neuer Nationalstaaten am Balkan verhindert werden.<sup>296</sup> Von Beck forderte in seinen militärischen Betrachtungen nicht nur die Besetzung des Sandschaks, sondern auch von Saloniki. Könnte dieses Ziel nicht erreicht werden „so hieß das so viel, als uns für immerwährende Zeiten den Ausgang und den Weg zum Ägäischen Meere selbst abzusperren und mohammedanischen Elemente zu unserem Vorteil zu bedienen und diese Stämme gegen die südslawischen auszuspielen“.<sup>297</sup>

Befürchtungen westeuropäischer Staaten zur Annexion dementierten Kaiser Franz Josef im Zusammenhang mit den Aufständen in Bosnien und der Herzegowina: „Ich denke in keiner Weise an Annexion“ und „hoffe und wünsche lebhaft, daß [sic] diese Länder auch diesmal noch befriedet werden...“<sup>298</sup> Da im österreichischen bzw. ungarischen Parlament mit einer ablehnenden Haltung in Sachen Annexion zu rechnen war, wurden diese Überlegungen geheim gehalten. Bei Geheimverhandlungen 1876 wurde die Annexion fixiert, es sollte allerdings erst dann soweit sein wenn „die innere Gärung des Orients Verhältnisse hervorbringt, die ein Eingreifen einerseits nach Innen und Außen zu legitimieren geeignet sind.“<sup>299</sup> In Anbetracht des starken russischen Einflusses auf Serbien gab Außenminister Andrassy 1876 die Erklärung ab, dass die Lande von „Dalmatien, Kroatien und Slawonien eingeschlossenen Gebiete [Anm.: Bosnien] von Serbien besetzt und behalten werden.“<sup>300</sup> Andrassy war weiter der Meinung, dass Serbien auch Ansprüche auf Dalmatien stellen könnte und Österreich unter Umständen gezwungen wäre, Serbien zu annektieren.<sup>301</sup> Sowohl im Reichsstädter Abkommen von 1876 als auch im Ofen-Pester Vertrag von 1877 hatte der russische Außenminister Nowikow Österreich Bosnien und die Herzegowina versprochen bzw. eine Teilung der Interessenssphäre am Balkan entlang der Linie Timok-Ägäis vorgeschlagen.<sup>302</sup> Damit hätte Österreich-Ungarn auch die Kontrolle über Serbien und bis nach Saloniki erhalten. Im Präliminarfrieden von San Stefano widerrief Russland diese Abmachung allerdings wieder und Bulgarien wurden bedeutende Gebietsgewinne zugesprochen womit sich der russische Einfluss am Balkan beträchtlich ausgeweitet hätte.<sup>303</sup>

Auch der Handel forderte die Expansion in den Orient womit auch die Forderung nach besseren Verkehrsverbindungen einherging.<sup>304</sup> Jahrelang hatte Wien nachhaltigen Widerstand gegen moderne Verkehrssysteme in Bosnien und Serbien gezeigt um das Handels- und Exportmonopol der Südbahn am Westbalkan zu schützen. Damit wurde nicht nur die Entwicklung am Westbalkan gehemmt, sondern auch in den eigenen Grenzgebieten. Erst

---

<sup>296</sup> HASELSTEINER 1982, S. 232

<sup>297</sup> HASELSTEINER 1982, S. 236

<sup>298</sup> BUCHMANN 1999, S. 221

<sup>299</sup> PALOTAS 1982, S. 272f

<sup>300</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 6

<sup>301</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 6

<sup>302</sup> MAY 1938, S. 498

<sup>303</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 6f

<sup>304</sup> PALOTAS 1982, S. 274f

als sich die engen wirtschaftlichen Verbindungen mit dem Deutschen Bund zu lösen begannen erfolgte ein Umdenken.<sup>305</sup> Auslöser war die Weigerung Berlins die bisherigen Handels- und Zollbedingungen zu verlängern, womit österreichische Industriewaren in Deutschland nicht mehr konkurrenzfähig waren. Während Österreich-Ungarn in Orşova, Kikinda und Sisak Rumpfbahnen ohne Anschluss nach Süden errichtet, war der türkische Markt bereits teilweise durch England und Frankreich mittels Stichbahnen von den Häfen erschlossen.<sup>306</sup> In Ungarn hoffte man hingegen weiter den Export seiner Agrarprodukte am deutschen Markt steigern zu können und war gegen eine feste Bindung der Balkanländer sowie gegen eine territoriale Expansion.<sup>307</sup>

Die Wirtschaftskrise 1873 verstärkte die Forderungen zur wirtschaftlichen Erschließung des Balkans um damit durch eine Steigerung des Absatzes die Krise zu überwinden. Eisenbahnanschlüsse sollten zu Rumänien, Serbien und Bosnien gebaut werden, die weiterführenden Linien von den jeweiligen Ländern innerhalb von drei Jahren errichtet und von einer Kommission in Wien kontrolliert werden. Wirtschaftliche Integration bei staatlicher Souveränität von Serbien, Montenegro, Bosnien und der Herzegowina und dachte an eine Zollunion, die diese Länder binden und gleichzeitig (aggressiven) militärischen Überlegungen vorbeugen sollten. Für Andrassy war am Berliner Kongress klar, dass Österreich die sich ihm bietenden Möglichkeiten zur politischen und wirtschaftlichen Erweiterung aktiv eingreifen müsse. Es sollte *"mit Kraft und Geschicklichkeit"* vorgegangen werden.<sup>308</sup>

#### 4.1.3 Politische Ergebnisse und Folgen des Berliner Vertrages

Der Berliner Kongress sollte für die politische Landkarte des Balkans auf Jahrzehnte hinaus prägend sein und bot Österreich die Möglichkeit seine expansiven außenpolitischen Interessen am Balkan umzusetzen. Andrassy bemühte sich aktiv um die Okkupation von Bosnien und der Herzegowina zu erreichen und wollte zusätzlich die Entstehung großer Balkanstaaten verhindern und das Osmanische Reich als stabilisierenden Faktor am Balkan erhalten.<sup>309</sup> Zusätzlich versuchten die österreichischen Diplomaten das Garnisonsrecht im Sandschak von Novi Pazar für Österreich-Ungarn auszuverhandeln. Dies sollte eine Transitroute nach Saloniki ermöglichen ohne Drittstaaten durchfahren zu müssen. Andrassy erhoffte sich dadurch, den baldigen Bau einer Bahnlinie nach Saloniki abzusichern.<sup>310</sup> Dem gegenüber standen die Interessen der ungarischen Reichshälfte zum Bau einer Anschlussbahn über Serbien. Wien wolle dem nur zustimmen wenn gleichzeitig eine Linie über Bosnien gebaut würde. Dieser Disput wurde durch Festlegung des Reichskriegsministeriums

---

<sup>305</sup> SAUER 1993, S. 48ff

<sup>306</sup> HAUPTMANN 1952, S. 143ff

<sup>307</sup> PALOTAS 1989, S. 600f

<sup>308</sup> HASELSTEINER 1982, S. 230

<sup>309</sup> NOVOTNY 1957, S. 15ff

<sup>310</sup> MAY 1938, S. 498

auf die Belgradroute beigelegt. In der bosnischen Route sahen die Militärs nur lokale Bedürfnisse befriedigt.<sup>311</sup>

Am 13. Juli 1878 wurde der Berliner Vertrag unterzeichnet, womit Österreich-Ungarn sich in seinem Bestreben Bosnien und die Herzegowina zu okkupieren durchsetzen konnte.<sup>312</sup> Mit Rücksicht auf die Interessen des Osmanischen Reiches wurde von einer Annexion abgesehen, zumal dies nach dem türkischen Grundsatz nur mit militärischer Gewalt möglich gewesen wäre.<sup>313</sup> Die Okkupation wurde als eine provisorisch betrachtet und wurde im Artikel 25 geregelt:

*Die Provinzen Bosnien und Herzegowina werden von Oesterreich-Ungarn besetzt und verwaltet werden. Da die österreichisch-ungarische Regierung nicht den Wunsch hegt, die Verwaltung des Sandjaks [sic!] von Novibazar [sic!] zu übernehmen, welches sich zwischen Serbien und Montenegro in südöstlicher Richtung bis jenseits Mitrovitza erstreckt, so wird die ottomanische Verwaltung daselbst fortgeführt werden. Um jedoch sowohl den Bestand der neuen politischen Ordnung, als auch die Freiheit und die Sicherheit der Verkehrswege zu wahren, behält sich Oesterreich-Ungarn das Recht vor, im ganzen Umfange dieses Theils [sic!] des alten Vilajets von Bosnien Garnisonen zu halten und Militär- und Handelsstraßen zu besitzen.<sup>314</sup>*

Diesen Auslegungen wurden auf Wunsch Konstantinopels durch eine Zusatzklausel ergänzt. Bilaterale Verhandlungen zwischen der österreichisch-ungarischen und der osmanischen Regierung sollten Detailfragen klären.<sup>315</sup> Mit dem Berliner Kongress war Österreich seinen außenpolitischen Zielen am Balkan näher gekommen und es waren konkrete Bedingungen für den Bahnbau gesetzt worden.<sup>316</sup> Obwohl der Sandschak nicht okkupiert worden war, konnte zumindest dessen Aufteilung verhindert werden. Dies hätte laut Andrassy für Österreich-Ungarn „die Absperrung vom Oriente sowie den Keim eines slawischen Großstaates“ bedeutet. Aus dieser und der folgenden Aussage des Außenministers erschließt sich die Bedeutung des Sandschaks für Bosnien:

*„...aus einer Position, die zu politischem und materiellem Einfluß [sic!] im Orient führen sollte, zu einer Sackgasse geworden, wir [Anm.: Österreich-Ungarn] wären militärisch von feindlich gesinnten Nachbarn umklammert, handelspolitisch gelähmt gewesen. Die Türkei wäre, von uns gänzlich isoliert kaum imstande gewesen, ihre Stellung in Albanien zu halten und der größere Teil der Provinz wäre naturgemäß Montenegro zugefallen.“<sup>317</sup>*

Österreich war mit der Okkupation nach den Gebietsverlusten im Westen des Reiches erstmals eine territorialer Zuwachs entstanden und Bosnien und die Herzegowina wurden teilweise sogar als Ersatz für Überseekolonien gesehen.<sup>318</sup> Es gab aber auch Kritiker die diesen

---

<sup>311</sup> PALOTAS 1982, S. 279

<sup>312</sup> NOVOTNY 1957, S. 59ff

<sup>313</sup> NOVOTNY 1957, S. 130ff

<sup>314</sup> Deutsches Reichsgesetzblatt Band 1878, Nr. 31, S. 307-345: Berliner Kongress 13.07.1878, Art. 25.

<sup>315</sup> Deutsches Reichsgesetzblatt Band 1878, Nr. 31, S. 307-345: Berliner Kongress 13.07.1878, Art. 25.

<sup>316</sup> PALOTAS 1989, S. 602ff

<sup>317</sup> FRASS 1962, S. 280

<sup>318</sup> NOVOTNY 1957, S. 63

Schritt als „unverzeihlichen Fehler der kaiserlich-königlichen Politik...“ sahen und „...durch die Okkupation Bosniens den anderen Großmächten ein Beispiel für die Aufteilung des Osmanischen Reiches“ geliefert worden war.<sup>319</sup> Rückblickend meinte Außenminister Andrassy 1879 in einem Schreiben an den Feldzeugmeister Herzog von Württemberg zur Okkupation:

*Eines der Hauptziele dieser Aktion vom österreichischen-ungarischen Gesichtspunkt war; uns den Orient politisch und materiell zu erschließen; ein leitendes Motiv Europas war es, dass durch unser Dazwischentreten die Vereinigung von Serbien und Montenegro und damit die gewaltsame Slawisierung dieser Hälfte des Orients verhindert werde.*<sup>320</sup>

Aus militärischer Sicht sollte die öst.-ung. Position in Bosnien gefestigt werden, um eine weitere Expansion am Balkan zu ermöglichen:

*„...oblag es dem Regime, in Bosnien und der Herzegowina den Boden für einen weiteren Vorstoß der Monarchie nach Osten, wenn der Augenblick einer neuen Teilung der türkischen Besitzungen auf dem Balkan gekommen sein werde, vorzubereiten.“*<sup>321</sup>

Die Okkupation hatte keinen definitiven Charakter was die Frage nach der Administration der beiden Provinzen erschwerte. Um das sensible Gefüge der Monarchie nicht zu stören konnte die Verwaltung keiner der beiden Reichshälften zugeschlagen werden, womit nur eines der drei gemeinsamen Ministerien in Frage kam. Da sowohl Kriegs- als auch Außenministerium mit der Idee einer Kulturmission nicht vereinbar gewesen wären, wurde die Verwaltung dem Finanzministerium übertragen, wo ein eigenes Büro eingerichtet wurde.<sup>322</sup> Da auch ein gesonderter Vertrag keine Details zur rechtlichen Lage von Bosnien und der Herzegowina enthielt, handelte es sich bei der Okkupation zunächst um ein völkerrechtliches Verhältnis, dass in der Folge de facto in ein staatsrechtliches überging.<sup>323</sup>

Durch den Berliner Vertrag wurden Rumänien, Serbien und Montenegro selbstständige Staaten und Bulgarien wurde zu einem tributpflichtigen Fürstentum. Die hatte das Osmanische Reich große flächenmäßige Verluste zu verzeichnen, welche jedoch geringer ausgefallen waren als im Vertrag von San Stefano.<sup>324</sup> Nachdem es zuvor eine Annäherung zwischen Russland und Serbien gegeben hatte, konnte Serbien im Vertrag von San Stefano nur geringfügige Gebietsgewinne erreichen. Durch den Berliner Vertrag und die Intervention von Außenminister Andrassy wurde Serbien mit Gebieten um Niš, Pirot und Vranje bedacht, woraufhin sich das Fürstentum in Richtung Donaumonarchie zu orientieren begann. Zusätzlich wurde eine internationale Bahnverbindung über Belgrad nach Saloniki und Konstantinopel vereinbart, welche den Zugang zum Orient sicherstellen sollte.<sup>325</sup> Es folgte

<sup>319</sup> BUCHMANN 1999, S. 220

<sup>320</sup> FRASS 1962, S. 280

<sup>321</sup> KRALJEVIC 1987, S. 529

<sup>322</sup> BERDAN 2008, S. 33

<sup>323</sup> SCHMID 1914, S. 243

<sup>324</sup> DAVISON und Roderic H. 1982, S. 222f

<sup>325</sup> HAUPTMANN 1952, S. 233ff

ein Geheimvertrag auf 10 Jahre wonach Serbien sich verpflichtete jede subversive Tätigkeit im Okkupationsgebiet zu unterbinden.<sup>326</sup> Im Kriegsfall wurde Neutralität bis hin zur diplomatischen Unterstützung vereinbart. Österreich-Ungarn wollte die serbische Monarchie anerkennen und als deren mächtiger Partner fungieren. Gleichzeitig bedeutete dies auch eine Unterstützung der serbischen Expansion nach Süden womit Österreich auf eine Ausweitung seiner Interessen nach Mitrovica und auch Saloniki indirekt verzichtete. Die enge Politik mit Serbien sollte bis zum Abdanken des Fürsten Königs Milan Obrenović 1889 andauern.

Von großer Bedeutung für die Zeit nach dem Berliner Kongress war für Österreich-Ungarn das 1879 geschlossene Bündnis mit Deutschland, das bis 1918 eine Konstante in der Außenpolitik der österreichisch-ungarischen Monarchie bleiben sollte. 1881 wurde das Dreikaiserbündnis zwischen Wien, St. Petersburg und Berlin erneuert. In einem der Zusatzprotokolle wurde festgehalten, dass Österreich-Ungarn die Okkupation in eine Annexion umwandeln dürfe. Dass von dieser Möglichkeit nicht Gebrauch gemacht wurde, lag unter anderem am Nachfolger von Graf Andrassy. Außenminister Kálnoky verfolgte seit seinem Antritt 1881 eine sehr defensive Politik in der keine Spur von Expansion zu erkennen war.<sup>327</sup> Die Habsburger Monarchie erweckte in der folgenden Phase den Eindruck mit der Okkupation Bosniens und der Herzegowina territorial saturiert zu sein.

#### 4.1.4 Viererkonferenz und Bau der Orientbahn

Mehrere Artikel des Berliner Vertrages bezogen sich direkt auf den Eisenbahnbau und die Verpflichtungen, welche die nunmehr selbstständigen Staaten und Fürstentümer vom Osmanischen Reich übernahmen. Der Übergang dieser Zuständigkeiten bedeutete für die Staaten ihre neuen Bahnen kostspielig von der Betreibergesellschaft des Barons Hirsch abkaufen zu müssen. Daraufhin zog sich Hirsch zurück und die Deutsche Bank und der Wiener Bankverein übernahmen seine Position.<sup>328</sup> 1910 wurde die „Compagnie d'exploitation des Chemins de Fer Orientaux“ (CO) gegründet, bei der ebenfalls österreichische, deutsche und später auch ungarische Banken führend waren.<sup>329</sup>

Für Deutschland und Österreich bedeutete die Festlegung der Eisenbahnverbindung nach Konstantinopel einen großen Triumph, mit dem man sich gegen die Interessen Englands durchgesetzt hatte.<sup>330</sup> Der Schienenweg von Österreich nach Konstantinopel musste damit aber auch zwangsweise über Drittstaaten führen. Erst die Verhandlungen in Berlin erlaubten den Bau langer und aufwendiger Eisenbahnstrecken in der entsprechenden Geschwindigkeit. Damit erreichten günstige industrielle Waren die Balkanhalbinsel, was die dortigen Märkte und Ökonomien veränderte.<sup>331</sup> Die verhältnismäßig niedrige Eisenbahndichte am

---

<sup>326</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 7

<sup>327</sup> BUCHMANN 1999, S. 236

<sup>328</sup> KLENNER 2002, S. 102f

<sup>329</sup> KLENNER 2002, S. 102; vgl. Auch: Röhl: 9. Band, S. 374f

<sup>330</sup> ZOGRAFSKI 1993, S. 183

<sup>331</sup> SUGAR 1982, S. 497

Balkan vor dem Berliner Kongress, steigerte sich bis 1914 um beachtenswerte 512%, was den prägenden Charakter des Vertrages für den Bahnbau am Balkan unterstreicht.<sup>332</sup>

Mit der Vereinbarung des Berliner Kongresses war die Bildung einer "Conference a Quatre" mit Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Hohe Pforte vereinbart worden. Während die Route Mitteleuropa–Belgrad–Niš–Konstantinopel fixiert war und Serbien wie Bulgarien zum Bau der Bahnen verpflichtet worden waren, sollte in der Viererkonferenz der genaue Ablauf ausverhandelt werden.<sup>333</sup> Montenegro musste sich verpflichten „*durch das neue montenegrinische Gebiet hindurch eine Straße und eine Eisenbahn anzulegen und zu unterhalten*“ und dies mit Österreich abzusprechen.<sup>334</sup>

Die umfangreichsten Auflagen in Beziehung auf den Bahnbau wurden Serbien auferlegt. Das Fürstentum musste laut Artikel 38 ebenfalls die Verpflichtungen der Hohen Pforte übernehmen, die gegenüber Österreich-Ungarn und der CO bezüglich des Ausbaues, des Anschlusses sowie des Betriebes der neu anzulegenden Eisenbahnen eingegangen worden waren.<sup>335</sup> Der Bau der Bahnen sollte sofort begonnen werden.<sup>336</sup> Kurz vor Unterzeichnung des offiziellen Vertrages hatten Andrassy und Ristić sich darauf geeinigt, dass das österreichisch-ungarische Netz bis Belgrad geführt werden sollte und das serbische Netz weiter bis Niš und in Richtung Belovo bzw. Saloniki ausgebaut werden sollte.<sup>337</sup>

*"Die Eisenbahn wird in Zukunft den Weg der öst.-ung. Herrschaft im Orient bezeichnen."*<sup>338</sup>

Mit dem Berliner Kongress war die serbische Regierung verpflichtet Eisenbahnen zu bauen, was es ihr ermöglichte sich gegen interne Kritiker und deren Befürchtungen zu den Kosten und Interessen anderer Länger durchzusetzen. Der Bahnbau war für Serben äußerst kostspielig, deshalb lag es im Interesse Belgrads diesen zu verzögern bzw. primär den Anschluss nach Saloniki herzustellen.<sup>339</sup> Für die Unterstützung bei Gebietsansprüchen musste sich Serbien verpflichten innerhalb von drei Jahren Bahnlinien von Zemun bis Bulgarien samt Nebenstrecken zu bauen. Zudem erklärte sich Serbien mit der Okkupation von Bosnien und der Herzegowina und dem Sandschak einverstanden.<sup>340</sup>

Nach der Annäherung am Berliner Kongress wurde auch von österreichischer Seite eine Trasse über Serbien bevorzugt. Österreich ließ bei der Umsetzung des Eisenbahnvertrages jedoch wichtige Zeit verstreichen und strebte zunächst einen Handelsvertrag an. Während die Okkupation innenpolitisch noch heftig umstritten war, forderte Ungarn die Verhandlung

---

<sup>332</sup> SUGAR 1982, S. 486

<sup>333</sup> KLENNER 2002, S. 103

<sup>334</sup> Deutsches Reichsgesetzblatt Band 1878, Nr. 31, S. 307-345: Berliner Kongress 13.07.1878, Art. 29.

<sup>335</sup> Deutsches Reichsgesetzblatt Band 1878, Nr. 31, S. 307-345: Berliner Kongress 13.07.1878, Art. 38.

<sup>336</sup> SUGAR 1982, S. 487

<sup>337</sup> NOVOTNY 1957, S. 129

<sup>338</sup> PALOTAS 1989, S. 605f; vgl. Pester Lloyd vom 18.7.1878

<sup>339</sup> HAUPTMANN 1952, S. 176ff

<sup>340</sup> SUGAR 1982, S. 487



gen voranzutreiben, da die Tarifverhandlungen eine wichtige Rolle spielten, um sich Einfluss am serbischen Markt zu sichern. Idealerweise hätte Baron Hirsch oder eine andere österreichische Unternehmung Ausführung bzw. Betrieb übernehmen sollen. Der Sitz dieser Gesellschaft sollte in Wien sein um den Einfluss Österreichs abzusichern.<sup>341</sup> Der Vertrag mit Serbien hätte als Präzedenzfall für die Verhandlungen mit Bulgarien und dem Osmanischen Reich dienen sollen.<sup>342</sup> Den Bau durch österreichische Gesellschaften versuchte wiederum Russland zu verhindern, das seine Interessen gefährdet sah.<sup>343</sup>

Als es Unsicherheiten bei der Umsetzung der Strecke durch das Moravatal gab, wurden in Österreich vermehrt Stimmen laut, die eine bosnische Bahnstrecke forderten. Dies alarmierte Ungarn, das nun erst recht versuchte die Trasse über Belgrad voranzutreiben, womit eine weitere Phase der Gegensätze innerhalb der öst.-ung. Monarchie begann.<sup>344</sup> Ungarn forderte den Bau einer neuen Staatsbahnstrecke um den Einfluss der Südbahn nicht zu groß werden zu lassen. In der Folge führte schließlich auch die Staatsbahn die Verhandlungen mit Serbien um den Bau der dortigen Strecken.<sup>345</sup>

Offiziell hieß es aus Budapest:

*...jede gegen österreichische Interessen gerichtete feindselige Absicht in Abrede gestellt, nur wolle die kgl. ung. Regierung, um das Zustandekommen derjenigen Bahn, welcher im Interesse sowohl Ungarns als der ganzen Monarchie Vorzüge bringt - der ungarisch-serbisch-rumelischen - unter allen Umständen zu sichern, für dieselbe die Priorität des Ausbaues wahren.*<sup>346</sup>

Diese Unstimmigkeiten über den Anschluss innerhalb der Monarchie verzögerten die Verhandlungen mit Serbien, das sich darauf von dem bilateralen Vertrag abwandte und die Viererkonferenz einberufen wollte. 1880 wurde entsprechend dem Berliner Vertrag der Anschluss des ungarischen Bahnnetzes bei Zemun vereinbart und in der Monarchie ein entsprechendes Gesetz beschlossen, das auch eine Anschlussbahn nach Dobrljin vorsah.<sup>347</sup>

1881 trat die Viererkonferenz das erste Mal zusammen, wobei vorerst keine Ergebnisse erzielt werden konnten. Während es 1882 zur Eröffnung der ersten Teilstrecke von Budapest nach Maria Subotica und der Semliner Bahn kam, wurde der endgültige Beschluss in der Viererkonferenz erst im Oktober 1883 gefällt.<sup>348</sup> Die Verhandlungen zogen sich in die Länge da das Osmanische Reich überzeugt war, dass Österreich eine weitere territoriale Expansion in Richtung Montenegro und Saloniki beabsichtigte und der Bahnbau ein erster Schritt dorthin sein sollte. Serbiens Geldgeber ging Bankrott und erst ein Bismarck nahe-

---

<sup>341</sup> PALOTAS 1982

<sup>342</sup> HAUPTMANN 1952, S. 176ff

<sup>343</sup> HAUPTMANN 1952, S. 150f

<sup>344</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 144

<sup>345</sup> HAUPTMANN 1952, S. 146f

<sup>346</sup> Schreiben des Handelsministeriums zu Verhandlungen zum Bau der Bahn Sisak-Dobrljin, Wien, 20.03.1879, OeStA-HHStA-AVA-Verkehr-Hof u. Min. HM- Handelsministerium-Präsidium-1879-Karton29, HM 1879-510

<sup>347</sup> KONTA 1914b, S. 455f

<sup>348</sup> KONTA 1914, S. 448

stehender Investor konnte die Finanzierung retten. Baron Hirsch war nicht zum Zug gekommen, doch letztlich kaufte sich die Deutsche Bank ein und damit hatte Deutschland die wirtschaftlichen Zügel in der Hand.<sup>349</sup> Neben der Hauptachse Budapest–Semlin–Belgrad–Niš–Sofia–Konstantinopel wurde zusätzlich ein Anschluss an Saloniki geplant. Damit war endgültig der Startschuss für die Orientbahnen gegeben wie die Bahnlinien nach Konstantinopel und Saloniki seit dem Berliner Kongress bezeichnet wurden.<sup>350</sup>

Diese Bahnen sollten bis 1886 vollendet sein, bereits 1884 waren die serbischen Strecken fertiggestellt. Sieben Jahre später als im Berliner Vertrag vorgesehen kam es 1888 zur Vollendung der Orientbahn. Verzögert wurde dies durch den Abfall Ostrumeliens vom Osmanischen Reich, den serbisch-bulgarischen Krieg und finanzielle Schwierigkeiten.<sup>351</sup> Der Orientverkehr war damit über Budapest und Belgrad gelenkt, für die Bahn über Sarajevo bestanden kaum noch Realisierungschancen.<sup>352</sup> Während die Fertigstellung der Orientbahn für Deutschland und Österreich große Erfolge darstellen, schwand für England die Bedeutung des Balkans bzw. der errichteten Bahnen, da man sich für die Verbindung nach Konstantinopel auf den Seeweg konzentrierte. Die Bahn von Istanbul nach Mitteleuropa war für den Güterverkehr interessant, trotzdem blieb der Transport über den Seeweg auch nach Inbetriebnahme der Bahnen günstiger. Für den Personenverkehr bedeutete die Fertigstellung der Orientbahn und dem Start des Orient-Express, auf der Achse London bzw. Paris–Wien–Konstantinopel, eine rasante Beschleunigung des Personenverkehrs, aber auch von Post, Nachrichten und Zeitungen.<sup>353</sup>

## 4.2 Okkupation und Bosnabahn

### 4.2.1 Infrastruktur Bosniens in Osmanischer Zeit

Mit der Okkupation Bosniens und der Herzegowina ging für die beiden Provinzen die Osmanische Ära zu Ende, die mit der Unterwerfung Bosniens 1463 und der Herzegowina 1482 begonnen hatte. Um ihre wirtschaftliche und politische Stellung zu sichern traten Landbesitzer großteils zum Islam über. Die dominierende islamische Schicht unterdrückte die mehrheitlich christliche Bevölkerung, die Feudalherrschaft blieb während der 415 Jahre dauernden türkischen Herrschaft unangetastet.<sup>354</sup> Das osmanische Vilâyet Bosnien war Jahrhunderte lange politisch und kulturell vom Rest Europas isoliert. Als Bastion gegen Europa wurde eine verhältnismäßig gute Infrastruktur an Wegen aufgebaut, deren Zustand sich jedoch ab dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts mit den internen Problemen des Osmanischen Reiches verschlechterte.<sup>355</sup> Die Geografie des Landes erschwerte seit jeher die Errichtung einer leistungsfähigen Infrastruktur. Während im Norden die Ausläufer der

---

<sup>349</sup> PALOTAS 1989, S. 605f

<sup>350</sup> KONTA 1914, S. 447

<sup>351</sup> KONTA 1914b, S. 455f

<sup>352</sup> JORDAN Peter 1993, S. 24f.

<sup>353</sup> KLENNER 2002, S. 100ff

<sup>354</sup> HORN 1964, S. 4

<sup>355</sup> OKUKA Milos, / REHDER, Petra 1994, S. 9f

ungarischen Tiefebene auf ein welliges Hügelland treffen, erreichen die Berge in West- und Zentralbosnien hochalpinen Charakter mit Höhen bis 2000 m. Diese Landschaft beschreibt ein Zeitgenosse folgendermaßen:

*... was a desert in a place which Nature had meant to represent the Garden of Eden, - a place blest with a better and more equable climate than Southern Italy, with a soil as fertile as Tuscany, and with scenery even more lovely than the Alps, because to the charm of the mountains is added the charm of Norway fjords, but the fjords under a Southern sky.*<sup>356</sup>

Der schwierigen Zugänglichkeit des gebirgigen Landes standen reiche Rohstoffvorkommen gegenüber. Bosnien verfügte über einen enormen noch unerschlossenen und schwer zugänglichen Waldreichtum, ebenso über ergiebige Eisen-, Salz- und Kohlevorkommen.<sup>357</sup> Zusätzlich fanden sich Kupfer, Quecksilber, Schwefel, Marmor aber auch Gold und Silber in Bosnien.<sup>358</sup> Die auf Zuckerrüben, Obst, Getreide und Tabak spezialisierte Landwirtschaft erreichte nie eine besonders große Bedeutung. Während zur Zeit der Okkupation Sarajevo ein wichtiges Zentrum für Kuper-, Silber-, Gold- und Kesselschmiede war, fand ein Großteil der Bevölkerung in der Landwirtschaft Arbeit. Ähnlich gestaltete sich die Lage in der Herzegowina, wo das kahle, fast vegetationslose Kalkgebirge Höhen bis zu 2400 Meter erreicht. Breite Täler wie jenes des Hauptflusses Neretva waren einerseits sehr fruchtbar, um 1878 aber noch zu weiten Teilen versumpft und malariaverseucht. Die Herzegowina zeichnete sich vor allem durch landwirtschaftliche Produkte, wie Paprika, Mais, Tabak, Wein, Obst und Oliven sowie Ziegen und Schafzucht aus.<sup>359</sup>

Während die reichen Rohstoffvorkommen eine Bahnanbindung lohnenswert erscheinen ließen, sprachen die topographischen Gegebenheiten, die dünne Besiedlung sowie die fehlende Industrie dagegen. Der große wirtschaftliche Wert Bosniens und der Herzegowina war zur Zeit der Okkupation noch gar nicht erschlossen, zwar gab es bedeutenden Handel, eine Industrie zur Verarbeitung der Mineralschätze fehlte aber noch vollständig.<sup>360</sup>

*„Die besprochenen Wege schützen besser als eine chinesische Mauer es vermöchte, Bosnien vor fremden Eindringlingen.“*<sup>361</sup>

Ein Grund für die verzögerte wirtschaftliche Entwicklung war die schlechte Erschließung durch Verkehrswege. Historische Handelsrouten orientierten sich primär an großen Flüssen und Meeren, was schon im Altertum zu einer „Umgehung“ Bosniens führte. Die wichtigsten Handels- bzw. Militärstraßen führten im Norden und Osten entlang von Save, Donau und Morava oder im Südwesten über die Adria.<sup>362</sup> Trotz der strategisch wichtigen Lage Bosniens lag das Land auch zur Zeit des Osmanischen Reiches außerhalb der Hauptverkehrsrouten.

<sup>356</sup> N.N., Baron de Kallay's Achievement, in: The Spectator vom 05.10.1895

<sup>357</sup> GEIGER und LEBRET 1873, S. 7

<sup>358</sup> ROSKIEWICZ 1868, S. 69ff

<sup>359</sup> HORN 1964, S. 4

<sup>360</sup> NOVOTNY 1957, S. 13f

<sup>361</sup> GEIGER und LEBRET 1873, S. 1ff

<sup>362</sup> HOERNES 1994, S. 47f.

Der Landverkehr in den Orient verlief hauptsächlich von Wien über Serbien durch das Moravatal nach Konstantinopel bzw. im Tal der Maritza über das Gebirge nach Saloniki, nur ein geringer Verkehr verlief von Triest nach Saloniki über Bosnien.<sup>363</sup> Die wichtigsten Verkehrswege verliefen von Brod nach Sarajevo, von der kroatischen Grenze über Banja Luka ebenfalls nach Sarajevo und von dort über Vlasenica und Višegrad nach Serbien. Über Priboj führte die Hauptstraße für Handel und Militär nach Novi Pazar und von dort einerseits nach Bitola und Saloniki bzw. Konstantinopel. Metković und Mostar waren über Konjic bzw. dem Ivangrad mit Sarajevo verbunden. Auf diesen Verkehrsachsen orientierten sich auch die ersten Eisenbahnen.<sup>364</sup> Querverbindungen gab es entlang von kleineren Flüssen im Bosna-, Drina-, Vrbas- oder Neretvatal sowie über markante Bergübergänge.



Abbildung 6: Bosnien 1874 mit der fertig gestellten Bahn Novi (eigentlich Dobrljin)–Banja Luka und der Bahn bis Uskub (Mitrovica) und projektierten Bahnen (siehe Planbeilage im Anhang).<sup>365</sup>

Die Straßen waren jedoch meist in schlechtem Zustand und besonders anfällig im Winter oder bei Regenfällen, wo diese oft tagelang unterbrochen waren.<sup>366</sup> Die mittelalterlichen Wege waren auf Karawanen ausgelegt. Die Wege verliefen oft direkt über die Berge mit

<sup>363</sup> EBINGER 1876, S. 4ff

<sup>364</sup> SCHMID 1914, S. 567

<sup>365</sup> Karte zum Report an Edhem Pacha „Les Chemins de Fer de la Roumèlie“ (Die Eisenbahnen in Rumelien), Wilhelm Pressel, 1874, OeStA-AVA-Verkehr-Reg.v.EG-Südbahngesellschaft-KFJOB-Karton-2, Sandschakbahn 2.5 V.Theil 3

<sup>366</sup> HORN 1964, S. 6

großen Steigungen, die Pflasterwege verfielen und 95% des Verkehrs wurde über Saumwege abgewickelt. Auf diesem primitiven Stand verblieb das Wegenetz in osmanischer Zeit und nur einige wenige Brücken zeugten vom Glanz dieser Zeit.<sup>367</sup> Zwischen 1850-1870 gab es Pläne zur Verbesserung der Verkehrssituation, zusätzlich sollten breite Staatsstraßen mit bedeutend geringeren Neigungen als zuvor errichtet werden. Als Hauptachse wurde die Route Brod–Sarajevo–Metković ausgewählt.<sup>368</sup>

Die Flüsse waren kaum reguliert und wurden abgesehen von der Save und der Drina im Unterlauf nur selten für die Schifffahrt oder den Flößerverkehr genützt.<sup>369</sup> Brücken über die Gebirgsflüsse Bosniens gehörten vor allem im Osten des Landes um 1878 noch zur Seltenheit und die durchwegs unpassierbare Drina samt dem nicht minder starken Nebenfluss Lim stellten ein bedeutendes Verkehrshindernis dar.<sup>370</sup>

#### 4.2.2 Einmarsch der Truppen und Versorgungsprobleme

Als Österreich am Berliner Kongress das Mandat für die Okkupation Bosniens und der Herzegowina erhielt wurde dies als „Kultur- und Friedensmission“ angesehen. In einer Konvention wurde Konstantinopel der provisorische Charakter der Okkupation zugesichert und in einem eigenen Präliminar-Einverständnis die Rechtmäßigkeit des Einmarsches der k.u.k. Truppen in Bosnien und der Herzegowina bestätigt.<sup>371</sup> Am 29. Juli 1878 erfolgte die Besetzung der österreichischen Truppen unter dem Oberbefehl von Josip Philippovich, die unerwarteterweise auf erbitterten organisierten Widerstand von Aufständischen und teilweise auch von regulären osmanischen Truppen stießen. Die Meinung von Außenminister Andrassy, dass für die militärische Okkupation „eine Kompanie mit Regimentsmusik“ genügen würde, musste schnell revidiert werden.<sup>372</sup>

Schon vor der Okkupation verloren die osmanischen Autoritäten immer mehr die Kontrolle und es kam zu Schießereien, Toten und Desertionen.<sup>373</sup> Es gab einen ethnienübergreifenden Widerstand, obwohl es innerhalb der Volksgruppen unterschiedliche Position zur Machtübernahme durch Österreich-Ungarn gab. Muslimische Landbesitzer der Oberklasse hatten schon im Frühjahr eine Okkupation begrüßt und waren für eine Kooperation mit der Monarchie, wohl primär um ihren Landbesitz zu schützen. Populisten und die Unterklasse lehnten die Okkupation ab und griffen zu den Waffen.<sup>374</sup> Muslimische Aufständische führten in dieser Phase die Scharia und Regeln des Korans ein, sie hofften auf ein unabhängiges Bosnien, wo Landbesitzer regierten und der Sultan wie vor den Tanzimat-Reformen kaum

---

<sup>367</sup> SCHMID 1914, S. 567

<sup>368</sup> HORN 1964, S. 6

<sup>369</sup> GEIGER und LEBRET 1873, S. 5

<sup>370</sup> TÖLG, S. 69

<sup>371</sup> ZICHY 24.07.1878

<sup>372</sup> HORN-KUBINSZKY, S. 230

<sup>373</sup> DONIA 2006, S. 47f

<sup>374</sup> HOARE 2007, S. 66f

Autorität besaß. Die Habsburger Monarchie galt als Bastion des Katholizismus und als Erzfeind des osmanischen Reiches.<sup>375</sup> Die serbische Bevölkerung wiederum spekulierte mit einem Anschluss an Serbien.<sup>376</sup>

Das militärische Vorrücken erfolgte in mehreren Stoßrichtungen, darunter über das Bosnatale, bei Gradiška, Dobrljin, Šamac, Split und Klek.<sup>377</sup> Nach den Hauptverkehrsrouten wurde die Hauptstadt Sarajevo unter Kontrolle gebracht. Mit der Verstärkung durch zusätzliche Truppen konnten bis Ende September 1878 die „Pazifizierungsmaßnahmen“ bzw. die Entwaffnung der Aufständischen abgeschlossen werden, wobei sich der Widerstand in manchen Landesteilen bis in den Herbst hinein zog.<sup>378</sup> Im April 1879 konnte eine Konvention mit der Hohen Pforte zum Status von Bosnien und der Herzegowina unterzeichnet werden, der Sandschak von Novi Pazar wurde erst im September 1879 besetzt.<sup>379</sup> War die Armee zu Beginn 70 000 Mann stark, kam es letztlich zur Teilmobilisierung mit über 150 000 Mann. Während erwartet worden war, dass die Bevölkerung froh wäre vom „osmanischen Joch“ befreit zu werden, erwarteten die Truppen schwere Kämpfe wie bei der Einnahme von Jajce, Sarajevo und Mostar.<sup>380</sup> Zudem war das militärische Vorrücken der Truppen durch die schwierige Topografie und die mangelhafte Infrastruktur erschwert worden.

Schon vor der Okkupation war die Notwendigkeit einer bahnmäßigen Erschließung Bosniens offensichtlich geworden. Am 22. Juli hatte es der öst.-ung. Kriegsminister aus militärischer Sicht als notwendig erachtet, *„eine den eigentümlichen Verhältnissen entsprechende Bahn so rasch als möglich und so weit als möglich gen Sarajevo in Betrieb zu setzen“*. Weiter sollte eine Strecke von der damaligen Endstation der Südbahn in Sisak nach Dobrljin geführt werden und die bestehende Strecke von Dobrljin nach Banja Luka instand gesetzt werden. Ingenieure sollten zudem *„Bahnprojekte für das gesamte Occupationsgebiet [sic!] ausarbeiten“*.<sup>381</sup> Darüber hinaus zeichneten die telegrafischen Mitteilungen während des Okkupation-Feldzuges ein deutliches Bild der Straßen: *„...auf einer sogenannten strasze [sic!] tuerkischer Konstruktion und noch tuerkischerer verwahrlosung bis nach serajevo vorgedrungen... ...nur den bis zum opfermuth [sic!] der technischen truppen... ...ist es zu danken das truppen und fuhrwerke fortzukommen vermochten“*<sup>382</sup> Die Nachschubprobleme und die schlechte Versorgung der Truppen wurden durch das regnerische Wetter im Herbst zusätzlich erschwert. Um den Nachschub der vorrückenden Truppen und den Abtransport von Verletzten an die Save bzw. zu den Sanitätszügen zu erleichtern wurde am 20. August 1878 um Truppen für den Bau von Feldeisenbahnen ersucht.<sup>383</sup>

*Es erscheint jedoch unerlässlich [sic!], daß [sic!] sofort der Bau einer feldmäßigen Eisenbahn von Brood [sic!] in das Bosna-Tal in Angriff genommen, ferner die Bahnstrecke Sissek-Doberlin als Feldeisenbahn ausgebaut, die Bahn von Doberlin nach Banjaluka betriebsfähig gemacht werde.*<sup>384</sup>

---

<sup>375</sup> DONIA 2006, S. 37

<sup>376</sup> DONIA 2006, S. 49ff

<sup>384</sup> ebenda

Diese sollten die Bahnverbindung von Dalj nach Brod ebenso wie die Trassierung und Vorarbeiten einer Hauptlinie von Brod herstellen.<sup>385</sup> Infolgedessen ersuchte Feldmarschall Philippovich in einem Telegramm vom 30.08.1878 neben einer „leicht fahrbaren Etappenstraße“ um den Bau einer „Eisenbahnlinie Brod-Serajevo wenn auch mit eingleisiger schmaler Spur“ der sofort in Angriff genommen werden sollte.<sup>386</sup> Für einen gesicherten Nachschub von Material und Verpflegungsgütern musste eine Schienenverbindung oberste Priorität haben. Als wichtigste Nachschublinie hatte sich die Route über Brod–Zenica etabliert. Da die Bahn in großer Eile gebaut werden sollte, kam am ehesten eine schmalspurige Schlepfbahn anstatt einer definitiven Normalspurbahn in Frage. Wichtig war es die Festung Brod mit dem Bosnatal zu verbinden und dabei den beschwerlichen Transport aus der sumpfigen Ebene von Brod über eine Hügelkette ins Bosnatal zu erleichtern.<sup>387</sup> Eine Bahn ins Bosnatal war eine "Vitalfrage" der Okkupation, da hier die Hauptoperationslinie lag.<sup>388</sup>

#### 4.2.3 Zulaufstrecke nach Brod und Baubeschluss für eine schmalspurige Feldbahn

Von ungarischer Seite hatte es mehrfach Planungen gegeben einen Bahnanschluss nach Bosnien herzustellen. Dies gelang zunächst weder im Zuge der Alföldbahn (1869-71) noch der Fiumaner Bahn (1864). 1875 wurden von Anton Mollinary mehrere Nebenlinien zur Vervollständigung der Grenzeisenbahn von Osijek über Sisak nach Karlovac und Nova Gradiška vorgeschlagen. Darunter waren auch die Anschlüsse an die Bosnische Eisenbahn bei Brod im Bosnatal und bei Bosanski Novi.<sup>389</sup> Als im Zuge der Okkupation die Frage des Bahnanschlusses nach Brod konkret wurde, kam es zum Streit zwischen der ungarischen Regierung und dem gemeinsamen Kriegsministerium, ob die Bahnstrecke in Dalj oder Osijek beginnen sollte. Die Verbindung über Osijek wäre strategisch vorzuziehen gewesen, von ungarischer Seite wurde jedoch argumentiert, dass sich eine Bahn nach Vinkovci bereits im Bau befand und aufgrund der kürzeren Strecke günstiger herzustellen sei.<sup>390</sup>

In Budapest versprach man sich von dieser Route die beste Verbindung nach Bosnien und eine bessere Verbindung zum Orient. Zudem wollte sich Ungarn in dieser Frage gegenüber Österreich durchsetzen, wobei für den Agrarstaat Ungarn wirtschaftliche Interessen in Bosnien sekundär waren.<sup>391</sup> Schon vor den Beschlüssen des Berliner Kongresses wurde daher

---

<sup>378</sup> DONIA 2006, S. 54f.

<sup>379</sup> NOVOTNY 1957, S. 66f

<sup>380</sup> HORN-KUBINSZKY, S. 230

<sup>381</sup> Schreiben von BYLAND zur Save-Brücke bei Brod, Wien, 22.07.1878, AT-OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-Kriegsministerium-Präsidialbüro-HR-Karton1975-Abteilung 5a 2/11/51-6/45 (1878), 14/169

<sup>382</sup> Telegramm des Armee-Corps-Commando an das Reichskriegsministerium zu den Verhältnissen in Bosnien während des Okkupationsfeldzuges, 25.08.187, OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS Kriegsministerium-Präsidialbüro-Karton601-Präsidium-111/3-113/2/17(1878), 112 1-13

<sup>383</sup> Ansuchen von WÜRTEMBERG zur Mobilisierung von Truppen für den Feldeisenbahnbau, Wien, 20.08.1878, OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-1878-Präs52/1-55/23/255, 55 21-5

<sup>384</sup> ebenda

<sup>385</sup> ebenda

<sup>386</sup> Telegramm von PHILLIPOVIC an das Reichskriegsministerium, Gradiška, 30.8.1878, OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-1878-Präs52/1-55/23/255, 55 23-2

<sup>387</sup> SCHMID 1914, S. 582f

<sup>388</sup> Expose des Reichskriegsministeriums zum Bau der bosnischen Anschlussbahnen, Wien, 27.07.1878, OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-1878-Präs52/1-55/23/255, 55 15-2

<sup>389</sup> VALENTIC 1993, S. 124

<sup>390</sup> Expose des Reichskriegsministeriums zum Bau der bosnischen Anschlussbahnen, Wien, 27.07.1878, OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-1878-Präs52/1-55/23/255, 55 15-2

<sup>391</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 146



begonnen die Alföldbahn bis Brod zu verlängern.<sup>392</sup> Angesichts der bevorstehenden Okkupation war eine Lösung dringend notwendig, wobei mit Brod der wichtigste strategische Grenzübergang angebunden werden sollte.<sup>393</sup> Schon im Vorfeld der Okkupation drängte Kaiser Franz-Josef Ungarn den Anschluss über Dalj bzw. Vinkovci nach Brod zu beschleunigen, gesetzlich war der Anschluss 1877 beschlossen worden. Auch im Reichskriegsministerium betonte man die Wichtigkeit der Herstellung einer Eisenbahn zur Versorgung der Truppen vor Einbruch des Winters im Bosnataal, was bedeutete, dass die Verbindung von Dalj nach Brod in zwei bis drei Monaten fertiggestellt werden musste. Diese sollte durch das Beiziehen von Feld-Eisenbahnabteilungen und provisorischen Bauweisen ermöglicht werden.<sup>394</sup>

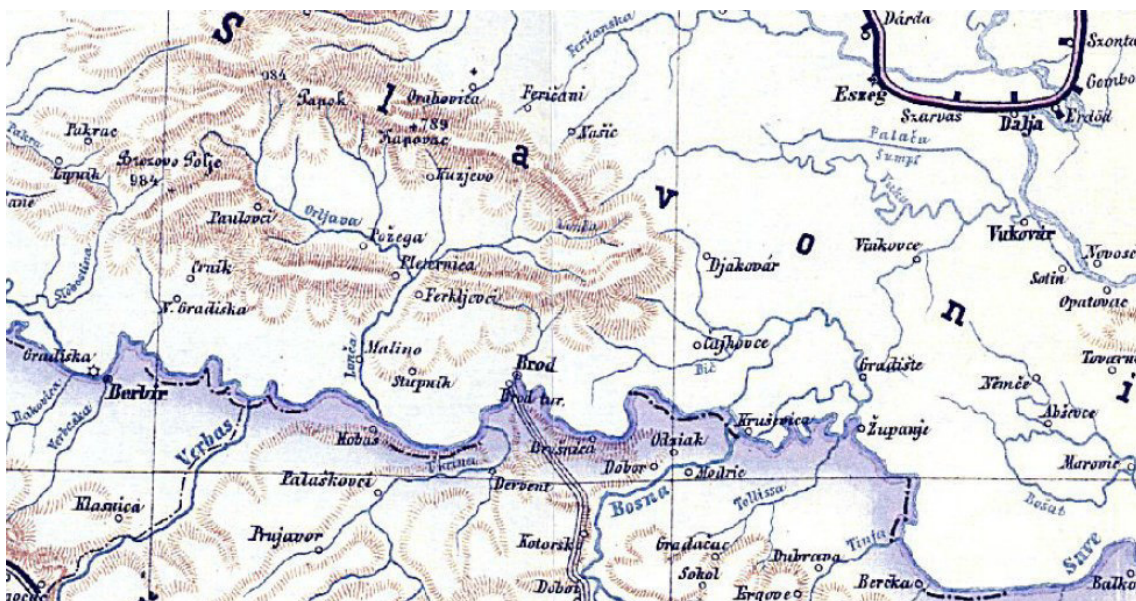


Abbildung 7: Im Nordosten die Bahnlinie Eszeg (Osijek)–Dalja (Dalj), südlich von Brod die projektierte Bahnstrecke ins Bosnataal.<sup>395</sup>

Am 10. August 1878 tagte unter dem Vorsitz von Kaiser Franz Josef der Ministerrat in Wien, der die Frage des Bahnanschlusses nach Bosnien endgültig klären sollte.<sup>396</sup> Für die Wahl von Brod als Ausgangspunkt der bosnischen Bahnen war eine Vielzahl von Gründen ausschlaggebend. Aus militärischer Sicht war die Festungsstadt Brod ideal, da die Route über Brod nicht nur die direkteste nach Sarajevo war, sondern von dort auch die vermeintlich beste Straße ins Okkupationsgebiet führte. Politisch hatte Ungarn großes Interesse Brod zu wählen, da man hier den Verkehr am besten kontrollieren konnte und aus praktischen Gründen sprach der gleichzeitig stattfindende Bau der Normalspurbahn Sisak–Osijek für Brod. Die strategisch, politisch und wirtschaftlich wichtige Festungsstadt Brod hatte

<sup>392</sup> MANDL 1989, S. 20ff

<sup>393</sup> Expose des Reichskriegsministeriums zum Bau der bosnischen Anschlussbahnen, Wien, 27.07.1878, OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-1878-Präs52/1-55/23/255, 55 15-2

<sup>394</sup> Schreiben von BYLAND zur Save-Brücke bei Brod, Wien, 22.07.1878, AT-OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-Kriegsministerium-Präsidiälbüro-HR-Karton1975-Abteilung 5a 2/11/51-6/45 (1878), 14/169

<sup>395</sup> Ausschnitt „Übersichtskarte der Eisenbahnen der österreichischen-ungarischen Monarchie nebst den angrenzenden auswärtigen Landesteilen“, S.L., Wien 1876

<sup>396</sup> Protokoll des ungarischen Ministerrates zu den bosnischen Anschlussbahnen, TARKOVICH, Budapest, 09.08.1878, OeStA-HHSTA-KA-Ung.Ministerrat-Karton6, MT 21



ihre Bedeutung durch die Furt über die Save erlangt und war traditionell das Einfallstor nach Bosnien. Das an der Mündung von Bosna in die Save liegende Šamac hätte zwar eine Trassierung im Bosnatal erlaubt, die bis dahin weitgehend unbedeutende Stadt war jedoch regelmäßig von Überschwemmungen betroffen und hätte einen aufwendigeren Brückenbau über die Save erfordert. Die Anbindung nach Brod hätte ursprünglich erst 1879 fertig werden sollen, auf Grund des Zeitdruckes wurde eine provisorische Eröffnung für das Militär am 23.11.1878 ermöglicht.<sup>397</sup> Mit der Entscheidung für die Wahl von Brod stand der Ausbau Sisak-Dobrljin in absehbarer Zeit nicht in Aussicht.

Mit dem Entschluss vom 10. August wurden zusätzlich die Verhandlungen zum Bau einer schmalspurigen Eisenbahn aufgenommen, dabei war entscheidend welche Lösung unter den gegebenen Umständen, die schnellste auszuführende Lösung sei. Da zu erwarten war, dass vor allem in den Herbst und Wintermonaten auf der Straße mit „unüberwindlichen Hindernissen“ zu rechnen sei, war Eile geboten und man rechnete mit einer Umsetzbarkeit innerhalb von 3,5 Monaten für die 145 km lange Strecke. Aus militärischer Sicht war es notwendig den Bau der Linien von Dalj nach Brod sofort in Angriff zu nehmen womit die *„ersehnte Durchführung des Gesetzesartikels zur unbeabsichtigten Notwendigkeit“* wurde. Ungarn sollte die ganze Strecke Dalj–Vinkovci–Brod so ausschreiben, dass sie in 2-3 Monaten gebaut werden könne, der Betrieb bis Brod sollte *„bis Ende Oktober, spätestens Mitte November“* anlaufen könnten.<sup>398</sup>

„Es soll jenes Angebot für den Bau der Bosnabahn den Zuschlag erhalten, das geeignet ist den angestrebten Zweck in der kürzesten Zeit zu erreichen.“<sup>399</sup> Dieser Forderung war am ehesten mit einer Feldbahn in Schmalspur nachzukommen, wie sie als militärische Behelfsbahn oder beim Bau von Großprojekten vermehrt zur Anwendung kam. Die Vorteile von Schmalspurbahnen (siehe Kapitel 2.2.6) hatten in Bosnien mit seiner gebirgigen Topografie und den oft schluchtartigen Flusstälern besondere Relevanz. Die technischen Vorteile der geringeren Oberbaudimensionierung, des niedrigeren Eigengewichts, kleinerer Radien und des rascheren und billigeren Baues waren im Angesicht des Zeitdruckes und der schwierigen Verhältnisse im Rahmen der Okkupation wichtige Argumente für eine Schmalspurbahn.<sup>400</sup> Neben der in England etablierten Normalspurweite von 1435 mm (entspricht 4 Fuß 8,5 Zoll) kamen in den 1860ern vermehrt Schmalspurbahnen zum Einsatz. Solche Bahnen kamen 1862 in Norwegen oder 1865 in Australien bereits auf größeren Streckennetzen zum Einsatz.<sup>401</sup> Auch in der österreichisch-ungarischen Monarchie waren 1878 bereits eine größere Anzahl verschiedener Spurweiten in Verwendung.

---

<sup>397</sup> CHESTER 2006, S. 17

<sup>398</sup> Exposé des Reichskriegsministeriums zum Bau der bosnischen Anschlussbahnen, Wien, 27.07.1878, OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-1878-Präs52/1-55/23/255, 55 15-2

<sup>399</sup> BECK 27.08.1878

<sup>400</sup> HORN 1964, S. 13

<sup>401</sup> CHESTER 2006, S. 32

Obwohl mehrmals der normalspurige Ausbau gefordert wurde, verkündete der Kaiser auf einer Konferenz am 10. August, dass er zur Lösung des Bahnproblems den *"feldmäßigen Weiterbau der Bahn auf bosnischem Gebiet einer neuer Erwägung unterziehe."*<sup>402</sup> In der Folge sollte ein Komitee über die Wahl der Spurweite entscheiden. Als die schmalste machbare Spurweite einer Hauptbahn wurde von einer Weite von 914 mm ausgegangen. Diese Schmalspurbahnen kamen hauptsächlich bei Kohle- und Erztransporten bzw. langsamen unregelmäßigen Personentransporten zum Einsatz, weshalb das Komitee den Bau einer Normalspurbahn vorschlug. Trotz des eindeutigen Gutachtens der Fachleute, sprach sich das Kriegsministerium aus Kostengründen, wegen der schwierigen Topografie und aufgrund des Zeitdrucks für einen Ausbau in 760er Spurweite aus.

Es wurden in der Folge Unternehmer gesucht, die einen Bau noch im Herbst 1878 garantieren konnten, um den vorläufigen Nachschub mittels einer schmalspurigen Schleppbahn zu bewerkstelligen. Diese sollte später abgerissen werden und sukzessive für die weitere Strecke verwendet werden. So könnte das Material *„nahe Zenica oder Vitez zur Fortsetzung bis Serajevo vorgeschoben werden“.*<sup>403</sup> Den Zuschlag erhielt Mitte September das renommierte Bahnunternehmen Hügel und Sager, das sich für den Bau einer Schleppbahn von Brod bis Zenica verpflichtete. Ausschlaggebend für den Zuschlag war die schnelle Verfügbarkeit einer Feldbahn mit Rollmaterial.<sup>404</sup>

Die Firma Hügel und Sager hatte bis zum Frühjahr 1878 eine Werkbahn beim Bau der Normalspurbahn von Timișoara nach Orșova im Banat im Einsatz. Innerhalb von nur zehn Tagen konnten die dort nicht mehr benötigten 90 km Schiene, 24 Lokomotiven und eine größere Anzahl Waggons in der Spurweite von 760 mm über Donau bzw. Save angeliefert werden, zusätzliches Material wurde aus der ganzen Monarchie herbeigeschafft.<sup>405</sup> Die Firma hatte schon auf mehreren Baustellen Schmalspurbahnen verwendet, darunter bei der Donauregulierung in Wien.<sup>406</sup> Woher das Rollmaterial mit der Spurweite von 760 mm ursprünglich angekauft wurde bzw. ob dieses nach der Fertigstellung des Suezkanals von dort tätigen Firmen aufgekauft wurde, ist nicht belegbar.

Mit der Erteilung des Auftrages der Kriegsverwaltung an die Baufirma Hügel und Sager wurde der Startpunkt für den Bau einer 145 km langen schmalspurigen Schleppbahn von Brod bis Žepče gesetzt. Mit Beginn des Vertrages von 30. September 1878 an sollte in 17 Arbeitstagen eine betriebsfähige Strecke bis Doboij und nach 47 Arbeitstagen bis Žepče hergestellt werden. Als Kollaudierungstermin für die gesamte Strecke von Brod bis Zenica wurde der 30. April 1879 festgelegt.<sup>407</sup> Damit sollte sich der Nachschub für die Truppen-

---

<sup>402</sup> Schreiben von BYLAND zur Save-Brücke bei Brod, Wien, 22.07.1878, AT-OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-Kriegsministerium-Präsidialbüro-HR-Karton1975-Abteilung 5a 2/11/51-6/45 (1878), 14/169

<sup>403</sup> Schreiben von Phillipovic an HILLEPRANDT zum Weiterbau der Bahnen auf bosnischem Gebiet, Phillipovic, 21.08.1878, OeStA-KA-ZST-KM-PRÄS-HR-Karton1975-Abteilung 5a 2/11/51-6/45, 14/16 9 HM 1878-2201

<sup>404</sup> KALMANN 1912, S. 464

<sup>405</sup> CHESTER 2006, S. 18

<sup>406</sup> CHESTER 2006, S. 21f

<sup>407</sup> Vertrag des Reichskriegsministeriums mit der Firma Hügel und Sager zum Bau der Strecke Brod-Zenica, Reichskriegsministerium, Wien 30.09.1878, OeStA-KA-ZST-KM-Präs1878, 8a57 1/13

sowie die Verwundetentransporte in Gegenrichtung deutlich verbessern. Finanziert wurde der Bau durch einen vom Ministerrat genehmigten Okkupationskredit.<sup>408</sup>

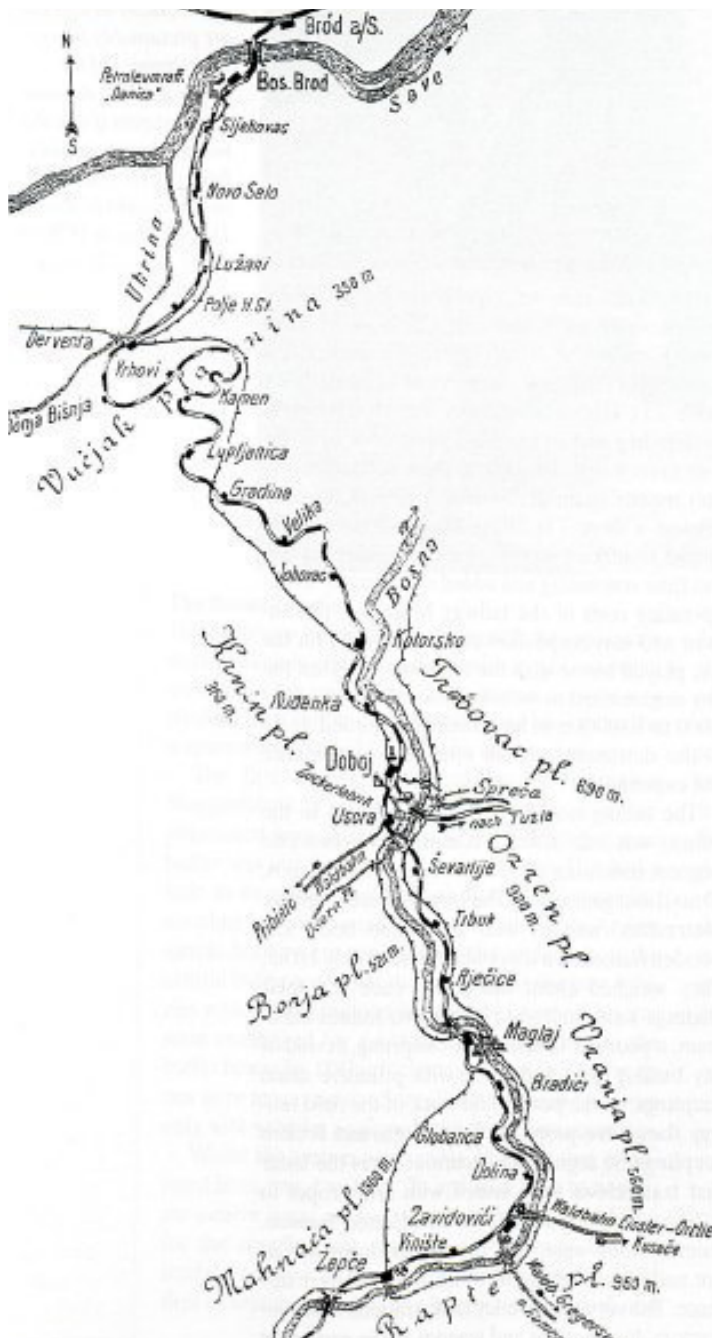


Abbildung 8: Bosnabahn Brod–Žepče.<sup>409</sup>

#### 4.2.4 Herstellung der Feldbahn Brod–Zenica

Bereits am 5. Juli wurde im Zuge der Okkupation bei Brod eine Brücke über die Save errichtet. Die Breite der Save entsprach in diesem Bereich jener der Donau bei Wien, was die Bauarbeiten erheblich erschwerte, zudem wurde eine kombinierte Brücke mit Straßenfahrbahn und Normalspurgleis errichtet. Letzteres endete nach 3,5 km, wo es die Fortsetzung in Form der besagten Schmalspur fand. Diese Anschlussbahn befand sich als Privatbahn in Besitz des Militärs von Bosnien und der Herzegowina, wurde aber zunächst von der königlich-ungarischen Bahn betrieben. Die Schmalspur in das Bosnatal startete bei Bosnisch Brod wo es Umladevorrichtungen vom Normalspurgleis gab. Die weitere Strecke wurde zunächst durch das Ukrinatal, über die Wasserscheide zwischen Save und Bosna und weiter über das Veličankatal ins Bosnatal verlegt. Dabei wurden neben dem Savehafen Sijekovac, Doboj und Zenica mit Papierfabrik und Kohlebergwerk angebunden.<sup>410</sup>

<sup>408</sup> HORN 1964, S. 11  
<sup>409</sup> CHESTER 2006, S. 23  
<sup>410</sup> HORN 1964, S. 9ff

Die ursprünglichen Planungen von einer Fertigstellung im Herbst mussten bald aufgegeben werden, der Fertigstellungstermin der gesamten Bahn im April 1879 sollte jedoch unbedingt eingehalten werden.<sup>411</sup> Während der Start der Bauarbeiten noch planmäßig verlaufen war kam es bald zu Verzögerungen. Grund dafür waren Aufständische, die den Antransport von Baumaterialien behinderten, aber auch schwere Regenfälle und Überflutungen von Save und Bosna sowie die Überlastung der Straße durch die gleichzeitige Benützung von Bauarbeitern und Okkupationstruppen. Erschwerend kam hinzu, dass die vorhandenen Karten mangelhaft waren, Siedlungen nicht eingezeichnet waren und die Entfernungen nicht der Realität entsprachen. Die Distanzen der vorhandenen Karten wichen bezogen auf die Strecke Brod–Vranduk um 30 km (!) von der Realität ab.<sup>412</sup> Im Jänner 1879 wurde beschlossen die Bahn von Žepče nach Zenica zu verlängern.<sup>413</sup> Damit betrug die Länge der Feldbahn 186 km anstatt der ursprünglich geplanten 145 km.<sup>414</sup> Im Feber 1879 rollte der erste Güterzug auf der Strecke, kurz darauf wurde beschlossen die Beförderungsbestimmungen auf nichtmilitärisches Material und Personenverkehr zu erweitern. Am 22. April konnte Žepče per Bahn erreicht werden im Mai folgten erste Postlieferungen.<sup>415</sup> Mit 10. Juli 1879 übertrug die Kriegsverwaltung der Bauunternehmung Hügel und Sager die Betriebsführung bis Zenica, im September übernahm die Militärverwaltung die Leitung unter der Bezeichnung k.k. Bosnabahn.<sup>416</sup> Vier Tage später folgte die Freigabe der Bahn für den öffentlichen Verkehr.

Entgegen dem ersten Vorhaben eine vorübergehende Rollbahn für Militärfrachten zu errichten, wurde nun beschlossen die Bahn von einer provisorischen in eine „permanente“ umzubauen.<sup>417</sup> Dabei hatte es noch im Dezember von Herzog Württemberg Einwände gegen die schmalspurige Schleppbahn gegeben und er forderte den Bau einer normalspurigen Bahn. Zudem schloss die Baufirma Hügel und Sager auf Grund der Anlagebedingungen die künftige Nutzung der Bahn von Personen aus. Im Jänner 1879 verteidigte sich das Reichskriegsministerium:

*„...dass es die Absicht der Kriegsverwaltung sei für die Okkupationsarmeen in Bosnien in möglichst kurzer Zeit und mit geringstem Kostenaufwand eine brauchbare Nachschublinie herzustellen. So sei die Anlage einer schmalspurigen Sekundärbahn am vorteilhaftesten realisierbar.“<sup>418</sup>*

Mit dem Entschluss vom 14. Juli 1879 die Bahn durchs Bosnatal zu einer dauerhaften Schmalspurbahn umzubauen, erfolgten Trassenverbesserung wie ausbügeln der engen Bogenradien, Verbesserung der Brückenbauwerke und Gebäude sowie des Oberbaues und

---

<sup>411</sup> Vertrag des Reichskriegsministeriums mit der Firma Hügel und Sager zum Bau der Strecke Brod-Zenica, Reichskriegsministerium, Wien 30.09.1878, OeStA-KA-ZST-KM-Präs1878, 8a57 1/13

<sup>412</sup> HAEMMERLE 1904, S. 5

<sup>413</sup> CHESTER 2006, S. 20

<sup>414</sup> KALMANN 1912, S. 463f.

<sup>415</sup> HORN 1964, S. 11f

<sup>416</sup> HAEMMERLE 1904, S. 1

<sup>417</sup> HAEMMERLE 1904, S. 7

<sup>418</sup> Reichskriegsministerium zu den Bahnen in Bosnien, 1879, OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-Kriegsministerium-Präsidualbüro-HR-Karton1975-Abteilung 5a 2/11/51-6/45, 5a6 20/12

eine Erweiterung des Fuhrparkes.<sup>419</sup> In der Folge entwickelte sich der Verkehr „lebhaft“ und die Bahn wurde nicht nur Nachschublinie des Militärs, sondern wurde zur Hauptverkehrsader des Landes, vor allem nach dem es gelungen war den anfänglich provisorischen Charakter zu verbessern und die Leistungsfähigkeit zu heben.<sup>420</sup>

#### 4.2.5 Erneuerung der Linie Dobrljin–Banja Luka

Bereits 1870 hatte die Südbahn eine Konzession für den 45 km langen Bahnanschluss von Sisak nach Dobrljin erhalten, zum Bau war es aber nach Schwierigkeiten mit Ungarn bzw. dem Scheitern der Bahnprojekte in Bosnien 1872 nicht gekommen (siehe Kapitel 3.2.3). Am 30. Mai 1878 wurde dem ungarischen Ministerpräsidenten mitgeteilt, dass die Umsetzung der Strecke Sisak-Dobrljin notwendig sei um die *„Zustimmung der k.u.k. Regierung zu der die Sicherstellung der serbisch-rumelischen Bahnlinien als Hauptziel anstrebenden orientalischen Eisenbahnpolitik“* zu erreichen. Im Antwortschreiben vom 18. Juni 1878 erklärte der ungarische Ministerpräsident, dass die in Ungarn zu erbauenden Bahnen als Teil der Orientbahnfrage gesehen werden und Ungarn jegliche Strecken, die seinen Interessen zuwider liefen *„auf das Entschiedenste bekämpfen“* müsse.<sup>421</sup>

Als es zur Okkupation kam forderte das Reichskriegsministerium erneut den raschen Bau der Linie Sisak–Dobrljin für die Truppenversorgung. Es kam zur Verhandlung zwischen Reichskriegsministerium und der Südbahn, welche die Strecke unter bestimmten Auflagen schon nach zwei Monaten dem Verkehr übergeben sollte.<sup>422</sup> Die ungarische Regierung wollte dem Bau der Strecke jedoch nicht zustimmen und verwies auf die Legislative, wo das Projekt keine Mehrheit bekommen würde. Man wollte dem Bau und der Inbetriebnahme der bosnischen Anschlussbahnen nicht zustimmen, solange die Frage der Anbindung an Serbien nach Saloniki bzw. Konstantinopel nicht geklärt war.<sup>423</sup> Es wurde argumentiert, dass im Bereich zwischen Dobrljin und Sisak ohnehin gute Straßen beständen und es keine dringliche Notwendigkeit wie im Falle des Bosnatales gebe.<sup>424</sup> Noch immer fürchtete Ungarn, dass in weiterer Folge eine Magistrallinie über Banja Luka nach Sarajevo bzw. Mitrovica gebaut werden könnte und Ungarn im Orienthandel umgangen worden wäre. Beteuerungen von Kaiser Franz Joseph und der gemeinsamen Minister nützten nichts.

---

<sup>419</sup> HORN 1964, S. 13

<sup>420</sup> HAEMMERLE 1904, S. 7)

<sup>421</sup> Schreiben des Handelsministeriums zu Verhandlungen zum Bau der Bahn Sisak-Dobrljin, Wien, 20.03.1879, OeStA-HHStA-AVA-Verkehr-Hof u. Min. HM- Handelsministerium-Präsidium-1879-Karton29, HM 1879-510

<sup>422</sup> Ansuchen von BYLAND zum Bau der Strecke Sisak-Dobrljin, Byland, Wien, 31.08.1878, OeStA-KA-ZST-KM-Präs1878, 55 21-5

<sup>423</sup> Schreiben des Handelsministeriums zu Verhandlungen zum Bau der Bahn Sisak-Dobrljin, Wien, 20.03.1879, OeStA-HHStA-AVA-Verkehr-Hof u. Min. HM- Handelsministerium-Präsidium-1879-Karton29, HM 1879-510

<sup>424</sup> Protokoll des ungarischen Ministerrates zum Anschluss der bosnischen Bahnen, HÖLBLING, Budapest, 07.09.1878, OeStA-HHStA-KA-Ung.Ministerrat-Karton6, MT 24

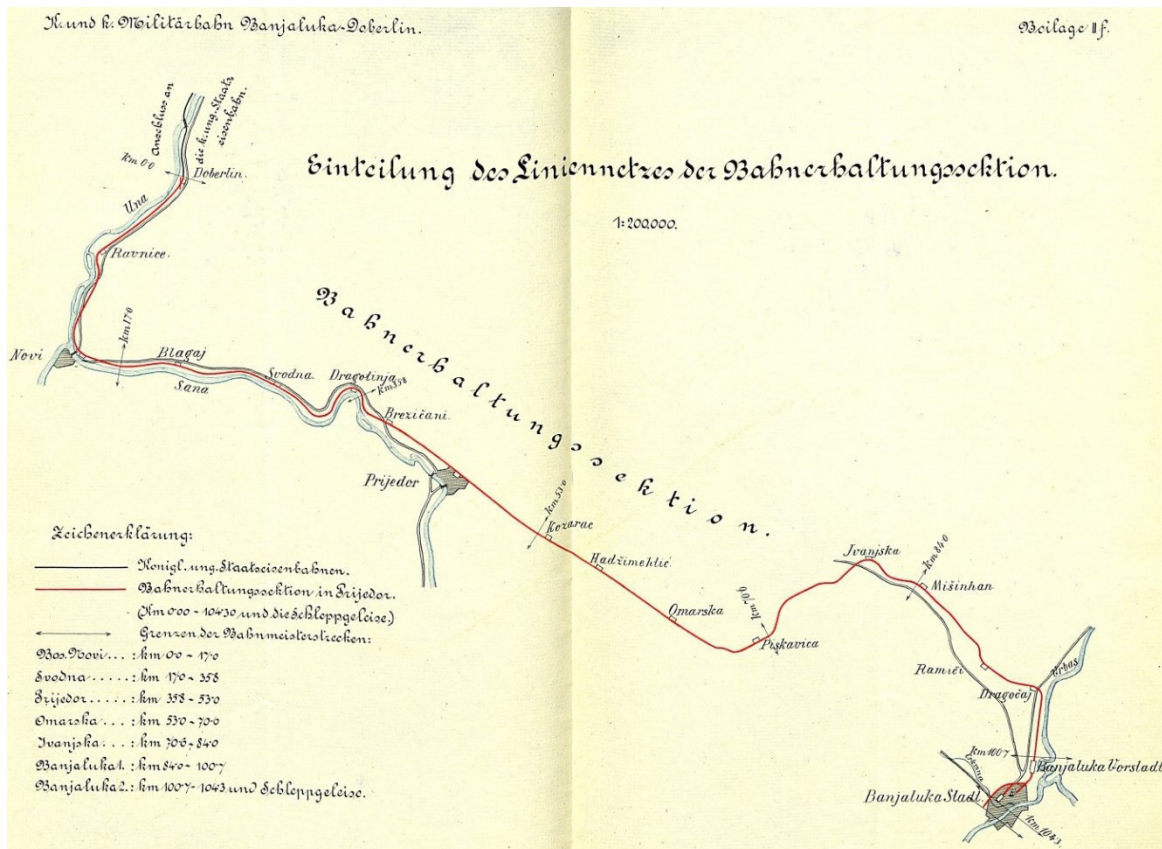


Abbildung 9: Militärbahn Banja Luka-Dobrljin mit der späteren Erweiterung zum Bahnhof „Banjaluka-Stadt“. <sup>425</sup>

Außenminister Andrassy wollte ebenfalls eine Verlängerung in den Sandschak verhindern und betonte, dass ein solches Projekt gar nicht ernst genommen werden könne, weil eine Bahn Sarajevo–Mitrovitza „technisch unausführbar wäre“. Kaiser Franz Josef beruhigte und verwies auf den am Berliner Kongress beschlossenen Bau der Moravatalbahn. <sup>426</sup> Weiter argumentierte er, dass die Besorgnis vor den bosnischen Bahnen „nicht gerechtfertigt“ sei. Der Bau von Bahnen bis Sarajevo wäre möglich, „weiter gewiß [sic!] nicht, technisch wäre sie kaum ausführbar, finanziell aber unerschwinglich“. <sup>427</sup>

Das Projekt blieb vorerst unausgeführt, der nächste Anlauf zur Anbindung von Dobrljin fand 1879 im Rahmen des Handels- und Vertragsabschlusses mit Serbien statt. Österreich wollte seine Zustimmung zur serbischen Eisenbahnkonvention und damit dem Bau der Bahn nach Belgrad vom Lückenschluss Sisak–Dobrljin abhängig machen, doch Ungarn weigerte sich auf diese Bedingung einzugehen. <sup>428</sup> Unter Verweis auf die Okkupation und der ökonomischen und strategischen Dringlichkeit dieser Strecke sollte Ungarn zum Umdenken

<sup>425</sup> Einteilung des Liniennetzes der Bahnerhaltungssektion, k.u.k. Militärbahn Banja Luka–Dobrljin, 1913, OeSTA-AVA-Verkehr-Diverses-DiverseNachlässe-1-AllgemeineRichtlinien/Instruktionen, Beilage 5-II f

<sup>426</sup> Protokoll des gemeinsamen Ministerrates zu den bosnischen Anschlussbahnen, Wien, 25.07.1878, OeSTA-HHSTA-MdÄ-PA-XL-Interna290-Ministerratsprotokolle1879, 207

<sup>427</sup> Protokoll des gemeinsamen Ministerrates zum Bahnbau in Bosnien, Wien, 15.10.1878, OeSTA-HHSTA-MdÄ-PA-XL-Interna290-Ministerratsprotokolle1879, 208

<sup>428</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 145f

bewegt werden. Die ungarische Regierung betonte weiterhin, dass der Eisenbahnanschlusses Sisak–Dobrljin die ungarische Legislative vor „unüberwindliche Schwierigkeiten“ stellen musste.<sup>429</sup> Andrásy legte sich fest, dass die Zukunft der Morava–Thal-Bahn gehöre und keine Ausweitung der bosnischen Bahnen nach Süden denkbar sei und eine Umgehung Ungarns durch die Orientbahnen nicht passieren dürfe.<sup>430</sup> Erst nach der Vertragsunterzeichnung mit Serbien gab Ungarn seinen Widerstand gegen den Bau der Linie Dobrljin–Sisak auf, worauf 1882 deren Inbetriebnahme folgte.<sup>431</sup>

Auf der Strecke Dobrljin nach Banja Luka, begann bereits unmittelbar nach der Okkupation ein Eisenbahnregiment mit der Wiederherstellung. Die 1872 eröffnete Strecke, war bereits drei Jahre später wieder eingestellt worden (siehe Kapitel 3.2.3).<sup>432</sup> Schon bei den Vorbereitungen für die Okkupation wurde eine Sanierung der Strecke beschlossen, wobei das Reichskriegsministerium die Kosten übernahm.<sup>433</sup> Die Strecke war militärisch gesehen wichtig um die Truppen in der Krajina zu versorgen, der kommerzielle Wert dieser Strecke blieb jedoch vorerst gering. Ein Weiterbau nach Sarajewo war aufgrund von Terrainschwierigkeit und der Weigerung Ungarns einer zweiten Verbindung nach Sarajewo zuzustimmen nicht zu erwarten.<sup>434</sup> Am 7. September 1878 wurde mit der Sanierung der Strecke begonnen, die sich in einem katastrophalen Zustand befand. Bahnhöfe waren ausgebrannt, teilweise war der Streckenverlauf nicht mehr erkennbar, der Oberbau überwuchert, abgesunken oder gestohlen. Nach großen Schwierigkeiten konnte die 104,3 km lange Strecke unter militärischer Leitung bis zum 24. März 1879 wieder hergestellt werden. Der neue Name der Bahn lautete k.u.k. Militärbahn Banja Luka–Dobrljin, Betrieb und Leitung unterstanden der Direktion in Banja Luka bzw. dem Reichskriegsministerium in Wien.<sup>435</sup>

Mit der Fertigstellung des 47,7 km langen Teilstückes zwischen Dobrljin und Sisak war 1882 schließlich der Anschluss an die Südbahn und damit an die Monarchie hergestellt. Einmal täglich verkehrte eine Verbindung mit einer Reisezeit von 29 Stunden und 20 Minuten zum Südbahnhof nach Wien, wobei die Frequenz der anfangs noch defizitären Strecke stetig zunahm und die Bahn ab 1891 erste Gewinne schreiben konnte. Im selben Jahr wurde die Bahn in Banja Luka um einen Stadtbahnhof und Industrieanschlussgleise erweitert. Die Zahl der Passagiere konnte von 22 083 im Jahr 1880 auf 329 875 im Jahr 1907 gesteigert werden, der Güterverkehr nahm im selben Zeitraum von 5263 Tonnen auf 166 814 Tonnen zu.<sup>436</sup>

---

<sup>429</sup> Ung. Ministerium für Arbeiten und öffentl. Communication 20.03.1879

<sup>430</sup> N.N. 22.04.1879

<sup>431</sup> Handelsministerium 20.03.1879

<sup>432</sup> FEVZIJA 2008, S. 34ff

<sup>433</sup> HORN 1964, S. 7

<sup>434</sup> Reichskriegsministerium 1878

<sup>435</sup> HORN 1964, S. 7f

<sup>436</sup> FEVZIJA 2008, S. 37

## 4.3 Dalmatinische Bahn

### 4.3.1 Strategische Hintergründe

Nach der Okkupation 1878 wurde sowohl die wirtschaftliche Entwicklung als auch der Bau von Schmalspurstrecken in Bosnien konsequent vorangetrieben. Nach der Anbindung Sarajevos 1882 folgte die Bahnlinie nach Mostar und zum Hafen in Metković sowie weitere Strecken nach Jajce, Bugojno und Tuzla, sowie eine größere Anzahl von Wald- und Industriebahnen (siehe Kapitel 0).

Mit der wirtschaftlichen Entwicklung von Bosnien und der Herzegowina bzw. dem starken Holzverkehr zeigte sich immer deutlicher die Unzulänglichkeit des Neretvahafens bei Metković, der zunehmend versandete und nur für Schiffe mit geringem Tiefgang erreichbar war. Die bosnische Landesverwaltung war daher bemüht einen der leistungsfähigen dalmatinischen Häfen an das Schmalspurnetz anzubinden. Da Ungarn seinem Freihafen Rijeka keine Konkurrenz auf kroatischem oder dalmatinischem Gebiet erwachsen lassen wollte, war eine Anbindung von Split nicht durchsetzbar. Da Bosnien mit Klek nur einen schmalen, schwer zugänglichen Küstenstreifen besaß, waren Überlegungen zur Anbindung des Hafens Gruž bei Dubrovnik die logische Folge.<sup>437</sup>

Im Umfeld der Kretakrise bzw. wachsender Spannungen am Balkan hatte sich 1896 zudem die Kriegsverwaltung deutlich für eine Bahn nach Montenegro eingesetzt.<sup>438</sup> Der Chef des Generalstabes Freiherr von Beck forderte eine Aufrüstung der Armee und den Bau strategischer Eisenbahnen von Dalmatien nach Rijeka, von Banja Luka nach Jajce, von Sarajevo nach Višegrad an die serbische Grenze bzw. vom Neretvatal in die Boka kotorska.<sup>439</sup> Besondere Bedeutung hatte die Strecke an die Adria, *„eine Bahnlinie von den beiden Hauptstädten des Landes, Sarajevo und Mostar“* weiter nach Trebinje und *„sonach hart bis an die montenegrinische Grenze.“* Mit dieser Strecke sollte die Provinz in Kriegs- als auch in Friedenszeiten sicher verwaltet werden. Mit einer Trassierung auf bosnischem Territorium, der Anbindung eines dalmatinischen Hafens bzw. der Flotte in der Boka kotorska und der Lage knapp an der montenegrinischen Grenze konnten mehrere Interessen gleichzeitig bedient werden.<sup>440</sup> In der Boka kotorska befand sich der zweitwichtigste Militärhafen der Monarchie und der Standort der öst.-ung. Flotte in der Südadria.<sup>441</sup> Mit Trebinje ließ sich zusätzlich eine strategisch wichtige Garnisonsstadt an der Grenze zu Montenegro anbinden. Der Hafen in Gruž erreichte zwar nicht die Kapazität des Hafens in Split, war jedoch deutlich leistungsfähiger als Metković.<sup>442</sup> Gegen diese Strecke sprach jedoch die anspruchsvolle und kostenintensive Trassierung durch den Karst, wo innerhalb kurzer Entfernungen bedeu-

---

<sup>437</sup> KALMANN 1912-1923, S. 465

<sup>438</sup> Krieghammer an Kallay v. 12.12.1896

<sup>439</sup> CHESTER 2006, S. 90

<sup>440</sup> Kallay an Krieghammer, v.1.1.1897 KA KM Präs 55-1/1/1897

<sup>441</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 15

<sup>442</sup> SUGAR 1963, S. 77



tende Höhenunterschiede zu überwinden waren und Bau als auch Betrieb durch Wassermangel im Sommer bzw. großflächige Überschwemmungen im Winter erschwert wurden.<sup>443</sup>

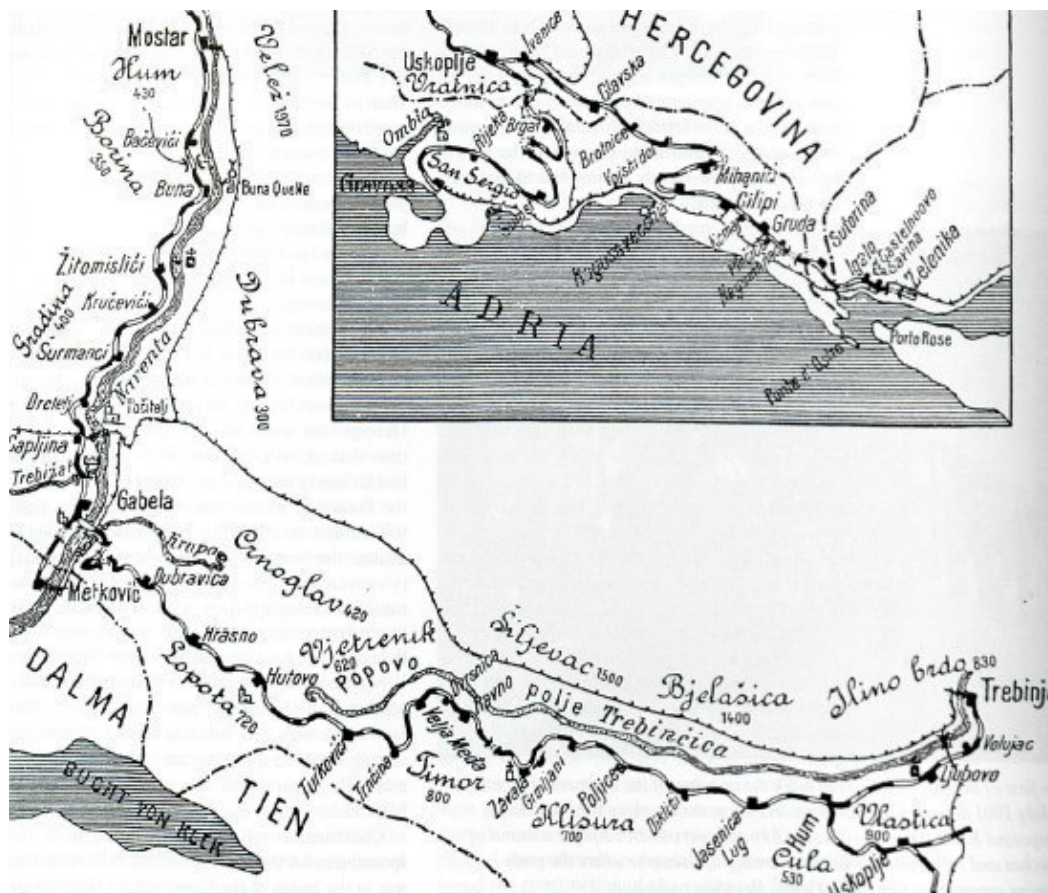


Abbildung 10: Dalmatinische Bahn von Gabela nach Zelenika mit Zweigbahnen.<sup>444</sup>

#### 4.3.2 Entschlussfassung und Bau der Dalmatinischen Bahn

Mit der kaiserlichen Verordnung vom 7. Juli 1898 wurde der Bau der dalmatinischen Bahn beschlossen.<sup>445</sup> Während die Umsetzung der anderen strategisch bedeutenden Bahnen vorerst scheiterte, konnte im gemeinsamen Ministerrat ein Kompromiss gefunden werden, der auch den finanziellen Engpässen der Monarchie geschuldet war. Die Bahn von Bugojno nach Split war gegen das Veto bzw. wegen der Kompensationsansprüche Ungarns nicht durchsetzbar.<sup>446</sup> Die Strecke in die Boka kotorska war wirtschaftlich relevant, für den Bau der kostenintensiven Bahn waren jedoch in erster Linie militärische Interessen ausschlaggebend.<sup>447</sup> Neben der Anbindung der strategisch wichtigen Stadt Dubrovnik konnte der Nachschub für den Militärhafen in der Boka kotorska sichergestellt werden.<sup>448</sup> Der Bau der dalmatinischen Bahn sollte sofort begonnen werden, die Wichtigkeit der Ostbahn wurde

<sup>443</sup> HORN 1964, S. 18f

<sup>444</sup> CHESTER 2006, S. 92

<sup>445</sup> HORN 1964, S. 18f

<sup>446</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 156f

<sup>447</sup> SUGAR 1963, S. 77

<sup>448</sup> CHESTER 2006, S. 9

betont, deren Umsetzung jedoch noch nicht fixiert (siehe Kapitel 4.4). Die Verbindungen von Banja Luka nach Jajce bzw. Rijeka nach Split wurde wegen dem Widerstand Ungarns fallengelassen bzw. für unwichtig befunden.<sup>449</sup>

Beginnend in Gabela auf der Strecke Mostar–Metković im Neretvatal, führte die Strecke weiter nach Hum, wo eine Zweigstrecke nach Trebinje abzweigte. Die Hauptstrecke verlief nach Uskopolje wo auf 350 m Seehöhe eine Zweigbahn nach Gruž abzweigte, die insgesamt 167 km lange Hauptstrecke verlief weiter über Herceg Novi nach Zelenica in die Boka kotorska. Längsneigungen von bis 25‰ bzw. Radien von 100 m waren den schwierigen topografischen Gegebenheiten geschuldet,<sup>450</sup> gleichzeitig wurde die Trassierung so angelegt, dass die Strecke außerhalb der Schussweite von Schiffen lag.<sup>451</sup> Bereits im Juli 1901 konnte die Strecke, die mit Zelenica den südlichsten Bahnhof der Habsburger Monarchie erreichte, trotz schwieriger Bauausführung eröffnet werden.<sup>452</sup>

## 4.4 Ostbahn

### 4.4.1 Vorgeschichte und Planung der Ostbahn

Noch während die Bahn in die Boka kotorska gebaut wurde, forderte der gemeinsame Finanzminister und bosnische Landesverwalter Kállay den Bau der bosnischen Ostbahn. Er forderte die Umsetzung einer normalspurigen Hauptverkehrslinie an die Ostgrenze Bosniens bzw. in den Sandschak von Novi Pazar, gleichzeitig sollte die Bahn von Split nach Bugojno realisiert werden. Kállay bezeichnete das Projekt „einer normalspurigen Eisenbahnlinie Šamac–Sarajevo–Mitrovica“ als eine der bedeutendsten Aufgaben der ganzen Monarchie.<sup>453</sup> Angesichts der Zuspitzung der politischen Situation am Balkan argumentierte Kállay, dass *„das Unterbleiben des Ausbaues der Linie Sarajevo–Uvac, welche eine Lebensfrage für Österreich–Ungarn geworden sei, geradezu als eine politische Katastrophe für die Monarchie“* anzusehen sei.<sup>454</sup>

Die Ostbahn sollte von Sarajevo an die Ostgrenze Bosniens führen und Anbindungen an Serbien bzw. den Sandschak ermöglichen. Die Bahn hatte hohen strategischen Wert und bot die Möglichkeit Garnisonen wie Gorazda, Foča und Čajniče im Grenzgebiet bzw. Pljevlja im Sandschak besser anzubinden.<sup>455</sup> Solange die Bahn keine Anbindung an Serbien oder das Osmanische Reich hatte und eine internationale Transitroute über Bosnien verlaufen würde, hatte die Bahn nur geringe wirtschaftliche Bedeutung. Diese Strecke sollte weitgehend durch unbewohntes Gebiet verlaufen und mit Višegrad nur eine einzige Stadt anbinden. Südostbosnien, der Südwesten Serbiens bzw. der Sandschak sollten für den Handel

---

<sup>449</sup> CHESTER 2006, S. 90

<sup>450</sup> KALMANN 1912-1923, S. 465

<sup>451</sup> CHESTER 2006, S. 9

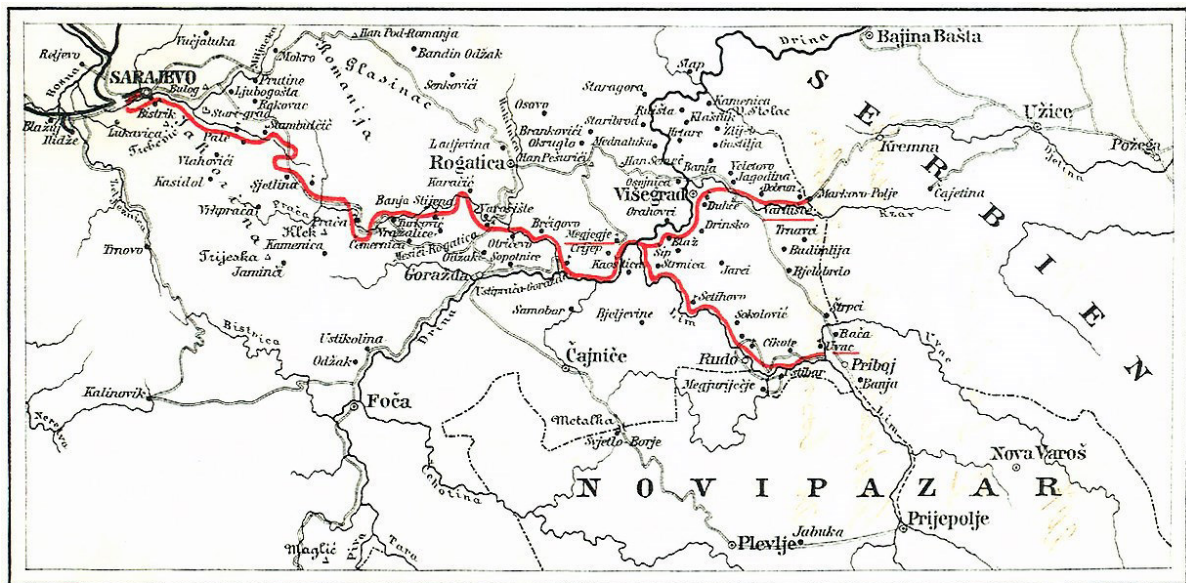
<sup>452</sup> HORN 1964, S. 18f

<sup>453</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 157

<sup>454</sup> SOMOGYI 1991, S. 225f: Gem-Min-Pro 426 - 27.10.1900

<sup>455</sup> SCHNACK, S. 553

als Absatzmarkt erschlossen werden.<sup>456</sup> Zwar war eine wirtschaftliche, kulturelle und administrative Erschließung dieser abgelegenen Gebiete wichtig, doch das wirtschaftliche Potential als Absatzgebiet war gering. Entlang der Strecken fanden sich vereinzelt Fabriken, es gab Erz- und Kohlelagerstätten sowie Viehzucht, aber vor allem waren der überregionale Handel und die Erschließung des Waldreichtums von Bedeutung.<sup>457</sup> Da für eine Anbindung nach Serbien noch fast 60 km Bahnstrecke fehlten und für eine Verbindung mit dem Osmanischen Reich erst der Sandschak durchquert werden musste, konnte durch die Bahn auch kaum wirtschaftlicher Druck auf die anderen Balkanstaaten ausgeübt werden.



A. Hartleben's Verlag in Wien u. Leipzig

Lith. Anst. v. Th. Bernwardt, Wien.

Abbildung 11: Bosnische Ostbahn von Sarajevo nach Uvac bzw. Vardište (in rot).<sup>458</sup>

Mit dieser Strecke konnten vorerst hauptsächlich militärische Interessen bedient werden.<sup>459</sup> Hier waren vor allem der effiziente Truppentransport und Verbesserung der strategischen Lage zu Montenegro von Bedeutung.<sup>460</sup> Die „...außerordentlich wichtigen militärischen Interessen der in Rede stehenden Bahnlinie...“ sollten jedoch nicht in der Öffentlichkeit kommuniziert werden. Kállay forderte in beiden Reichsteilen eine einheitliche Argumentationslinie „um etwaigen Missdeutungen in der öffentlichen Meinung keinen Raum zu geben“.<sup>461</sup> Diese militärische Bedeutung

Ein weiterer Vorstoß zum Projekt der Ostbahn kam vom gemeinsamen Außenminister Goluchowski, der neben der strategischen Bedeutung der Ostbahn auch die Möglichkeit einer Anbindung an die Saloniki–Mitrovica-Linie betonte. Kállay gab dabei zu bedenken, dass vom bosnischen Standpunkt aus andere Bahnstrecken vorzuziehen seien. Es sei nicht einzusehen, dass „Bosnien die Verpflichtung habe, Opfer für solche Zwecke zu bringen, welche

<sup>456</sup> CHESTER 2006, S. 97

<sup>457</sup> Österreichischer Parlament, S. 12

<sup>458</sup> Milena Preindlsberger-Mrazović: Die bosnische Ostbahn: Illustrierter Führer auf den bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen Sarajevo–Uvac u. Megjegje–Vardište; Wien, Leipzig: A. Hartleben's Verlag, 1908 Karte der Bosnischen Ostbahn, 1908

<sup>459</sup> HORN 1964, S. 19f

<sup>460</sup> SOMOGYI 1991, S. 181f

<sup>461</sup> KALLAY 28.09.1900

der Gesamtmonarchie zum Vorteile gereichen, wie dies bei dem vorliegenden Projekte in so eminenter Weise der Fall sei."<sup>462</sup> Kállay war nicht bereit den Bau der Ostbahn auf Kosten des Landes durchzuführen, da das Land vor 1900 im Verhältnis mehr für das Militär ausgab als die Monarchie selbst.<sup>463</sup>

Während die Gebiete Südostbosniens wirtschaftlich mäßig interessant waren, war die aus strategischer Sicht mögliche Anbindung der Ostbahn an eine serbische Bahn oder die Sandschakbahn, weit bedeutender. Eine Verlängerung durch den Sandschak nach Skopje oder Mitrovica hätte eine wirtschaftlich wichtige Verbindung für Österreich nach Saloniki bzw. Konstantinopel bedeutet.<sup>464</sup> Kállay plante mit dem Bau der Ostbahn nach Vardište Verkehr aus Serbien anzuziehen, auf eine Anbindung an das Osmanische Reich wagte er nicht zu hoffen. Da es zu den möglichen Anbindungen jedoch noch keine konkreten Planungen gab, betonte Kállay die Ostbahn als eigenständiges Projekt zu sehen.<sup>465</sup>

Bei der Rechtfertigung der Bahn und deren Kosten wurde auch mehrfach das Thema der Spurweite diskutiert. Seit dem Bau der Bahn durch das Bosnatal waren sämtliche Bahnstrecken in Bosnien in Schmalspur gebaut worden. Da diese teilweise an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stießen und bei der Ostbahn die Möglichkeit einer internationalen Anschlussstrecke durch den Sandschak ermöglicht werden sollte, sprachen sich vor allem ungarische Vertreter für eine Ausführung in Normalspur aus. Dies hätte wiederum nur Sinn gemacht, wenn auch die Strecke Sarajevo-Doboj auf Normalspur umgebaut bzw. der ungarischen Forderung nach einer Normalspurbahn Dobojs–Šamac entsprochen worden wäre. Gegen eine Normalspurbahn sprachen aber die deutlichen Mehrkosten, vor allem im Kontext mit dem Umbau der bestehenden Bahnstrecken. Aufgrund deren verhältnismäßig hohen Leistungsfähigkeit und der geringen wirtschaftlichen Bedeutung, welche die Ostbahn vorerst haben musste, war die Normalspur schwer zu rechtfertigen.<sup>466</sup> Die Parallelstrecke über Serbien, von Zemun nach Saloniki wäre etwa rund 20 Jahre nach ihrer Eröffnung noch bei weitem nicht ausgelastet. Weiter wies Kállay auf die Möglichkeit eines nachträglichen Umbaus hin.<sup>467</sup>

*"Die Schmalspur der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen einen solch hohen Grad technischer Ausbildung und Leistungsfähigkeit erreicht hatte, daß sie den zu gegenwärtigen Verkehrsbedürfnissen noch für lange hinaus, jedenfalls insoweit genügen wird, bis die Anschlußverbindungen [sic!] mit den orientalischen Bahnen hergestellt sein wird."*<sup>468</sup>

In einer Sitzung des Gemeinsamen Ministerrates vom 21. September 1900 betonte Kállay erneut die Leistungsfähigkeit der Schmalspur und die Möglichkeit eines normalspurigen

---

<sup>462</sup> SOMOGYI 1991, S. 181

<sup>463</sup> Gem-Min-Pro 399 am 30.01.1897; vgl. auch SOMOGYI 1991, S. 75 bzw. JUZBASIC Dzevad 1993, S. 156f

<sup>464</sup> Österreichischer Parlament, S. 6

<sup>465</sup> KALLAY 28.09.1900

<sup>466</sup> HORN 1964, S. 19f

<sup>467</sup> KALLAY 28.09.1900

<sup>468</sup> SCHNACK, S. 551

Unterbaues, der bei Bedarf einen Umbau auf Normalspur erlauben würde. Die Mehrkosten für den Bau einer Normalspurstrecke von Sarajevo in den Sandschak würden beträchtlich sein. Entgegen anderen Politikern sprach er sich gegen die Konsultierung der Hohen Pforte bezüglich einer Bahnverbindung aus und meinte „*mit einem fait accompli könne man der Türkei am meisten imponieren.*“<sup>469</sup>

Die ungarischen Vertreter bemühten sich die Thematik Šamac-Sarajevo von der Ostbahnfrage als auch von der Frage der Anbindung von Split zu lösen, betonten aber dass eine normalspurige Ausführung der Ostbahn bessere Chancen auf einen Anschluss im Sandschak habe. Eine Bahn in Schmalspur würde dem volkswirtschaftlichen Interesse Ungarns nicht entsprechen, zudem sei nicht zu erwarten, dass die Linie kostendeckend betrieben werden könne. Doch selbst wenn es zum Schmalspurausbau der Ostbahn kommen sollte, war aus ungarischer Sicht die Option eines Anschlusses der Ostbahn an die türkischen Bahnen wichtig, um dem Projekt dem Charakter einer friedlichen Verkehrsmaßnahme zu verleihen. Vom Standpunkt der ungarischen Regierung sollte es überhaupt vermieden werden, diese Angelegenheit als eine „*eminente militärische Massnahme [sic!]*“ darzustellen.<sup>470</sup> Der Chef des Generalstabes Freiherr von Beck hingegen betonte, dass die handelspolitische Bedeutung der Ostbahn schon 1862 nachgewiesen worden sei und die Erschließung dieses Teiles des Balkans ebenso wie die Möglichkeit zur Truppenverlagerung bis an den Sandschak bzw. bis nach Saloniki enorm wichtig sei.<sup>471</sup>

#### 4.4.2 Dualismus und Forderung nach Kompensation

Die Diskussion um die Ostbahn wurde zunehmend zu einem Machtkampf der beiden Reichshälften, bei dem Österreich versuchte die Anbindung seiner dalmatinischen Häfen zu verbessern. Aus österreichischer Sicht wurde die Bahn Bugojno-Aržano gefordert, während Ungarn die Anbindung des Bosnatales über Šamac forderte. Die Spurweite sollte sich nach der anzuschließenden Bahn richten.<sup>472</sup> Ein Grund für die häufigen Meinungsverschiedenheiten in Fragen des bosnischen Eisenbahnbaues, hatte wirtschaftliche Hintergründe. Nachdem in Ungarn mit der Ära Koloman Tisza (1875-1890) eine Phase der wirtschaftlichen und politischen Selbstständigkeit eintrat, wurde Bosnien zunehmend als Absatzmarkt Ungarns gesehen. Zudem übte Ungarn eine viel stärkere Staatspatronanz gegenüber der Wirtschaft aus, als Österreich dies tat. Aus ungarischer Sicht hatten Bosnien und die Herzegowina bereits 1890 die gleiche Bedeutung wie Italien oder Serbien. Gerade deshalb versuchte man seine Interessen dort mit Nachdruck und ohne Rücksicht auf österreichische oder bosnische Interesse zu verteidigen.<sup>473</sup>

---

<sup>469</sup> SOMOGYI 1991, S. 185ff; Gem-Min-Pro 422 - 21-09-1900

<sup>470</sup> KALLAY 26.09.1900

<sup>471</sup> SOMOGYI 1991, S. 182ff

<sup>472</sup> Österreichischer Parlament, S. 4

<sup>473</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 155

Der gemeinsame Finanzminister Böhm von Bawerk betonte, dass die Ostbahn dem politischen und militärischen Interesse der Gesamtmonarchie entspräche, wirtschaftlich aber hauptsächlich Ungarn profitieren würde. Daher knüpfte er an den Bau der bosnischen Ostbahn die Forderung auch andere wirtschaftlich wichtige Linien in Bosnien wie die Anbindung an Split umzusetzen um im österreichischen Parlament mehrheitsfähig zu sein.<sup>474</sup> Zudem hätte sich auch die militärische Bedeutung der Ostbahn durch zusätzliche Bahnprojekte in Bosnien weiter erhöht:

*„Aus all dem Vorgesagten ergibt sich, daß [sic!] der bosnisch-türkische Bahnanschluß militärisch ganz besonders notwendig, der bosnisch-serbische aber, im Zusammenhang mit dem Ausbau der Linie Bugojno–Aržano und Jajce–Banjaluka im hohen Grade militärisch wünschenswert erscheint.“<sup>475</sup>*

Als Kállay erneut die Bedeutung der Ostbahn für die gesamte Monarchie unterstrich und deren baldigen Bau forderte, blockierte Ungarn die Linie Split–Bugojno, diese sollte sogar völlig aus dem Bahnbauprogramm eliminiert werden.<sup>476</sup>

#### 4.4.3 Kompromiss und Bau der Ostbahn

Im Gemeinsamen Ministerrat vom 27. Oktober 1900 konnte schließlich ein Kompromiss erzielt werden. Eisenbahnminister Wittek schlug vor zuerst die Ostbahn zu bauen und danach gleichzeitig mit dem Bau der Schmalspurstrecke Šamac–Doboj auf normalspurigem Unterbau, als auch mit der Verbindung von Bugojno nach Aržano zu beginnen. Die ungarische Delegation stimmte zwar dem Beschluss zum Bau der Ostbahn zu, weigerte sich aber die Strecke Bugojno–Aržano gesetzlich fixieren. Es sollte auch keiner der beiden Reichshälften in den folgenden fünf Jahren möglich sein die Umsetzung von Bugojno–Aržano bzw. Doboj–Šamac durch finanzielle Unterstützung im Alleingang zu erlauben. Ungarn erklärte die Verbindung von Bugojno nach Aržano sei im ungarischen Parlament nicht durchzubringen, auch eine Klärung der Streitfrage bei den nächsten Ausgleichsverhandlungen wurde abgelehnt. Es blieb bei einer protokollarischen Erklärung bzw. einem Motivenbericht, der dem Parlament vorgelegt wurde und der weiterhin alle drei Linien, also Sarajevo–Uvac mit Mokra gora, Bugojno–Aržano und Šamac–Doboj nannte. Der Bau der Ostbahn als Schmalspur und zu Lasten Bosniens und der Herzegowina wurde damit fixiert, während die Strecke Bugojno–Aržano vorerst vom Tisch war.<sup>477</sup> Ungarn hatte zwar lange auf den Bau der Ostbahn in Normalspur gepocht, da diese aus den Landesmitteln aber nicht finanziert werden konnte, keine privaten Investoren interessiert waren und Ungarn sich weigerte sich am Bahnbau in Bosnien finanziell zu beteiligen, musste Ungarn einem Bau in Schmalspur zustimmen. Als Bedingung zur Zustimmung wurde jedoch der baldige Baustart aus politischer und militärischer Notwendigkeit gefordert.<sup>478</sup>

---

<sup>474</sup> SOMOGYI 1991, S. 185ff

<sup>475</sup> SCHOENAICH 06.05.1906

<sup>476</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 158

<sup>477</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 158

<sup>478</sup> KALLAY 26.09.1900

Nach vier Jahren Bauzeit wurde im Juli 1906 der Betrieb aufgenommen.<sup>479</sup> Die Ausführung war vom Land übernommen worden, schon bald entstanden Gerüchte wonach es beim Bau zu Ungereimtheiten gekommen war und tatsächlich erwies sich der Bau als äußerst mangelhaft. Die Strecke hätte auf Normalspur ausgelegt sein sollen und nur durch den Tausch einer Schiene von einer Schmal- auf Normalspur erweiterbar sein.<sup>480</sup> Auf Grund zu kleiner Tunnelabmessungen war ein Umbau auf Normalspur gar nicht möglich.<sup>481</sup>

Die 141 km lange Ostbahn nach Uvac an die türkische Grenze bzw. mit einer 32,5 km langen Zweigstrecke nach Vardište an die serbische Grenze durchquerte topographisch anspruchsvolles Gelände. Östlich von Sarajevo erfolgte der Aufstieg durch das Milijačkatal bis zum Karolinensattel auf 946 m Seehöhe. Danach ging es entlang der Prača bis zum Drina-Tal wo sich die Strecke an der Lim-Mündung bei Međeđa teilte.<sup>482</sup> Die Hauptlinie folgte dem Lim bis zur türkischen Grenze bei Uvac, wo nach 138 km die Endstation erreicht war und wo sich im Limaltal die Möglichkeit einer Anbindung an eine zukünftige Sandschakbahn bot. Die Zweigstrecke folgte der Drina bis Višegrad und von dort in einem Seitental weiter nach Vardište, wo nach insgesamt 32 km die serbische Grenze erreicht wurde.<sup>483</sup> Da ein normalspuriger Unterbau gewählt wurde, fiel die Längsneigung mit maximal 18,5‰ bzw. Radien mit mindestens 200 m auch großzügiger als bei der Dalmatinische Bahn aus.<sup>484</sup> Dies erforderte eine aufwändige Trassierung im Stile einer Gebirgsbahn mit bedeutenden Felseinschnitten, Uferschutzbauten, Steinsätzen, Brücken und insgesamt über 100 Tunnel und Galerien.<sup>485</sup>

#### 4.5 Militärische Bedeutung der bosnischen Bahnen

Hatte Österreich in der Schlacht von Königgrätz noch deutlichen Nachholbedarf in Sachen Eisenbahninfrastruktur gehabt, gewannen strategische Eisenbahnen zusehends an Bedeutung. Im Rahmen der Okkupation Bosnien spielten Überlegungen zum Bau strategischer Bahnen bereits eine wichtige Rolle, wenngleich Entscheidungen nur schleppend gefällt wurden.<sup>486</sup> Die Einflussnahme des Staates auf das Eisenbahnwesen sollte die Beschleunigung der Heerestransporte, die Möglichkeit zur Zusammenziehung großer Truppenmassen und die Verbesserung des Nachschubs garantieren.<sup>487</sup> Diese Funktionen sollten im Rahmen der Okkupation zuerst die Bahnstrecke von Dalj nach Brod und später auch die Linie von Brod nach Zenica bzw. von Sisak nach Dobrljin und weiter nach Banja Luka erfüllen, bei deren Bau auch Eisenbahnfeldregimenter zum Einsatz kamen.

---

<sup>479</sup> KALMANN 1912-1923, S. 465

<sup>480</sup> SUGAR 1963, S. 76ff

<sup>481</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 159f

<sup>482</sup> HORN-KUBINSZKY, S. 233

<sup>483</sup> KALMANN 1912-1923, S. 465

<sup>484</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1906, S. 595f

<sup>485</sup> Österreichischer Parlament, S. 10ff

<sup>486</sup> Diószegi 1993, S. 102ff

<sup>487</sup> WITTEK, Heinrich Ritter v. 1912

Es wurde zusätzlich zentral Vorsorge getroffen, um sich die militärische Benutzbarkeit der Eisenbahnen im Ernstfall zu sichern. So gab es im Kriegsministerium eigene Eisenbahnbüros, die in engem Kontakt mit dem Eisenbahnministerium standen. Auch der Chef des Generalstabes sicherte sich Einflussnahme auf alle eisenbahntechnischen Angelegenheiten wie Bau und Linienführung von neuen Bahnstrecken, deren Leistungsfähigkeit bis hin zur Einrichtung und Nachbeschaffung von Waggons oder Ein- und Auswaggonierungsstation oder der Bereithaltung von Kohlereserven. Hier war die küstenferne Linienführung der dalmatinischen Bahn, deren Nachschubfunktion für den Militärhafen in der Boka kotorska, die strategische Nähe der Bahnen hin zu Montenegro oder die Anbindung an die Garnisonsstädte zu nennen.

Eine weitreichende Entscheidung, die letztlich im Reichskriegsministerium gefällt wurde, war die Anwendung der Schmalspur bzw. der Beschluss diese trotz Kritik von einer provisorischen Feldbahn in eine permanente Bahn umzuwandeln.<sup>488</sup> Nach der Okkupation war zur militärischen Absicherung Bosniens Eile geboten und die Wahl fiel auf die zu Verfügung stehende Schmalspur. 1879 gab das Reichskriegsministerium ein Konzept für eine Normalspurbahn Brod–Sarajevo in Auftrag und Herzog Württemberg entwarf in der Folge ein Normalspurnetz für Bosnien (siehe Kapitel 5.1.3). Es entstanden Pläne einer Normalspur Bord–Sarajevo aber auch für Bahnverbindungen Sisak–Dobrljin–Sarajevo bzw. Sarajevo–Mostar–Neum.<sup>489</sup> Diese ehrgeizigen Visionen konnten auf Grund fehlender finanzieller Mittel nicht umgesetzt werden. Da weder die Monarchie noch private Bauherren das nötige Geld investieren wollten, bekam das Land jene Linien, die es sich leisten konnte und diese Form einer Schmalspur.<sup>490</sup> Das war die von Hügel und Sager vorgeschlagene Schmalspurbahn von Brod nach Zenica bzw. später weiter nach Sarajevo, für die unmittelbar danach begonnen Bahnbauten stellte sich die Frage der Spurweiten nicht.<sup>491</sup> Mit einer eilig getroffenen Entscheidung hatte man den Grundstein für das Schmalspurnetz Bosniens gelegt.<sup>492</sup>

Für die Schmalspur sprachen zwar auch militärische und topografische Gründe, letztlich war aber Geldmangel ausschlaggebend für die Entscheidung des Finanzministeriums diese Spurweite für den weiteren Ausbau der bosnischen Bahnen beizubehalten.<sup>493</sup> Im Sinne einer langfristigen Verwaltung der Provinzen wäre eine Normalspur empfehlenswert gewesen, in der hektischen Phase des Okkupationsfeldzuges hatte die Heeresleitung mit der Zeit bzw. Kostenfrage klare Entscheidungskriterien. Ein späterer Ausbau der Schmalspur zur Normalspur scheiterte ebenfalls am Landesbudget Bosniens und fehlender Investoren, da niemand bei hohem Risiko in ein rückständiges Gebiet investieren wollte. Die fehlende

---

<sup>488</sup> ZEZULA, S. 567

<sup>489</sup> CHESTER 2006, S. 31f

<sup>490</sup> Juzbasic 1974, S. 255f

<sup>491</sup> CHESTER 2006, S. 31f

<sup>492</sup> JORDAN Peter 1993, S. 23f.

<sup>493</sup> HORN 1964, S. 13



Investitionsbereitschaft privater Kapitalgeber machte die Anwendung eines Staats- bzw. Landesbahnsystems naheliegend, da die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend notwendig war, auch wenn nur wenig Aussicht auf Gewinn bestand. Dafür sprach zusätzlich die Dominanz des Staatsbahngedankens der ungarischen Bahnen, die den Betrieb bis Bosnisch Brod übernommen hatten. Der strategische Aspekt in der militärisch bedeutsamen Grenzregion bestärkte diese Entscheidung.<sup>494</sup> Obwohl man in Österreich der Schmalspur anfangs sehr skeptisch gegenüber stand, wurden nach dem Erfolg der Bosnabahn vermehrt Schmalspurbahnen gebaut. Um im Kriegsfall über genügend Wagenmaterial zu verfügen wurde im Lokalbahngesetz festgelegt, dass alle neu zu bauenden Schmalspurbahnen in der Monarchie das Spurmaß von 760 mm verwenden mussten.

Nach dem Bau der Versorgungslinie nach Zenica bzw. Banja Luka war man aus militärischer Sicht interessiert möglichst schnell die Hauptgarnisonen in Sarajewo und Mostar mit der Bahn anzubinden. Die Verbindung der beiden Hauptstädte untereinander und mit der Monarchie entsprach auch den wirtschaftlichen Interessen, die nach der Okkupation und bis knapp vor die Jahrhundertwende die Motivation für den Bau der weiteren Linien darstellte.<sup>495</sup> Erst die dalmatinische Bahn und die Ostbahn waren beide von primär strategischem Interesse der Monarchie geprägt, mussten jedoch von Bosnien bezahlt werden. Die teuren Bahnen brachten minimalen oder keinen Profit und trugen mit zu einem langsamen Wirtschaftswachstum bei und verhinderten den Bau anderer für Bosnien und die Herzegowina wichtigerer Bahnen.<sup>496</sup> Mit der Bosnischen Ostbahn hatte man strategisch wichtige Bahnen an die Grenzen Montenegros, Serbiens und des Osmanischen Reiches errichtet. Zudem waren wichtige Nachschublinien für die Truppen im Grenzgebiet und Sandschak Novi Pazar entstanden.<sup>497</sup>

---

<sup>494</sup> KLENNER 2002, S. 186

<sup>495</sup> SUGAR 1963, S. 77

<sup>496</sup> CHESTER 2006, S. 102

<sup>497</sup> JORDAN Peter 1993, S. 28f.



## 5 Industrialisierung und Modernisierung

### 5.1 Die "Kultur- und Friedensmission"

#### 5.1.1 Verwaltung in Bosnien und der Herzegowina nach 1878

Unmittelbar nach der Okkupation war das gemeinsame Kriegsministerium für die Verwaltung von Bosnien und der Herzegowina zuständig, später wurde die Administration an das gemeinsame Finanzministerium übergeben. Diese Zuteilung war notwendig, um den Ausgleich zwischen den beiden Reichshälften nicht zu kippen. Daher kam nur ein gemeinsames Ministerium für die Verwaltung in Frage, im Sinne der Kultur- und Friedensmission schied das Kriegs- und Außenministerium aus. Damit wurde der Finanzminister zur obersten Instanz der beiden Provinzen, deren Entwicklung er maßgeblich prägen sollte. Trotz des Kompetenzwechsels behielt das Militär während der Zeit von 1878 bis 1908 vor allem im Infrastrukturbereich großen Einfluss.

*"Und was haben wir dem Land an wirtschaftlichen Vorteil gebracht, das gaben wir im Zwang, nicht in Freiheit: Wir haben das Land nicht nur einem bürokratischen System unterworfen, das nicht einmal die primitivsten Grundsätze moderner Staatsverwaltung verwirklicht... .. wir haben den Bürokraten auch noch unter das Kommando des Militärs gestellt."<sup>498</sup>*

Landeschef war stets der kaiserliche kommandierende General, dem ein Ziviladlatus beigegeben war, der das Land de facto verwaltete. Die zuständigen Behörden im Finanzministerium in Wien bzw. in Sarajevo waren in Präsidial-, Finanz-, Justizabteilung und Forstwirtschaft und Bergbau unterteilt und nahmen mit Jänner 1879 ihren Dienst auf. In Sarajevo gab es zusätzlich eine Abteilung für Bauwesen, deren Hauptaufgabe das Eisenbahnwesen war. Eine eigene Abteilung für Forstwirtschaft und Bergbau zeigen die Bedeutung, die diesen Bereichen von Anfang an beigemessen wurde.<sup>499</sup>

Die Bürokratisierung des Landes begann 1878 mit der Neugliederung der Verwaltungseinheiten und mit der Besetzung der wichtigsten Stellen durch Österreicher.<sup>500</sup> Diese sogenannten „Kuferaši“ ersetzten Zivilbeamte der osmanischen Regierung, die das Land mit Beginn der Okkupation größtenteils verlassen hatten. Vor allem die Verwaltung in Sarajevo war auf Jahrzehnte von externen Beamten geprägt, nur langsam rückten Einheimische in diverse Positionen auf.<sup>501</sup> Diese Immigranten spielten eine große Rolle in Vermittlung von Kultur, wurden aber auch oft abgelehnt, weil sie als Konkurrenten um Arbeitsplätze gesehen wurden. Kuferaši bildeten lange die Mehrheit bei Lehrern, Advokaten, Doktoren. Waren

---

<sup>498</sup> SUPPAN 1978, S. 114

<sup>499</sup> WESSELY 1973, S. 535f

<sup>500</sup> OKEY 2007, S. 31

<sup>501</sup> BERDAN 2008, S. 53

1885 nur 6% der Landesbeamten Einheimische, stieg dieser Wert bis 1914 auf 42,2% an.<sup>502</sup>

Auch wenn die beiden Provinzen offiziell weiterhin Teil des Osmanischen Reiches waren, erfolgte eine schrittweise Eingliederung Bosniens und der Herzegowina in die Habsburger Monarchie. Das Zoll- und Monopolgesetz 1879 band Bosnien in die Zollunion ein, zusätzlich wurde mit dem Gulden die österreichische Währung eingeführt. Damit hatten österreichische Gesetze auch in den okkupierten Gebieten Gültigkeit. Rechtlich war dies umstritten und führte viele lokale Händler in den Bankrott während Investoren aus Österreich und Ungarn verstärkt auf den Markt drängten.<sup>503</sup> Die Einführung der Wehrpflicht im 1881 war der nächste Schritt, der auch zu gewalttätigen Aufständen in sämtlichen Bevölkerungsschichten führte. Die Unruhen konnten im Jahr darauf aufgelöst werden und sollten die letzten in einer langen Serie von Aufständen in Bosnien gegen das herrschende Regime bedeuten.<sup>504</sup> Um die Rechte der bosnischen Bevölkerung im Ausland zu schützen, mussten diese die öst. Staatsbürgerschaft annehmen. Damit war die Annexion de facto bereits lange vor 1908 unter stillschweigender Genehmigung Europas und sogar des Osmanischen Reiches vollzogen worden.<sup>505</sup> Abgesehen von den Protesten während der Einführung der Wehrpflicht war die Phase von 1878 bis 1914 eine ungewöhnlich lange Zeit der relativen Ruhe. Eine Politik der kleinen Schritte und Kontinuität waren die Kennzeichen der öst.-ung. Herrschaft in Bosnien und der Herzegowina.<sup>506</sup> Einzig die dringend notwendige Bodenreform konnte nicht umgesetzt werden. Die Rechte der herrschenden Grundbesitzerklasse blieben mehr oder weniger unangetastet, dafür verhielt sich diese loyal zur Verwaltung. Der Annexion 1908 folgten die Verabschiedung einer eigenen Verfassung und die Bestellung eines Landtages in Sarajevo. Dessen Gesetzgebungskraft war vor allem auf die innere Verwaltung beschränkt, umfasste aber auch den Eisenbahnbau.<sup>507</sup> Wirtschaftlich ging die Besatzung Österreich-Ungarns jedenfalls weit über eine Okkupation im klassischen Sinn hinaus.<sup>508</sup> Die Maßnahme der öst.-ung. Politik betrafen Soziales, Militär, Kultur und vor allem die Wirtschaft.

Der Fokus der bosnischen Verwaltung lag zunächst in der Erschließung der reichen Holz- und Erzressourcen. Wiener, Prager und Pester Banken waren beteiligt am Bau von Eisenbahnen, Straßen, Bergwerksanlagen und Großsägewerken, welche meist unter staatlicher Kontrolle standen. Die Produkte wurden hauptsächlich über die Bosnabahn nach Norden in die Monarchie exportiert, nur ein geringer Teil wurde über die Häfen in Metković bzw. später in Gruž verschifft.<sup>509</sup> Erfolglos blieb die „Kultur- und Friedensmission“ ausgerechnet in der Frage der Bildung. Trotz der Einrichtung von 200 Grundschulen und drei Hochschulen

---

<sup>502</sup> OKEY 2007, S. 220

<sup>503</sup> SUGAR 1963, S. 45f

<sup>504</sup> HOARE 2007, S. 73)

<sup>505</sup> FOURNIER 1909, S. 82f

<sup>506</sup> Clark 2013, S. 111

<sup>507</sup> BAUER 1971, S. 115ff

<sup>508</sup> WESSELY 1973, S. 532

<sup>509</sup> WESSELY 1973, S. 532

blieb die Zahl der Analphabeten extrem hoch, dem schwachen Schulbesuch, der geringer war als in Serbien, wurde erst 1909 mit Einführung der Schulpflicht begegnet.<sup>510</sup>

### 5.1.2 Kállays Industrialisierungsstrategie

Nach den kurzen Amtszeiten von Leopold Friedrich von Hofmann und József Szlávy als gemeinsame Finanzminister und damit Gouverneure von Bosnien, übte Benjámín Kállay von 1882 bis zu seinem Tode 1903 diese Funktion aus. Die Administration Kállay wurde *"as efficient and progressive a colonial administration as any that Britain could boast of"* beschrieben.<sup>511</sup> Seine Politik war jedoch nicht nur effizient, sondern mutete teilweise neo-absolutistisch und diktatorisch an, sollte Bosnien und seine Entwicklung bzw. Modernisierung aber nachhaltig prägen. Kállay konzentrierte sich auf die Administration des Landes, hatte einen klaren Plan für Bosnien und verfolgte konsequent den Ausbau des Bahnnetzes und der Industrien. Kritisiert wurde er neben seiner autokratischen Regierungsweise für den Umstand keine Budgets offen zu legen, weshalb ihm wiederholt persönliche Bereicherung vorgeworfen wurde.

Seine Leitlinie war es zuerst den Lebensstandard und dann den Bildungslevel der Bevölkerung zu heben, zuletzt sollte die politische Selbstverwaltung folgen.<sup>512</sup> Als Maß des gesellschaftlichen Fortschritts zählte dabei für ihn vor allem die Industrialisierung des Landes.<sup>513</sup> Kállay sah seine Aufgabe daher primär in der Umsetzung wirtschaftlicher Reformen, politische Erneuerungen sollten erst folgen, wenn der wirtschaftliche Fortschritt einsetzen würde. Der schnelle Ausbau von Straßen und Bahnen mussten aus den eigenen Landesmitteln finanziert werden, da Ungarn sich an einer finanziellen Beteiligung weigerte. Diese Infrastruktur schuf die Grundlage für die Kohlen- und Eisenindustrie und war im Gegensatz zum Forstwesen großteils in staatlicher Hand. Das Verzögern der Landreform mochte kurzfristig die politische Gunst der Oberschichten sichern, verhinderte langfristig aber eine bessere Finanzierung der Bahnen. Zu Beginn der Ära Kállay waren diese Entwicklungen auf wirtschaftliche Interessen Bosniens ausgerichtet, erst gegen die Jahrhundertwende musste zusätzlich die Interessen der Gesamtmonarchie bedient werden.<sup>514</sup>

Der Nachfolger Kállay Stephan Burián war sparsamer und weniger unternehmenslustig und musste erkennen, dass seinem Vorgänger die finanziellen Zügel aus der Hand geglitten waren.<sup>515</sup> Aufgrund der teuren Ostbahn sowie der dalmatinischen Bahn belasteten hohe Schulden das Budget Bosniens, zudem waren 25 Jahre nach der Okkupation noch immer

---

<sup>510</sup> Clark 2013, S. 113)

<sup>511</sup> SUPPAN 1978, S. 114)

<sup>512</sup> SUGAR 1963, S. 54f

<sup>513</sup> DONIA 2006, S. 65

<sup>514</sup> OKEY 2007, S. 59

<sup>515</sup> BAUER 1971, S. 69f

ein Großteil der Industrien im Staatsbesitz. In der Amtszeit Kállay war jedenfalls ein Großteil der Industrien entstanden während sein Nachfolger mit der Privatisierung bzw. Administration des Landes wenig Erfolg hatte.<sup>516</sup>

In Folge der Annexion 1908 kam es zur Einführung eines durch Kurien besetzten Landtages, dem jedoch nur beschränkte Gesetzgebungskompetenz erteilt wurde.<sup>517</sup> In den 30 Jahren seit der Okkupation hatte sich die anfängliche Zuversicht und Hoffnungsfreudigkeit gelegt und war in Stillstand und Zweifel umgeschlagen. Es nährten sich die Befürchtungen, dass die bisherige Regierungsmethode in Bosnien ausgedient hatte.<sup>518</sup> Die positive Stimmung nach der Einführung der Verfassung währte nur kurz, da der kaiserlich-königliche Erlass von 1911 die Besitzverhältnisse änderte. Dies bedeutete höhere finanzielle Belastungen und zusätzliche Kontrollen über Verbände und Gesellschaft, sowie Eingriffe in die Gerichtsbarkeit und das Pressewesen. Die österreichische Verwaltung wurde zunehmend als Fremdherrschaft gesehen und Attentate auf führende Repräsentanten Österreich-Ungarns verschärfen die Lage um 1910.<sup>519</sup>

### 5.1.3 Pläne für ein bosnisches Bahnnetz

Die Fokussierung Kállays auf eine rasche Industrialisierung Bosniens und den Abbau der reichen Bodenschätze machte deren rasche Erschließung durch Bahnen notwendig, weshalb Eisenbahnausbau und Tarifpolitik an erster Stelle standen.<sup>520</sup> Die Aufstellung der Beförderungstarife sollte die staatliche Wirtschaftspolitik fördern, was dazu führte, dass Eisenbahnen im Zuge des Protektionismus für die staatliche Wirtschaftspolitik missbraucht wurden.<sup>521</sup> Der Ausbau der Bahnlinien sollte wirtschaftliche Vorteile bringen, und Rohstoffe vor allem aus dem Vrbastal zu den Produktionszentren bzw. in die Monarchie befördern. Eine Anbindung nach Split war stets ein Anliegen Kállays, da so die entsprechenden Märkte für die bosnische Erzeugnisse garantiert werden sollten. Ebenso sollte eine bessere Anbindung Westbosniens an Sarajevo von politischem und administrativem Nutzen sein und das Gebiet zivilisatorisch erschließen.<sup>522</sup> Zwar genoss der Bahnbau in der Amtszeit Kállays große Priorität, doch hatten politische Entscheidungen die falschen Weichen gestellt. Nach dem logischen Bau der Hauptlinie im Bosnatal hätte ein Netz entwickelt werden müssen, das der Erschließung der Rohstoffvorkommen und Industrien bestmöglich entsprochen und neben einer Verbindung nach Österreich, andere Balkanländer und einen leistungsfähigen Hafen angebunden hätte.<sup>523</sup> Im Gegensatz zur Straßenplanung gab es im Bahnbau kein akkordiertes Vorgehen von militärischen und ökonomischen Interessen und keine langfris-

---

<sup>516</sup> SUGAR 1963, S. 63

<sup>517</sup> WESSELY 1973, S. 536f

<sup>518</sup> BAUER 1971, S. 74ff

<sup>519</sup> SUPPAN 1978, S. 127

<sup>520</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 149f

<sup>521</sup> WITTEK, Heinrich Ritter v. 1912, S. 2

<sup>522</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 152

<sup>523</sup> SUGAR 1963, S. 205

tigen Planungen, die gebauten Linien waren vielmehr Stückwerk statt Teil eines durchdachten Bahnnetzes. Der Grund war das Aufeinandertreffen von militärischen, wirtschaftlichen und sonstigen Interessen im Kontext der österreichisch-ungarischen Politik am Balkan und deren interner Rivalität. Obwohl die Interessen von Bosnien und der Herzegowina meist hinter wirtschaftlichen oder strategischen Fremdinteressen zurücktreten mussten, blieb die Finanzierung Aufgabe der beiden Provinzen.<sup>524</sup>

In der ersten Phase der Okkupation war eine konkrete Planung des bosnischen Bahnnetzes nicht notwendig, da eine Verlängerung der Bosnabahn von Zenica nach Sarajevo naheliegender war. Zwar legte bereits Gouverneur Szlávy viel Wert auf den Bau von Infrastruktur und die Erschließung von Rohstoffen, doch musste zuerst die Lage potentieller Rohstofflagerstätten und Industriestandorte ermittelt werden, bevor ein Bahnnetz entwickelt werden konnte.<sup>525</sup>

Auf der Basis von Detailuntersuchungen des Freiherrn von Schwarz erfolgten nähere Planungen bzw. Kostenvoranschläge für die Trassen Zenica–Sarajevo, Neum–Mostar, Split–Imotski–Metković und nach Dalmatien.<sup>526</sup> Herzog von Württemberg erstellte 1879 eine Liste der in Bosnien zu bauenden Bahnen in Reihenfolge ihrer Wichtigkeit. Zuerst sollte eine Bahn nach Sarajevo und danach ins Neretvatal gebaut werden. Eine Verbindung von Banja Luka nach Sarajevo würde nur bei einer weiteren Verbindung nach Mitrovica Sinn machen. Württemberg sprach sich deutlich gegen Brod als Übergangspunkt aus und forderte eine Überquerung der Save flussabwärts bei Novigrad. Eine Bahn im Unatal von Novi nach Knin würde Bosnien zwar nur am Rande berühren, aber wäre militärisch von Bedeutung. Außerdem war er der Meinung die Bosnabahn hätte von Anfang an in Normalspur gebaut werden sollen: *„Eine das Land durchziehende normalspurige Ganzbahn für das Lande von eminenter Bedeutung“*.<sup>527</sup>

Württemberg schätzte abgesehen von Sarajevo keine Stadt in Bosnien kommerziell wichtig genug ein um eine Bahn dorthin zu erbauen. Am ehesten traf dies neben Sarajevo noch auf Mostar und Banja Luka zu. Sarajevo selber konnte eine gute Lage am Übergang vom Drina- ins Bosnatal vorweisen und hatte daher Priorität. Das Bosnatal bot sich zur Anbindung Sarajevos an, da das breite Tal die kürzeste Verbindung von Ungarn in die bosnische Hauptstadt ermöglichte und viele holzreiche Seitentäler einmündeten. Zusätzlich war keine technischen Schwierigkeiten zu erwarten und mit dieser Bahn konnten die Kohlevorkommen von Zenica und die Erzvorkommen von Vareš angebunden werden.<sup>528</sup>

---

<sup>524</sup> SUGAR 1963, S. 73

<sup>525</sup> SUGAR 1963, S. 49ff

<sup>526</sup> BYLAND 23.05.1879

<sup>527</sup> WÜRTEMBERG, 24.08.1879

<sup>528</sup> WÜRTEMBERG, 24.08.1879

Im Vergleich dazu war eine Strecke durch das Vrbastal länger und die Strecke zwischen Jajce und Banja Luka war eng und felsig und eine Bahnstrecke dort technisch anspruchsvoll. Zusätzlich war die Übersetzung zweier Passhöhen notwendig, dafür konnten bei Jajce Kohle- und bei Kupres Metallvorkommen erschlossen werden. Diese Bahn hätte Teil der Achse Paris–Saloniki werden können, jedoch wurden bedeutende Schwierigkeiten bei der Umsetzung erwartet und die Realisierung dieser Strecke galt als sehr unwahrscheinlich. Mit der Verbindung von Split–Travnik hätte zudem einer der wichtigsten Häfen der Adria angebunden werden können. Gegen diese Trasse sprachen die Durchquerung des Karsts an seiner breitesten Stelle auf einer Höhe von 1430 m und die Querung des Komarsattels. Alternativ erschienen Trassen nach Split über Novi und Banja Luka oder von Klek nach Mostar und Sara lohnender.<sup>529</sup>

#### 5.1.4 Verwaltung und Finanzierung der bosnischen Bahnen

Bau, Verwaltung und Betrieb der Bahnen in Bosnien oblag verschiedenen Gesellschaften. Die 1879 eröffnete Bahn durch das Bosnatal wurde als K.u.K. Bosnabahn (K.K.B.B.) bezeichnet. Neben der Stammstrecke im Bosnatal wurden auch die Bahnen Dobojs–Simin Han und Vogošća–Čevlujanović betrieben.<sup>530</sup>

Die Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn (BHStB) wurde für den Bau und Betrieb der Narentabahn gegründet und war eine gemeinsame Gesellschaft beider Provinzen unter der Verwaltung des Finanzministeriums. Sie wurde nach dem Vorbild der Bosnabahn eingerichtet und sollte die dringende notwendige Nord-Süd-Verbindung zu einem Hafen an der Adria herstellen. Nach dem Ende der militärisch finanzierten Bahnen musste sie sich selbst erhalten und sollte als Landesbahn den Bau und Betriebe aller weiteren Bahnen übernehmen.<sup>531</sup> Beide Gesellschaften wurden 1895 zur BHStB fusioniert, welche auch die elektrische Stadt- u. Straßenbahn in Sarajewo betrieb. Mit der Annexion 1908 erfolgte die Umbenennung in „Bosnisch-Herzegowinische Landesbahnen“ (BHLB).

Die 1882 wiederhergestellte Bahn zwischen Banja Luka und Dobrljin wurde zuerst als K.u.K. Militärbahn Banja Luka–Dobrljin betrieben und erst 1913 in die K.u.K. Militärbahn Banja Luka–Dobrljin aufgenommen.<sup>532</sup> Die Hauptstrecken der Bosnisch-herzegowinische Landesbahn (BHLB) waren mit 2.12.1908<sup>533</sup>:

- Narentabahn (Sarajevo–Mostar–Metković) 177 km
- Spalatobahn (Lašva–Bugojno bzw. Jajce): 105 km
- Dalmatinische Bahn (Gabela–Zelenica mit Zweigstrecken nach Trebinje bzw. Gruž): 214 km
- Bosnische Ostbahn (Sarajevo–Uvac bzw. Vardište): 168 km

---

<sup>529</sup> WÜRTEMBERG, 24.08.1879

<sup>530</sup> HORN 1964, S. 11

<sup>531</sup> HORN 1964, S. 15f

<sup>532</sup> HORN 1964, S. 5

<sup>533</sup> HORN 1964, S. 15



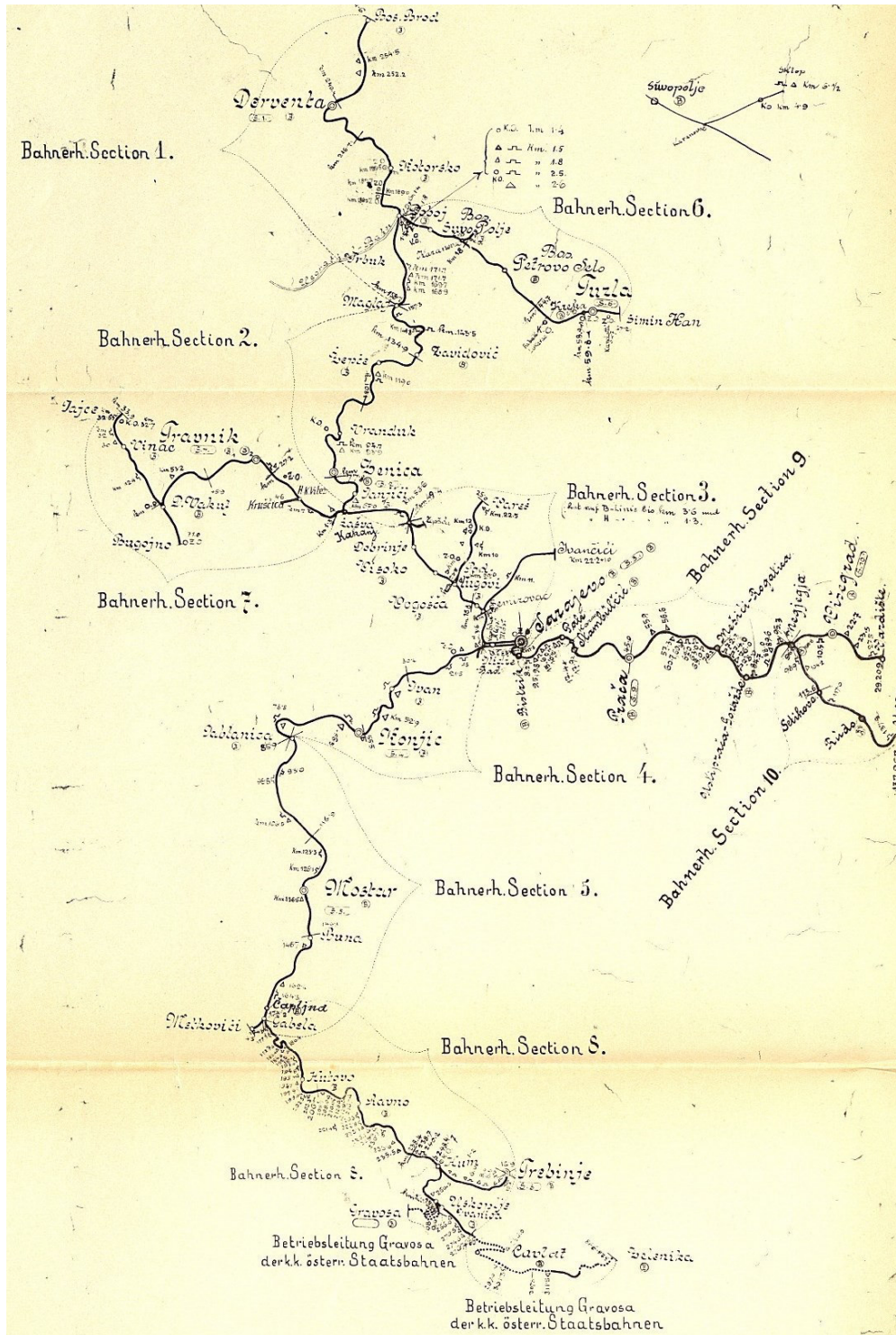


Abbildung 12: Skizze der bosnischen Bahnstrecken samt Bahnerhaltungssektionen 1907 (siehe Planbeilage im Anhang).<sup>534</sup>

Das Gesetz vom 22.2.1880 definierte den Rahmen in dem industrielle Entwicklungen in Bosnien und der Herzegowina finanziert werden sollten. Mit dem Berliner Vertrag verpflichtete sich Österreich-Ungarn die Einnahmen des Okkupationsgebietes auch dort zu belas-

<sup>534</sup> „Skizze des Bahnnetzes mit der Eintheilung der Bahnerhaltungs-Sectionen und der Bahnmeisterstrecken“, Bosc.herc. Staatsbahnen, 1907, OeSTA-AVA-Verkehr-Diverses-DiverseNachlässe-1-AllgemeineRichtlinien/Instruktionen, Beilage 5

sen. Im Gegenzug musste Bosnien sich selber finanzieren und alle Ausgaben aus den eigenen Einnahmen abdecken. Für große Investitionen wie Bahnstrecken oder öffentliche Gebäude bestand die Möglichkeit bei der Monarchie um Geld anzusuchen. In diesem Fall mussten aber die Parlamente beider Reichshälften zustimmen, was gerade zur anfangs umstrittenen Okkupation faktisch aussichtslos war. Allein die technisch wenig anspruchsvolle Verlängerung der Bosnabahn von Zenica nach Sarajevo entsprach der Summe eines Jahresbudgets, was deutlich macht wie schwierig es für Bosnien war eine entsprechende Bahninfrastruktur zu errichten. Die gebirgige Topografie und die geringe Bevölkerungsdichte erschwerten die Finanzierung der Bahnstrecken zusätzlich. Mit Hilfe des Okkupationskredites konnten in der Zeit nach 1878 Investitionen, die als Infrastrukturförderung galten, finanziert werden. Die Strecke von Brod nach Zenica war auf diese Weise gebaut worden.<sup>535</sup> Als Okkupationsgebiet mit einer unklaren rechtlichen Lage und nach Jahren von Aufständen war Bosnien wenig attraktiv für private Investoren, welche erst später durch Privilegien angelockt werden konnten.

1881 begann in Österreich und auch in Ungarn eine Phase der staatlichen Bahnen. Auch die neu gegründeten Nationalstaaten am Balkan tendierten zur Errichtung von Staatsbahnen, um ihre nationalen Interessen zu sichern.<sup>536</sup> In Österreich oder Ungarn wurden strategisch und wirtschaftlich wichtige Bahnen meist vom Staat gebaut, während regionale Bahnen häufig von Privaten gebaut und finanziert wurden. Teilweise waren lokale Gebietskörperschaften involviert, die auch finanzielle Unterstützungen gewährten.<sup>537</sup> In industriell und wirtschaftlich entwickelten Ländern war durch einen starken Kapitalmarkt die Basis für die Finanzierung von teuren Eisenbahnprojekten gegeben. Je mehr Kapital zu Verfügung stand, desto rascher entwickelte sich das Bahnnetz. Für Investitionen im Ausland mussten höhere Gewinnspannen das größere Risiko abdecken. Baron Hirsch investierte beispielsweise in riskante Bahnbauten im Osmanischen Reich statt in verhältnismäßig sichere Projekte in Österreich, konnte aber auch entsprechend höhere Gewinne erzielen. Kapital schwache Länder mussten Investoren höhere finanzielle Anreize für ihre bahnmäßige Erschließung bieten, was den Bau der Bahnen verteuerte. Politische Stabilität war wichtig um potentielle Investoren nicht abzuschrecken. Genau diese Rahmenbedingungen waren am Balkan kaum gegeben und bis in die 1870er Jahre waren die Länder am Balkan nicht fähig aus eigener Kraft den Weg der kapitalistischen Umgestaltung bzw. der industriellen Entwicklung zu beschreiten.<sup>538</sup>

Die Finanzierung der Bahnen in Bosnien und der Herzegowina musste daher zum Teil über Darlehen finanziert werden.<sup>539</sup> Diese belasteten ausschließlich die bosnischen Finanzen, jedoch hatten Österreich und Ungarn ein Mitspracherecht bei der Verwendung der Mittel.

---

<sup>535</sup> SUGAR 1963, S. 44f

<sup>536</sup> KLENNER 2002, S. 197

<sup>537</sup> KLENNER 2002, S. 202

<sup>538</sup> MELVILLE 1982, S. 17

<sup>539</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 149

Es konnte in Bosnien keine Bahn gebaut werden, die nicht den Interessen Ungarns oder Österreichs entsprach. Die Rivalität der beiden Reichshälften untereinander und der Mangel an finanziellen Mitteln erschwerte den Bau eines Bahnnetzes, das den wirtschaftlichen Anforderungen des Landes entsprach. Ungarn unterstützte zwar die Politik Kállays, sah jedoch seine Bestrebungen die Investitionspolitik Bosniens autonom zu gestalten sehr kritisch. Überschüsse die erwirtschaftet wurden, sollten die Okkupationskosten decken bzw. die finanzielle Minderleistung Ungarns ausgleichen.<sup>540</sup> Mit militärischer Unterstützung konnten zwei Bahnprojekte durch Regierungsdarlehen finanziert werden, ansonsten mussten Bahnstrecken über den Umweg der gemeinsamen Kredite finanziert werden. Das waren Gelder, die im Rahmen der Ausgleichsverhandlungen keiner Reichshälfte zugeteilt werden konnten und daher für Infrastrukturprojekte zur Verfügung standen.<sup>541</sup>

Die finanziellen Mittel für den Bahnbau in Bosnien waren daher äußerst limitiert und „das Land bekam *„die Bahn die es sich leisten konnte“*“.<sup>542</sup> Zwar entwickelte sich die finanzielle Situation Bosniens besser als in anderen Balkanstaaten wie Rumänien oder Bulgarien, durch teure Bahnprojekte wie der Ostbahn oder der dalmatinischen Bahn wurde das Landesbudget jedoch überstrapaziert.<sup>543</sup> In Bosnien wurden zwar private Bahnen im großen Stil gebaut, diese waren aber fast ausschließlich Güterbahnen und fungierten als Bahnen für große Forst- und Industriebetriebe und waren kaum für den Personenverkehr zugänglich. Die öffentlichen Strecken für den Personen- bzw. Güterverkehr wurden als Landesbahnen errichtet bzw. betrieben.<sup>544</sup>

## 5.2 Erschließung durch Landesbahnen

### 5.2.1 Verlängerung der Bosnabahn nach Sarajevo

Als im Juni 1879 die Bahn durchs Bosnatal nach Zenica fertiggestellt war, stellte sich die Frage einer Verlängerung nach Sarajevo. Die Bahnstrecke an sich hatte sich bewährt, während Brod als Anschlussstelle bzw. die hastig gebaute Strecke Dalj–Brod zur Diskussion standen. Da der Bau der Strecke von Sisak nach Dobrljin 1879 noch nicht beschlossen war, gewann eine Verlängerung der Strecke von Zenica nach Sarajevo an Bedeutung.<sup>545</sup> Zenica war als dauerhafter Endpunkt einer Stichbahn ungeeignet, da wie im gesamten Bosnatal zu wenig Platz für Verladung oder Wagenwartung vorhanden war. Zudem war der Weitertransport von Waren auf der Straße ab Zenica nicht konkurrenzfähig für österreichische oder ungarische Waren. Eine Bahnstrecke war zudem das beste Verkehrsmittel um Truppen und Verwaltung in Sarajevo effektiv und kostengünstig zu versorgen. Die Straße durch

---

<sup>540</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 148ff

<sup>541</sup> SUGAR 1963, S. 57f

<sup>542</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 147f

<sup>543</sup> SUGAR 1982, S. 490

<sup>544</sup> WESSELY 1973, S. 540

<sup>545</sup> SINGER 1879, S. 15f

das Bosnatal war dem erhöhten Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen und wäre auf Dauer nur mit hohen Kosten zu erhalten bzw. verbessern gewesen.<sup>546</sup>

Die Kosten für eine Verlängerung von 3,8 Millionen Gulden konnte sich die Landesverwaltung jedoch nicht leisten. Die Okkupation war 1880 zudem noch so unpopulär, dass kaum Aussicht bestand in beiden Parlamenten des Reiches Zustimmung zu bekommen. Dem gemeinsamen Finanzminister gelang es schließlich Mittel aus den gemeinsamen Krediten der Monarchie zu erhalten, die Rückzahlung musste die Landesverwaltung von Bosnien und der Herzegowina leisten.<sup>547</sup> Da es sich bei der Verlängerung nach Sarajevo um eine zivile Bahn und nicht mehr um eine „militärische Feldbahn“ handelte, dauerte der Entscheidungsprozess bedeutend länger. Am 4. Feber 1881 konnten sich die beiden Reichshälften schließlich auf den Bau einigen.<sup>548</sup> Im Oktober 1882 erfolgte die Eröffnung der 79 km langen Strecke, der Oberbau erfolgte mit kleinen Radien bis 100 m in Schmalspur, der Unterbau wurde als Normalspur ausgeführt. Dies sollte die Option einer nachträglichen Umspurung offenhalten um eine Normalspurverbindung von Banja Luka nach Zenica und weiter nach Sarajevo zu ermöglichen.<sup>549</sup> Der Betrieb der nun 268 km langen Strecke von Brod nach Sarajevo wurde von der Militärverwaltung übernommen.<sup>550</sup>

Nach der Freigabe setzte nach einer gewissen Anlaufzeit starker Zivilverkehr ein, der die provisorisch ausgeführten Anlagen überforderte. Die Strecke entwickelte sich zur Hauptverkehrsader des Landes, weshalb die Verbesserung der Trasse diskutiert wurde. Gutachten wurden eingeholt, die eine umfangreiche Sanierung der Schmalspurstrecke bzw. einen Neubau in Normalspur bewerten sollten. Das Urteil fiel vernichtend aus: *„Man sprach sich einhellig und bedingungslos gegen den Aus- bzw. Weiterbau einer 760-mm-Schmalspur aus.“* Nachteile der Schmalspur waren die provisorische Ausführung durch den Bau als militärische Feldbahn, das minderwertige Material und die schlechte Qualität des Fuhrparkes, was einen unrentablen und defizitären Betrieb zur Folge hatte.<sup>551</sup> Zudem waren seit der Eröffnung der Bahn die Einnahmen zurückgegangen. Während zu Beginn die Transporte des Militärs und der Landesverwaltung dominierten, konnte der anschließend einsetzende Zivil- bzw. Güterverkehr diesen Rückgang erst 1888 ausgleichen. Die Schmalspur war anfangs nicht ausgelastet, eine Normalspurstrecke wäre es noch weniger gewesen. Aufgrund der beschränkten finanziellen Möglichkeiten der Landesverwaltung wurde jedoch die Schmalspur beibehalten. Diskussion zu einem Anschluss der Bosnabahn bei Šamac bzw. eine Umspurung auf Normalspur sollten erst um die Jahrhundertwende wieder aktuell werden (siehe Kapitel 4.34.3.1). Um 1908 wurden auf der Strecke Wien–Brod drei Schnellzugpaare mit der weiteren Verbindung nach Sarajevo angeboten. Auf der Strecke Brod–

---

<sup>546</sup> N.N. 07.10.1879

<sup>547</sup> SUGAR 1963, S. 49ff

<sup>548</sup> CHESTER 2006, S. 36

<sup>549</sup> HORN 1964, S. 14

<sup>550</sup> KALMANN 1912-1923, S. 464

<sup>551</sup> HORN 1964, S. 13



Metković verkehrten zu dieser Zeit täglich 24 Zugpaare, was umso erstaunlicher ist, als 2014 auf der Strecke Zenica–Sarajevo nur sieben Zugpaare fahren.<sup>552</sup>

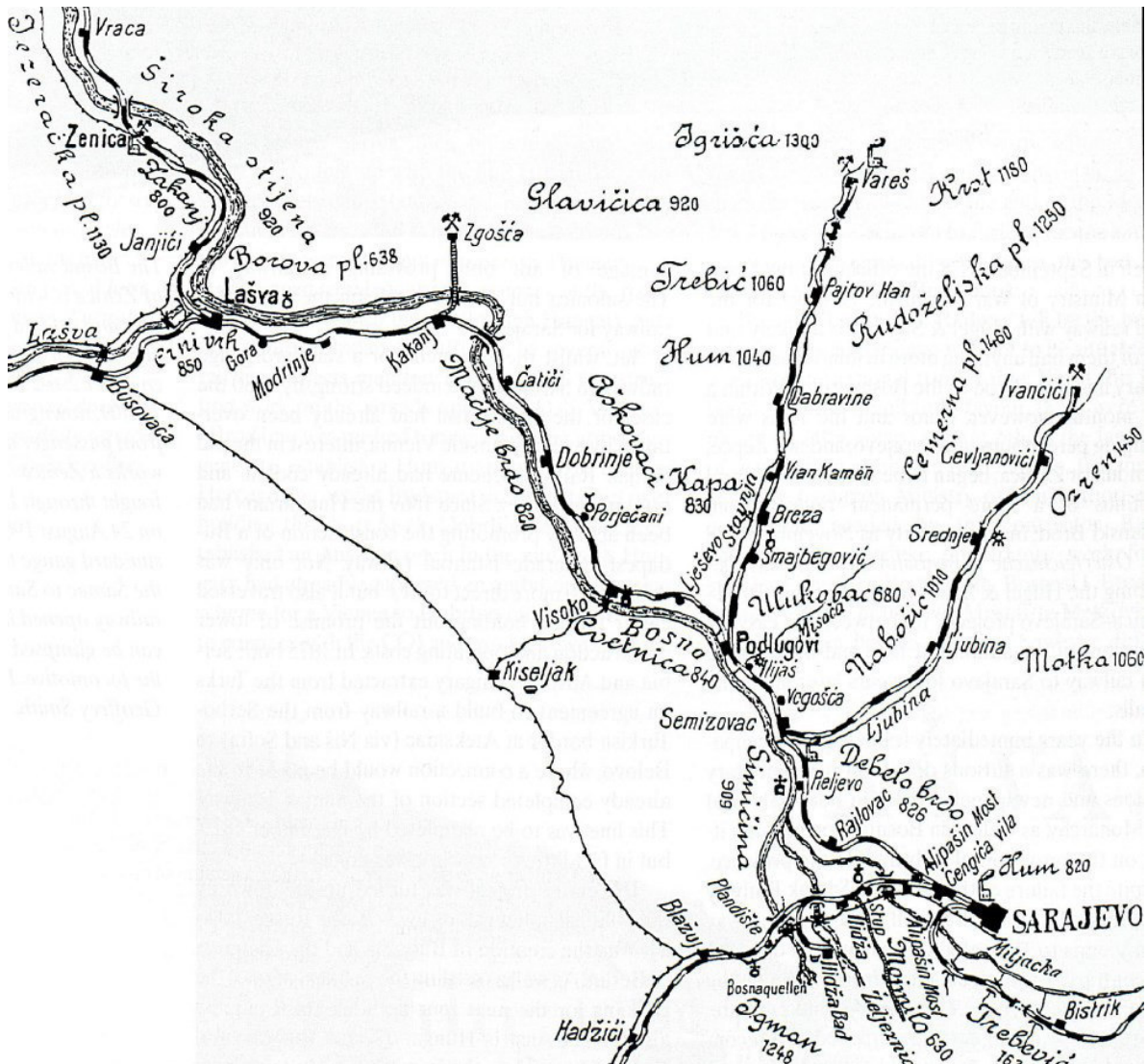


Abbildung 13: Bahnstrecke Zenica–Sarajevo 1908.<sup>553</sup>

### 5.2.2 Nach Mostar und an die adriatische Küste

Die Anbindung von Sarajevo durch die Bosnabahn hatte oberste Priorität. Als nächsten Schritt forderte Landesverwalter Kállay 1880 eine Bahn nach Mostar, der Hauptstadt der Herzegowina, und zu einem Hafen an der Adria. Sarajevo war nur 200 km vom Meer entfernt, über die Bosnabahn und das kroatische Bahnnetz war mit Rijeka der nächste Hafen 900 km entfernt. Damit dauerten Warentransporte nicht nur lange, sondern waren auch teuer. Zudem hätte ein Hafen an der Adria die Erreichbarkeit Bosniens verbessert und auch die Anbindung nach Österreich über den Seeweg ermöglicht.<sup>554</sup>

<sup>552</sup> Zugpaare 1908: HORN 1964, S. 53; Zugpaare 2014: [http://www.zfbh.ba/zfbhenx/konekcija\\_en.php](http://www.zfbh.ba/zfbhenx/konekcija_en.php) [Stand: 01.10.2014]

<sup>553</sup> CHESTER 2006, S. 29

<sup>554</sup> CHESTER 2006, S. 63

Die Bahn sollte die wirtschaftliche Entwicklung von Bosnien und der Herzegowina fördern und zusammen mit der Bosnabahn eine Nord-Süd-Magistrale bilden.<sup>555</sup> Die Anbindung an einen Adria-hafen war eine zentrale Forderung der Wirtschaft und sollte die Erschließung der Ressourcen vorantreiben. Aus militärischer Sicht war neben der Anbindung Sarajevos auch eine Verbindung nach Mostar wichtig, um im Falle eines Aufstandes rasch Soldaten in die betroffenen Gebiete entsenden zu können. Administrativ sollte die zweite Landeshauptstadt der okkupierten Provinzen erschlossen werden bzw. umgekehrt diese an die Monarchie angebunden.<sup>556</sup>

Die naheliegendste Verbindung von Sarajevo zur Küste verlief über den Ivansattel, den niedrigsten Sattel der Wasserscheide zwischen Bosnien und der Herzegowina, und weiter über Konjic und das Neretvatal nach Mostar. Diese Strecke stellte eine topografische Herausforderung dar und die Überquerung des Ivansattels spielte in der Frage der Spurweite eine entscheidende Rolle. Durch die schwierige Trassierung und die große Anzahl von Kunstbauten war eine Schmalspur hier deutlich günstiger. Die Entscheidung auch auf dieser Strecke eine Schmalspurbahn zu errichten, manifestierte die Spurweite von 760 mm endgültig als Standardspurweite der bosnischen Bahnen.<sup>557</sup> Kernstück der Überquerung waren je Passseite 25 km lange Abschnitte, die als Zahnradstange mit einer Längsneigung von 60‰ ausgeführt wurde, was mehr als der doppelten Längsneigung der Semmeringstrecke entspricht.<sup>558</sup> Durch die Ausführung als Schmalspurbahn konnten Bögen mit sehr kleinen Radien bis 125 m realisiert werden.<sup>559</sup>

Umstritten war die Wahl des Hafens, da der einzige Küstenstreifen Bosniens bei Neum in der Bucht von Klek zwar tiefes Fahrwasser bot, jedoch schwer zugänglich war und kaum Platz für die Errichtung von Hafen- und Bahnanlagen vorhanden war. Andererseits hätte diese Variante eine spätere Verlängerung der Strecke nach Dubrovnik erlaubt. Alternativ wurde ein Hafen im Neretvadelta diskutiert, wobei Split gegen Ploče direkt an der Adria-küste Einspruch erhob, da der dominierende dalmatinische Hafen keine leistungsfähige Konkurrenz dulden wollte.<sup>560</sup> Im Neretvatal musste erst ein großflächiges malariaverseuchtes Sumpfgebiet trocken-gelegt werden, trotzdem war diese Strecke leichter auszuführen.<sup>561</sup> Bahnen nach Split oder Dubrovnik wurden ebenfalls angedacht, eine Umsetzung schien aber aufgrund gegensätzlicher Interessen Ungarns wenig realistisch. Als Kompromiss wurde schließlich Metković oberhalb der Neretvamündung als provisorischer Hafen gewählt. Schon bei der Eröffnung war klar, dass der Hafen der nur Schiffe bis fünf Meter Tiefgang erlaubte, ungeeignet war und tatsächlich erreichte er nie große Bedeutung.<sup>562</sup>

---

<sup>555</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 150

<sup>556</sup> CHESTER 2006, S. 62f

<sup>557</sup> CHESTER 2006, S. 62f

<sup>558</sup> HORN-KUBINSZKY, S. 237

<sup>559</sup> KALMANN 1912-1923, S. 464

<sup>560</sup> CHESTER 2006, S. 64f

<sup>561</sup> BÜCHELEN 1879, S. 24f



Abbildung 14: "Narentabahn" Sarajevo–Metković 1914. Ebenfalls zu sehen die 1901 eröffnete Dalmatinische Bahn in die Boka kotorska (siehe Planbeilage im Anhang).<sup>563</sup>

Nachdem die Planungen für diese Strecke begonnen hatten gab es zunächst Probleme mit der Kapitalbeschaffung. Erst durch ein Darlehen der Reichsregierung im Juni 1884 konnte mit dem Bahnbau begonnen werden.<sup>564</sup> Bereits 1885 wurde die 42 km lange Strecke von Mostar nach Metković dem Verkehr übergeben.<sup>565</sup> Die Strecke zwischen Mostar und Sarajevo wurde in drei Etappen zwischen 1888 und 1891 fertig gestellt. Diese Abschnitte bildeten die Stammstrecke der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen (BHStB).<sup>566</sup> Mit der Eröffnung der Zahnradstrecke über den 876 m hohen Ivansattel existierte 1891 eine 445 km lange Strecke von Brod bis Metković.<sup>567</sup> Durch die deutsche Bezeichnung „Narenta“ für den Fluss Neretva wurde diese Bahn häufig als „Narentabahn“ bezeichnet.

Damit gab es auch zweite Verbindung zwischen Adria und der Pannonischer Tiefebene, Metković wurde aufgrund seiner geringen Wassertiefe nie ein wichtiger Umschlaghafen.

<sup>563</sup> SCHNACK, S. 563  
<sup>564</sup> HORN 1964, S. 16  
<sup>565</sup> KALMANN 1912-1923, S. 464  
<sup>566</sup> HORN 1964, S. 16f  
<sup>567</sup> HORN 1964, S. 17



Die Zahnradstrecke über den Ivansattel war ebenfalls ungünstig als Hinterlandbahn für einen erfolgreichen Exporthafen.<sup>568</sup> Metković diente hauptsächlich als Route für Güter, die nicht über Brod geliefert werden konnten. Die Bahn wirtschaftete trotzdem bereits nach wenigen Jahren kostendeckend, obwohl es im Gegensatz zur Strecke über Brod keine Tarifvergünstigungen gab.<sup>569</sup> Die Narentabahn war gegen die Interessen Budapests, da Ungarn den Hafen in Rijeka bevorzugte und andere Häfen entlang der dalmatinischen Küste als Konkurrenz sah. Entgegen ungarischer Befürchtungen über Tarifvergünstigungen wurde kein Verkehr aktiv von der Bosnabahn nach Metković gelenkt, der Hafen konnte ohnehin keine ernsthafte Konkurrenz für Rijeka darstellen.<sup>570</sup>

### 5.2.3 Erschließung des Raumes Tuzla

Um das wirtschaftliche Potential Bosniens und der Herzegowina ausschöpfen zu können waren neben den Bahnen durch das Bosna- und Neretvatal auch eine Vielzahl von Nebenbahnen erforderlich. Ein Beispiel für die gezielte wirtschaftliche Erschließung Bosniens war die Bahn nach Tuzla und Simin Han, wo es reiche Kohle- bzw. Salzvorkommen gab.<sup>571</sup> 1886 wurde die 67 km lange Strecke von Doboj im Bosnatal nach Tuzla bzw. Simin Han eröffnet, was entscheidend für die wirtschaftliche und industrielle Entwicklung dieser Region war.<sup>572</sup> Gebaut wurde die Strecke von der BHSTB und betrieben von der Bosnabahn. Vor der Okkupation war Tuzla durch die Gewinnung von Salz, das mit Tragtieren abtransportiert wurde, bedeutend geworden. Mit dem Bau der Bahnstrecke begann der Bergbau, der zur Modernisierung und Industrialisierung dieser Region führen sollte.<sup>573</sup> Eine zentrale Stellung nahmen die Kohlebergwerke im Landesbesitz ein, wo Abbau von qualitativ hochwertiger Braunkohle betrieben wurde. Das starke Bevölkerungswachstum war Zeichen des industriellen Aufschwungs.<sup>574</sup>

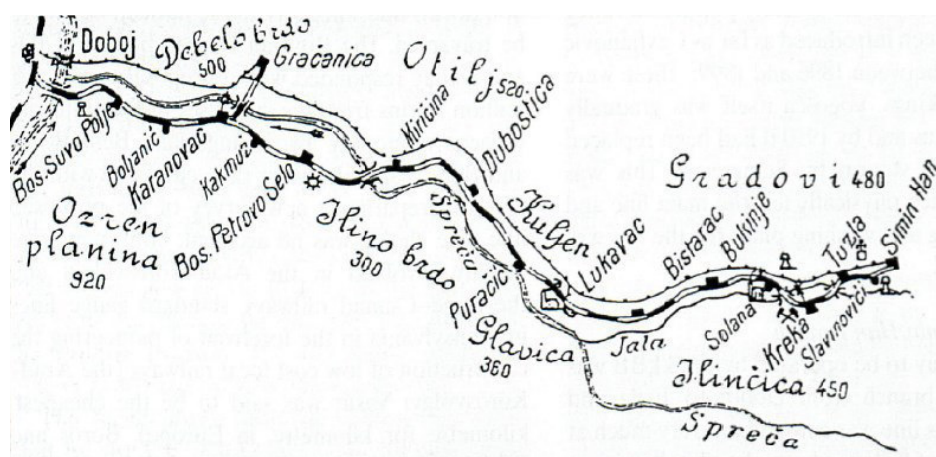


Abbildung 15: Bahnstrecke Doboj–Simin Han.<sup>575</sup>

<sup>568</sup> JORDAN Peter 1993, S. 25f.

<sup>569</sup> KALLAY 28.09.1900

<sup>570</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 150f

<sup>571</sup> HORN 1964, S. 14

<sup>572</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 151

<sup>573</sup> RENNER, S. 49

<sup>574</sup> RENNER, S. 54f

<sup>575</sup> CHESTER 2006, S. 56



#### 5.2.4 Anbindung nach Jajce und Bugojno

Schon in den Projekten des Barons Hirsch (siehe Kapitel 3.2.2) hatte es Pläne für eine Bahnstrecke von Banja Luka nach Jajce und weiter nach Zenica und Sarajevo gegeben. Nach der Okkupation erfolgte die Anbindung Sarajevos über die Bosnabahn und Ungarn blockierte erfolgreich die Verwirklichung von Bahnprojekten vom Bosnatal nach Banja Luka. Nach der Fertigstellung der Narentabahn schlug Landesverwalter Kállay 1891 vor die Gebiete Westbosniens und dessen Wirtschaftspotential durch Bahnen über Travnik in das Vrbastal und weiter nach Jajce bzw. Bugojno zu erschließen. Von Jajce sollte später eine Strecke weiter über das Sanatal nach Prijedor führen, alternativ wäre über das Vrbastal eine Verbindung nach Banja Luka möglich gewesen. Von Bugojno war eine Verbindung nach Split geplant.<sup>576</sup> Der Bau der Strecke nach Travnik bzw. Bugojno schien ein Kompromiss zu Gunsten Österreichs für die fehlende Anbindung nach Dalmatien bzw. die Bosnabahn zu sein. Die weiteren Verbindungen dieser Städte nach Split bzw. Banja Luka kamen jedoch nie zu Stande. Durch diese Stichbahnen wurde der Handel, der früher nach Split orientiert war, nach Sarajevo bzw. Budapest gelenkt, was wirtschaftliche Vorteile für Ungarn brachte.<sup>577</sup> Aufgrund der Planungen die Stichbahn von Bugojno nach Split zu verlängern, wurde die Strecke auch als „Spatatobahn“ bezeichnet.

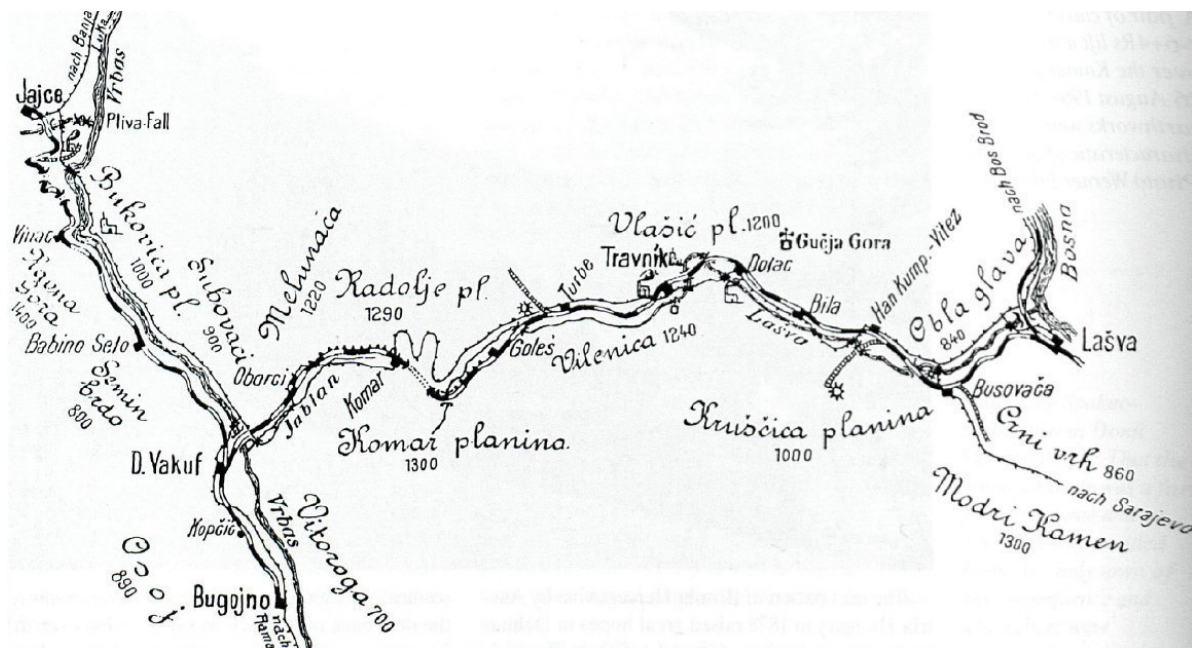


Abbildung 16: Bahnstrecke Lašva–Bugojno bzw. Jajce.<sup>578</sup>

Die Strecke führte von Lašva im Bosnatal nach Travnik und über den Komarsattel in das Vrbastal bis Dolnji Vakuf und von dort nach Bugojno bzw. zur alten Königsstadt nach Jajce. Von hier war entsprechend den ursprünglichen Plänen die Verbindung nach Banja Luka geplant gewesen. Der 780 m hohe Komarsattel wurde wie der Ivansattel mit einem knapp

<sup>576</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 152

<sup>577</sup> RIEDL 1908, S. 10

<sup>578</sup> CHESTER 2006, S. 78

7 km langen Abschnitt mit dem Abtschen Zahnstangensystem bei einer Maximalneigung von 45‰ und Mindestradien von 125 m überwunden.<sup>579</sup> Die Eröffnung der 71 km langen Strecke von Lašva nach Bugojno erfolgte 1894, ein Jahr später war auch die 34 km lange Zweigstrecke nach Jajce fertiggestellt.<sup>580</sup>

Der Beschluss des österreichischen und ungarischen Parlamentes zum Ausbau des bosnischen Bahnnetzes 1902, der den Bau der Ostbahn festlegte, erwähnte auch die Strecke Banja Luka–Jajce, die zum Lückenschluss des bosnischen Bahnnetzes beitragen sollte. Die Bedeutung der Strecke von Banja Luka über Jajce ins Bosnatale und weiter nach Sarajevo war vor allem von österreichischer Seite häufig betont worden und sollte die Stellung gegenüber der von Ungarn dominierten Verbindung durch das Bosnatale verbessern. Bei dieser Verbindung handelte es sich um die *„einzige naturgemäße Verbindung zwischen Österreich und Bosnien“*.<sup>581</sup> Die Strecke war um 70 km kürzer als die Verbindung über Brod und verlief zu einem geringeren Anteil auf ungarischem Territorium. Die Streckenführung durch das gewundene, teilweise schluchtartige Vrbastal war technisch beherrschbar. Dieser Strecke stand in erster Linie die Rivalität zwischen Österreich und Ungarn gegenüber.<sup>582</sup> Tatsächlich war die Verkürzung der Strecke von Wien nach Sarajevo nur unwesentlich. Im Sinne der Parität sollte jedoch die Zustimmung der Bahnlinie Šamac–Doboj vom Anschluss Banja Luka–Bosnabahn abhängig gemacht werden. Aus ungarischer Sicht sollte es dazu jedoch erst kommen, wenn der Bau der Sandschakbahn und die Umspurung der Bosnabahn fixiert wären.<sup>583</sup>

#### 5.2.5 Bahn nach Split

Die Anbindung des abgelegenen dalmatinischen Küstenlandes mit seinen bedeutenden Häfen war seit dessen Erwerb 1797 im Interesse Österreichs.<sup>584</sup> Um 1860 kam es zu ersten Planungen einer Bahn von Split über die Herzegowina nach Belgrad. Der Bau einer Bahn von der Donau an die Küste sollte die Getreidekammern Ungarns und die Bodenschätze Bosniens mit einem der dalmatinischen Häfen verbinden.<sup>585</sup> Im Wiener Kriegsministerium wurden diese Planungen kritisch verfolgt, da die Verbindung als Bedrohung für den dalmatinischen Küstenstreifen gesehen wurde. Da *„jede Bahn vom Meer an die Donau... für den türkischen Gegner wünschenswerte Vorteile“* bringen würde, sollte das Zustandekommen dieser Bahn verhindert werden.<sup>586</sup> In den darauffolgenden Jahren folgten zahlreiche weitere Projekte, welche die Anbindung der dalmatinischen Küste mit dem Hinterland zum Ziel

---

<sup>579</sup> HORN-KUBINSZKY, S. 239

<sup>580</sup> KALMANN 1912, S. 464f.

<sup>581</sup> MAYREDER 1907

<sup>582</sup> MAYREDER 1907

<sup>583</sup> Österreichisches Parlament, S. 7

<sup>584</sup> VALENTIC 1993, S. 100

<sup>585</sup> N.N. 1867

<sup>586</sup> GENERALQUARTIER-MINISTERSTABES 20.10.1863

hatten. Die 1863 erteilte Konzession für eine Donau-Adriabahn wurde ebenso wenig umgesetzt wie die 1868 genehmigte Strecke Split–Knin–Novi–Sisak, oder die Variante von Sisak über Novi nach Bosnien bzw. Dalmatien.<sup>587</sup>

Als es 1869 zu Verhandlungen um die Auflösung der Militärgrenze zwischen Österreich und Ungarn kam, verhinderte Ungarn, dass Erlöse aus dem Verkauf des Grenzwaldes für den Bau einer Bahnstrecke nach Dalmatien verwendet wurden.<sup>588</sup> Nach der Auflösung der Militärgrenze 1871 wurde zur wirtschaftlichen Aufwertung und besseren Anbindung des rückständigen Grenzlandes der Bau einer Bahn von Zemun nach Ogulin vorgeschlagen.<sup>589</sup> Nebenlinien sollten unter anderem nach Bosanski Novi und Knin reichen, das Projekt wurde erst später in Form der Linie Zemun–Rijeka zur Umsetzung gebracht.<sup>590</sup>

Eine Bahnanbindung nach Dalmatien hatte politische, volkswirtschaftliche und militärische Bedeutung. Aus wirtschaftlicher Sicht wurde durch eine fehlende Anbindung Dalmatiens auch ein bedeutender Teil der öst. Schifffahrt vernachlässigt, der in Dalmatien vor Anker lag.<sup>591</sup> Dalmatien galt als „*eines der wichtigsten Produktionsgebiete u. Rüstungsplätze*“ das es militärisch gegenüber „*etwaigen feindlichen Bestrebungen zu sichern*“ galt. Durch den Bahnbau sollten Vorteile für den „*inländischen Transithandels u. der österreichischen Schifffahrt [sic!]*“ entstehen und die „*Producte [sic!] der angrenzenden türkischen Gebietesteile und im weiteren Verlaufe auf den Save u. Donauländern eine directe [sic!] Verbindung mit den trefflichen Gütern der dalmatinischen Küste eröffnen*“.<sup>592</sup> In diesem Zusammenhang wurde der Bau einer Bahn von Split über Knin an das bestehende Bahnnetz mit einer Anbindung nach Zadar gefordert. Auch Abgeordnete aus Dalmatien forderten Wien wiederholt zum Bau einer solchen Eisenbahn auf.<sup>593</sup>

Da sich nach der Finanzkrise von 1873 kein privater Investor finden ließ, beschloss der Reichsrat 1874 die Strecke Zagreb–Split selbst zu bauen, die Umsetzung blieb aber vorerst aus.<sup>594</sup> Nach der Okkupation Bosniens und der Herzegowina wurden erneut Forderungen laut Bahnen von Zadar nach Knin zu errichten und die reichen Kohlevorkommen von Siverić anzubinden. Als Verbindung mit Bosnien wurde die Strecke von Knin nach Jajce als kürzeste und militärisch vorteilhafte Strecke empfohlen.<sup>595</sup> Umgesetzt wurde bis zur Okkupation keines dieser Projekte.

Nach der Okkupation von Bosnien und der Herzegowina erhielten zunächst andere Bahnprojekte Vorrang. Zudem verhinderte Ungarn nachwievor eine Anbindung Dalmatiens und forderte umfangreiche Kompensationen. Auch das Militär war an einer Verbindung mit dem

---

<sup>587</sup> KONTA 1914a, S. 448

<sup>588</sup> VALENTIC 1993, S. 121

<sup>589</sup> SCHÄFFLE 07.04.1871

<sup>590</sup> VALENTIC 1993, S. 122f.

<sup>591</sup> SINGER 1879, S. 27ff

<sup>592</sup> SCHÄFFLE 07.04.1871

<sup>593</sup> LJUBISA, S. ?

<sup>594</sup> LAUSCHMANN 2005, S. 123

<sup>595</sup> SINGER 1879, S. 37ff

Militärhafen Split interessiert. Eine zweite Verbindung ins Landesinnere parallel zur Bosnabahn sollte schnellere Truppenvorstöße ermöglichen. Die Anbindung nach Split scheiterte erneut am Widerstand Ungarns. Im Gegenzug verhinderte Österreich den Bau der Strecken von Šamac nah Doboj bzw. von Brčko in das Industriegebiet nach Tuzla.<sup>596</sup>

1880 kam es zum Bau der Strecke Split–Siverić, die später nach Knin bzw. Kroatien verlängert werden sollte.<sup>597</sup> 1883 wurden für eine Strecke von Sinj über Bihać nach Novi Untersuchungen durchgeführt, 1889 folgten Trassenstudien für eine Verbindung von Knin über das Sanatal zur Militärbahn nach Prijedor (siehe Abbildung 17; bzw. Planbeilage).<sup>598</sup> Landesverwalter Kállay bemühte sich in den 1890er Jahren erneut um eine Anbindung nach Split, erhielt dabei aber nur zurückhaltende Unterstützung von Seiten Österreichs. Wien bevorzugte die Erschließung Dalmatiens über die normalspurige Variante über Siverić bzw. Knin, eine schmalspurige Bahn über Bosnien wurde damit unwahrscheinlich, das wirtschaftliche Interesse war zu gering.

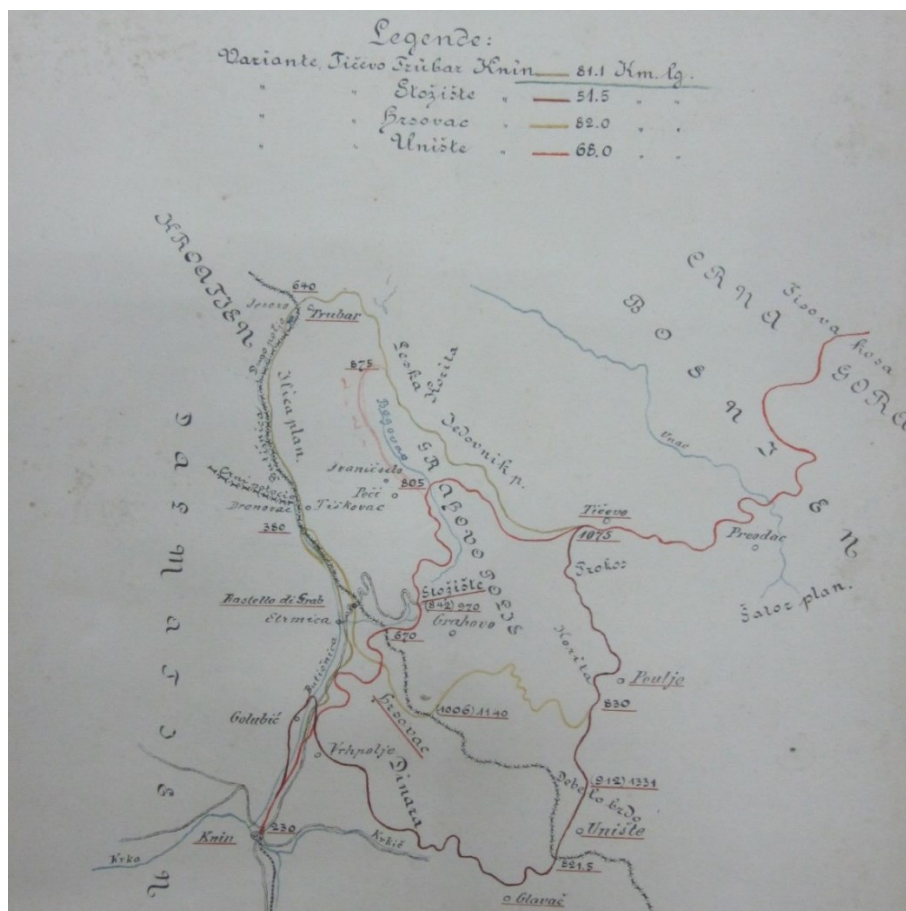


Abbildung 17: Skizze Knin–Tičevo für einen „Bahnübergang über die Dinarischen Alpen“ (siehe Planbeilage im Anhang).<sup>599</sup>

<sup>596</sup> SUGAR 1963, S. 77

<sup>597</sup> BACHINGER, S. 292

<sup>598</sup> ANUBIH\_1883-026\_9-4\_Entwurf-Senj-Nowi; ANUBIH\_1891-149\_57-15\_Projekt-Knin-Prijedor

<sup>599</sup> „Skizze für einen Bahnübergang über die Dinarischen Alpen aus dem Grahovo polje nach Knin“, Dovoboda, Tičevo, 22.09.1889, ANUBIH-ZVS\_1891-149-16, 57-15

Als die Unzulänglichkeit des Hafens in Metković offensichtlich wurde, kam es erneut zur Forderung einen leistungsfähigen Adria-Häfen wie Split oder Gruž anzubinden. Als Kompromiss für die wirtschaftlich bedeutsame Anbindung von Split konnte die Strecke Bugojno-Split gefunden werden.<sup>600</sup> Im Ministerrat von 31. Jänner 1897 betonte der Kaiser die Wichtigkeit der Spalatobahn, da „die ganze Hoffnung Dalmatiens auf die Realisierung dieses Projektes gerichtet sei. Man könne demnach nicht die für Dalmatien in wirtschaftlicher Beziehung wertlose Bahn Gabela-Bocche bauen, ohne gleichzeitig auch die Bahn nach Spalato in Angriff zu nehmen.“ Kállay betonte, dass die Bahn nach Split keinen Nachteil für Rijeka bringen würde, sondern neue Absatzgebiete erschließen würde.<sup>601</sup> Der Teil der Schmalspurstrecke von Split nach Aržano auf dalmatinischem an die bosnische Grenze wurde im Gesetzesblatt vom 21.10.1898 sichergestellt (siehe Abbildung 18).<sup>602</sup>

1900 konnte erneut eine Einigung erzielt werden: „Unter den obwaltenden Umständen thunlichst [sic!] baldige Ausbau dieser Bahn, so viel an den beiden Regierungen liegt, außer Zweifel gestellt ist.“ Zeitplan und Finanzierung waren noch zu klären, aber „... durch das gegenwärtige Gesetz in so bestimmter und präziser [sic!] Weise angeordnet und geregelt werden, dass ein Zweifel an seiner Realisierung angesichts der hohen Bedeutung, ... wohl nicht erhoben werden kann.“ Erwartet wurde zu diesem Zeitpunkt der Baubeginn der Ostbahn mit 1901 und der Spalatobahn mit 1904 bzw. 1905.<sup>603</sup>

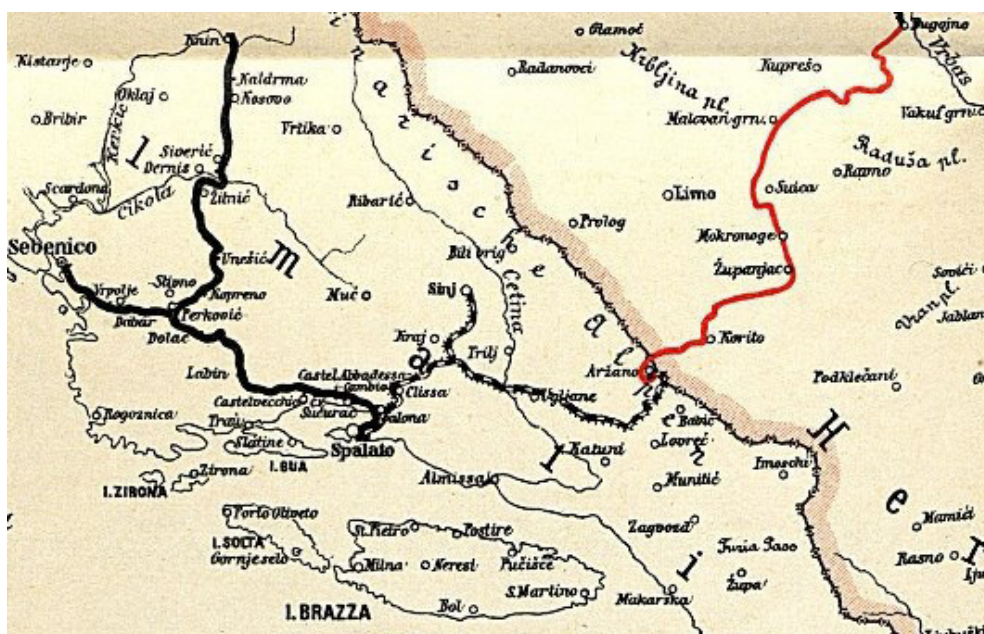


Abbildung 18: Geplante Bahnstrecke Bugojno–Aržano in rot.<sup>604</sup>

<sup>600</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 153f

<sup>601</sup> SOMOGYI 1991, S. 81 (Gem-Min-Pro 400 - 31.01.1897)

<sup>602</sup> Artikel 1, B. 24 des Gesetzes vom 21.12.1898, R.G.Bl. Nr. 233

<sup>603</sup> Österreichisches Parlament, S. 8

<sup>604</sup> „Übersichts-Karte der projectirten Eisenbahnen in Bosnien und Herzegwina“, Gesetzesentwurf-Ostbahn, 1901, OeStA-HHStA-PA-I-Kab.d.Min.-Karton 621-III-GemMin, 1-12, III-12c



1902 erfolgte die Bestätigung dieses Beschlusses zum Bau der Strecke Bugojno–Aržano.<sup>605</sup> Es blieb jedoch neuerdings bei den Beschlüssen, zur Umsetzung kam es nicht, obwohl die Spalatobahn 1904 zu den besonderen Maßnahmen für die Reichsverteidigung gezählt worden war. Erneut wurde der Strecke von Knin nach Ogulin bzw. Novi der Vorzug gegeben. Die strategische Wichtigkeit der Bahn gewann durch die *"aktuelle politische Weltlage"* noch zusätzlich an Bedeutung. Die Bahn war seit 30 Jahren ein wichtiger Teil der Forderungen des Militärs zum Bahnbau. Eine leistungsfähige Bahnverbindung die definitiv in Normalspur ausgeführt werden sollte, war für den Generalstab von großer Wichtigkeit, wobei die konkrete Trasse nebensächlich war.<sup>606</sup> Da aber mit keiner baldigen Lösung der kroatisch-dalmatinischen Bahnprojekte zu rechnen war, wäre es *"...von wesentlichem militärischen Vorteile... ...auch die Bahnverbindung Jajce–Banja Luka zur Ausführung zu bringen."*<sup>607</sup> Der militärische Wert der Strecke deutlich über der Verbindung Doboj–Šamac anzusetzen, weshalb „vom militärischen Standpunkte auch gegen eine vorläufige Zurückstellung des Projektes Doboj–Šamac nichts einzuwenden" wäre.<sup>608</sup>

1907 kam es schließlich erneut zu Untersuchungen zum Bau einer Bahn für die Anbindung Dalmatiens. Darunter befanden sich die Strecken von Knin nach Zadar und an die Landesgrenze, Dugopolje–Aržano und Aržano–Bugojno. Zusätzlich war die Verbindung Dugopolje–Metković und damit eine Anbindung an die Narentabahn geplant. Studien waren bereits weit fortgeschritten, die Fragen zum Ort des Grenzübertrittes bzw. der Weiterführung auf kroatischem Boden waren hingegen mit der ungarischen Regierung noch zu klären. Während die gesetzlichen und finanziellen Sicherstellungen geklärt waren, herrschte noch immer Ungewissheit über den Verlauf der Strecke Aržano–Bugojno auf bosnischer Seite während für die Strecke Zadar–Knin bereits Trassenstudie vorlagen.<sup>609</sup>

Sämtliche Projekte scheiterten letztlich am Widerstand Ungarns und an Österreichs Unvermögen sich in der Frage der Anbindung nach Dalmatien durchzusetzen bzw. durch entsprechende Kompensationen die Zustimmung Ungarns zu erlangen. Ungarn blockierte jeden Bahnanschluss nach Dalmatien um seinen Freihafen in Rijeka zu schützen. Nach dem Ausgleich gehörten Bahnen, welche das Interesse beider Länder berührten, zu den paktierten Angelegenheiten, mussten also einvernehmlich gebilligt werden. Dies traf auf die Bahnen nach Dalmatien zu, da jede in Frage kommende Bahn nicht nur die Territorien beider Länder betreffen musste, sondern durch die Anbindung der Häfen Wechselwirkungen auf die kroatischen bzw. dalmatinischen Häfen haben musste. Der Rückblick bis in die 1860er Jahre zeigt, dass eine Vielzahl von Projekten mit unterschiedlichen Trassenverläufen zur Diskussion standen. Die Anbindung Splits an das bosnische Schmalspurnetz sollte letztlich im Zuge des Ersten Weltkrieges durch die private Steinbeisbahn über Knin bzw.

---

<sup>605</sup> MAYREDER 1907

<sup>606</sup> PITREICH 09.11.1904

<sup>607</sup> SCHOENAICH 06.05.1906

<sup>608</sup> SCHOENAICH 06.05.1906

<sup>609</sup> DERSCHATTA 12.05.1907

Prijedor erfolgen.<sup>610</sup> Die Anbindung nach Kroatien erfolgte schließlich durch das Lika-Tal. Die Ausführung erfolgte kurz vor dem Ersten Weltkrieg, die Vollendung sollte erst in der Zwischenkriegszeit erfolgen.<sup>611</sup>

### 5.3 Wald-, Industrie- und Stadt- bzw. Lokalbahnen

Da Wald-, Industrie- und Stadt- bzw. Lokalbahnen aus primär wirtschaftlichen Gründen errichtet wurden, spielten hier politische Überlegungen keine oder nur eine geringfügige Rolle. Es handelte sich dabei meist um Bahnen im Privatbesitz.

#### 5.3.1 Waldbahnen

Mit der Okkupation begann eine intensive Waldwirtschaft, die zur Schaffung von Arbeitsplätzen beitrug. Mangel an geschultem Personal führte zu einer unkontrollierten Ausbeutung und zu schweren Schäden für die Umwelt und Verkarstung von ganzen Landstrichen. Seit 1878 wurden große Mengen von Holz für den Bau von Bahnen, Brücken, Straßen und Baracken benötigt.<sup>612</sup> Ein beträchtlicher Teil des Holzeinschlages wurde für den Export nach Deutschland, Holland, Schweiz, Italien, Nordafrika und sogar nach Argentinien benötigt.<sup>613</sup> Die Abholzung erfolgte stark gewinnorientiert und wurde von einigen Großbetrieben dominiert. Schleppbahnen waren in den abgelegenen walddreichen Tälern oft die einzige Möglichkeit das Holz effizient abzutransportieren.<sup>614</sup> 28 größere Firmen errichteten bis 1910 1245 km Gravitationsbahnen und ca. 796 km Dampfbahnen. Die Gesamtlänge dieser Strecken überstieg damit die Länge des Landesbahnnetzes.<sup>615</sup>

Die bedeutendsten Waldbahnen waren<sup>616</sup>:

- Steinbeisbahn; ca. 40 km; Westbosnien; Anschluss bei Jajce, Prijedor, Knin
- Waldbahn Zavidovići-Olovo-Kusače; ca. 150 km; abzweigend von Bosnabahn
- Usoratalbahn, im Landesbesitz; ca. 50 km; abzweigend von Bosnabahn

Die zwei größten Betriebe waren die Firma Steinbeis aus Bayern und die Firma Eissler und Ortlieb aus Deutschland bzw. Österreich. Beide Firmen dominierten mit 10 000 Arbeitern zwei Drittel des gesamten Holzhandels und errichteten Bahnstrecken in der Länge von 425 km bzw. 159 km.<sup>617</sup> Die Steinbeisbahn in Westbosnien hatte Anschluss an das allgemeine Bahnnetz in Knin, später auch in Prijedor und Jajce. Die Landesverwaltung hielt bis zu 80% der Aktien des Betriebes, der teilweise auch Personenverkehr abwickelte und im Ersten Weltkrieg mit einem Anschluss an das Landesnetz in Jajce eine zweite Verbindung zur Adria herstellte.<sup>618</sup> Die mit 150 km zweitlängste dieser Bahnen verlief von Zavidovići-

---

<sup>610</sup> HORN-KUBINSZKY, S. 239

<sup>611</sup> JORDAN Peter 1993, S. 22

<sup>612</sup> MANDL 1989, S. 169ff

<sup>613</sup> PAWLACZKY 1912, S. 11

<sup>614</sup> HORN 1964, S. 59

<sup>615</sup> PAWLACZKY 1912, S. 24

<sup>616</sup> HORN 1964, S. 59

<sup>617</sup> PALAIRET, S. 140

<sup>618</sup> HORN 1964, S. 60

Kusace, befand sich im Landeseigentum und war an die Forstindustrie Eissler & Ortlieb verpachtet. Neben dem Holz wurde hier auch Kohle und Eisen nach Olovo transportiert.<sup>619</sup>

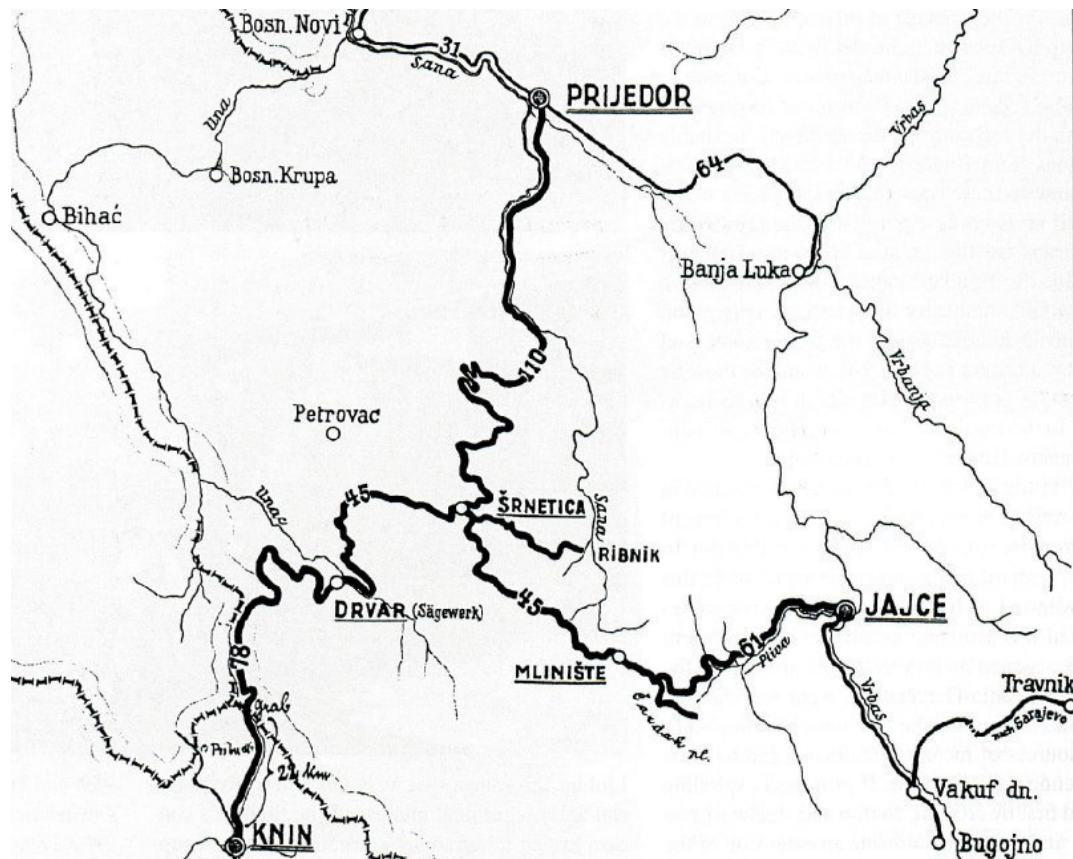


Abbildung 19: Steinbeisbahn nach Fertigstellung der Strecken nach Jajce bzw. Prijedor 1916.<sup>620</sup>

### 5.3.2 Industriebahnen

Die bosnischen Landesbahnen verfügten vor dem Ersten Weltkrieg über 47 Anschlussbahnen. Dazu zählten beispielsweise Bahnen zu Bergwerken, Kohlenwerken, Kohlenlager, Raffinerien oder dem Elektrizitätswerk in Jajce. Auch Betriebe der Lebensmittel- und Genusswarenindustrie wie die Zuckerfabrik in Usora, die Brauerei in Sarajevo, Tabakfabriken in Mostar und Travnik oder Salinen bei Simin Han verfügten über Anschlussbahnen.<sup>621</sup> Während in osmanischer Zeit der Abbau von Rohstoffen nur in geringem Umfang betrieben wurde, erfuhr dieser Industriezweig nach 1878 einen regen Aufschwung. Insgesamt lagen 70% der bosnischen Holz- und Industrieproduktion entlang der Bahnen, der Großteil davon entlang der Bosnabahn.<sup>622</sup> Von 47 Anschlussbahnen befand sich nur eine einzige entlang der Ostbahn, was die wirtschaftliche Bedeutung der Strecke zeigt.<sup>623</sup> Die zwei bedeutendsten Montanbahnen waren<sup>624</sup>:

- Montanbahn Vogošća–Čevljanović; 24,1 km; im Landeseigentum,

<sup>619</sup> HORN-KUBINSZKY, S. 240

<sup>620</sup> CHESTER 2006, S. 161

<sup>621</sup> HORN 1964, S. 54f

<sup>622</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 151

<sup>623</sup> HORN 1964, S. 54f

<sup>624</sup> KALMANN 1912-1923, S. 467



- Schlepfbahn Podlugovi–Vareš; 24,7 km; im Besitz der Varešer Eisenindustrie

### 5.3.3 Stadt- bzw. Lokalbahnen

Sarajevo hatte zur Zeit der Okkupation als größte Stadt Bosniens 42.000 Einwohner, die multikulturelle und strategisch günstig gelegene Stadt entwickelte sich in der Folge jedoch rasch. Der Bahnhof der Bosnabahn, welche die Stadt 1882 erreicht hatte, lag bedingt durch die Topografie bzw. Längsentwicklung der Stadt, 3 km vom Stadtzentrum entfernt. Um den Transport von Personen aber auch Gütern wie Kohle, Tabak, Kupfer-, Silber- und Goldschmiedekunst zu erleichtern, wurde die Anbindung des Stadtzentrums durch eine Pferdetram beschlossen.<sup>625</sup> Diese wurde 1884 eröffnet und bereits 1898 auf eine Länge von 5,6 km erweitert. Im Zuge dieses Umbaus wurde auch der Betrieb auf elektrische Schmalspurlokomotiven umgestellt.<sup>626</sup>

Zusätzlich gab es zwei schmalspurige Lokalbahnen, die im Besitz des Landes standen<sup>627</sup>:

- Karanovac–Gračanica; 6 km; Personen und Frachtverkehr; 1898 eröffnet
- Illidže–Bad Illidže; 1,3 km; Personenverkehr während der Badesaison; 1892 eröffnet

Neben der normalspurigen Militärbahn Banja Luka–Dobrljin und der Anbindung an das ungarische Bahnnetz bei Brod gab es noch die ebenfalls in Normalspur Lokalbahn Vinkovci–Brčka, welche mit einer Länge von knapp 1,0 km die slawonischen Stadt Gunja mit der bosnischen Handelsstadt Brčka verband.<sup>628</sup>

## 5.4 Eisenbahnbauprogramm für Bosnien

### 5.4.1 Notwendigkeit

Mit zunehmender Industrialisierung Bosniens, dem stetigen Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nahm auch der Eisenbahnverkehr im bosnischen Bahnnetz stetig zu. Vor allem die Hauptmagistrale von Brod nach Sarajevo war um 1910 am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt, was nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung des Landes einschränkte, sondern auch die außenpolitischen Interessen der Monarchie und die Konsolidierung der mittlerweile annektierten Provinzen behinderte.<sup>629</sup> Auch wenn die Leistungsfähigkeit der Schmalspurbahnen weit über den ursprünglichen Erwartungen lag, konnten die Frachtmengen normalspuriger Bahnen nicht erreicht werden. Zudem fehlten wichtige Linien im Bahnnetz, der vorherrschende Waggonmangel verschärfte die Situation.<sup>630</sup> Die dadurch erhöhten Frachtkosten, der Arbeitskräftemangel und die unvollständige Eisenbahnnetz führten

<sup>625</sup> HORN 1964, S. 22f

<sup>626</sup> HORN-KUBINSZKY, S. 241

<sup>627</sup> KALMANN 1912-1923, S. 467

<sup>628</sup> HORN 1964, S. 6

<sup>629</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 165

<sup>630</sup> PAWLACZKY 1912, S. 40

dazu, dass die Industrie hinter ihren Möglichkeiten zurückblieb.<sup>631</sup> Die Herstellung neuer normalspuriger Linien bzw. die Normalisierung bestehender Linien schien unumgänglich.

Der einzige Anschluss von Bosnien und der Herzegowina an die umliegenden Länder bei Brod war vollständig von der ungarischen Handelspolitik abhängig. Bosnien, das seine Infrastruktur selbst erwirtschaften und finanzieren musste, hatte keinen Zugang zu seinen natürlichen Märkten im Süden, Westen und Osten des Landes.<sup>632</sup> Die Ostbahn und die dalmatinische Bahn nach Zelenika dienten hauptsächlich militärischen Interessen und waren der Wirtschaft des Landes kaum hilfreich, solange keine Verbindung nach Serbien bzw. ins Osmanische Reich bestand.<sup>633</sup>

Aus österreichischer Sicht waren vor allem die Beseitigung der Schwierigkeiten in der Tarifpolitik mit Ungarn und die Verlängerung der Linie von Banja Luka durch das Vrbastal nach Jajce von Bedeutung. Letztere sollte eine direkte Verbindung mit Mostar und Sarajevo ermöglichen. Ungarn bemühte sich weiterhin den Großteil des bosnischen Bahnverkehrs über Budapest zu leiten, was durch den Bau einer Normalspur durch das Bosnatal bzw. die Anbindung Šamac–Doboj noch verstärkt werden sollte.<sup>634</sup> Der Bau von normalspurigen Bahnen lag im militärischen, außenpolitischen und wirtschaftlichen Interesse Österreich-Ungarns. Wichtig war dabei der Um- bzw. Ausbau auf Normalspur und Verbindungen zu den Nachbarländern bzw. zu leistungsfähigen Häfen. Neben der Hauptmagistrale erreichten auch die Verbindungen nach Metković bzw. Gruž derart hohe Auslastungen, dass für das Schmalspursystem die Grenze des technischen machbaren bzw. wirtschaftlich rentablen überschritten war.<sup>635</sup> Die Anbindung an den Hafen in Split wäre ein wichtiger Lückenschluss gewesen, doch um 1910 endeten die Bahn in Bugojno als auch die Ostbahn als Sackgassen.<sup>636</sup>

#### 5.4.2 Diskussion

Nach der Annexion von Bosnien und der Herzegowina 1908 (siehe Kapitel 6.1.4) kam es nach der bis dahin rein administrativen Verfassung zwei Jahre später zur Einführung einer Verfassung und Wahl eines Landtages. Infolgedessen kam es zur Ausarbeitung eines umfangreichen Eisenbahnbauprogrammes, das je nach Ausführung der Varianten 745 km Normalspur- und 105 km Schmalpurstrecke umfassen sollte.<sup>637</sup> 1911 begannen Beratungen in Wien, bei denen zuerst ein Investitionsprogramm in der Höhe von 128 Millionen Kronen verhandelt wurde. Es konnte vorerst kein Beschluss gefasst werden, die finanzielle Beteiligung der beiden Reichshälften war aber gesichert.<sup>638</sup>

---

<sup>631</sup> PAWLACZKY 1912, S. 22

<sup>632</sup> SUGAR 1963, S. 79f

<sup>633</sup> SCHMID 1914, S. 592

<sup>634</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 166f)

<sup>635</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1913, S. 85ff

<sup>636</sup> SUGAR 1963, S. 79f

<sup>637</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1913, S. 85ff

<sup>638</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1913, S. IXff



Abbildung 20: Geplanter Um- bzw. Neubau (in rot) von Bahnstrecken im Rahmen des Eisenbahn-Bauprogrammes 1913 (siehe Planbeilage im Anhang).<sup>639</sup>

Es folgten langwierige Diskussionen im bosnisch-herzegowinischen Landtag bei denen für den Bau von Normal- als auch Schmalspurbahnen plädiert wurde. Die Bosnabahn sollte gegen den Willen Ungarns nicht umgespurt, dafür eine normalspurige Verbindung über Brčko–Tuzla–Sarajevo errichtet werden.<sup>640</sup> Gegen Ende des Jahres wurde schließlich eine Gesetzesvorlage über folgende normalspurige Bahnen eingebracht:<sup>641</sup>

- Brčka–Čelić–Tuzla, mit Nebenstrecke nach Bijeljna und Rača: 100 km
- Banja Luka–Jajce: 71 km
- Novi–Bihać: 67 km

Als neue Nord–Süd–Verbindungen waren vorgesehen:

<sup>639</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1913, Beilage 19

<sup>640</sup> SIMIC 1912, S. 9

<sup>641</sup> KALMANN 1912-1923, S. 468

- Šamac–Doboj und Umbau Doboj–Sarajevo
- Banja Luka–Jajce und Verlängerung nach Mostar

In Schmalspur war letztlich nur mehr die Anbindung Bugojno–Spalato vorgesehen.

1912 wurde im Landtag schließlich ein Bahnbau-Programm im Ausmaß von 260 Millionen Kronen beschlossen. Die Finanzierung sollte zu einem Drittel von Bosnien und der Herzegowina und zu zwei Drittel von der Gesamtmonarchie bezahlt werden. Nur die Strecke von Bihać nach Novi sollte zur Gänze aus Landesmitteln bestritten werden. Dieser Vorschlag wurde von den Regierungen der beiden Reichshälften diskutiert und anschließend wieder an den Landtag in Sarajevo zurückgeleitet. In Wien bzw. Budapest wurde bemängelt, dass im Landtagsentwurf keine Verbindung von Tuzla nach Sarajevo vorgesehen war und auch die Relation Doboj–Tuzla sollte auf Normalspur umgebaut werden. Es folgten langwierige Diskussionen bei denen einmal mehr die Umspurung der Bosnabahn diskutiert wurde.<sup>642</sup> Die Verhandlungen zum Eisenbahnpaket zeigten wie verhältnismäßig rasch die öst.-ung. Verwaltung Infrastruktur errichtet hatte. Allerdings waren damit zu einem großen Teil externe Interessen realisiert worden und die Entscheidungen entsprachen nicht den wirtschaftlichen Interessen Bosniens. Zudem wurde auch offensichtlich wie schwierig es war einen Konsens im bosnischen Landtag zu finden, in dem alle drei Ethnien vertreten waren.

#### 5.4.3 Umsetzung und Erster Weltkrieg

Im November 1912 konnte das im Eisenbahnbauprogramm und Tarifabkommen beschlossen werden, das Gesetz wurde am 6. März 1913 erlassen. Es war ein umfangreicher Kompromiss zwischen den Einzelinteressen Österreichs und Ungarns, den gemeinsamen Interessen und den Anliegen des bosnischen Landtages gefunden worden. Die Realisierungskosten sollten letztlich bei 270 Millionen Kronen liegen, die mit der genannten Drittelteilung finanziert werden sollten. Die großzügige Beteiligung von Österreich und Ungarn wurde als Kompensation für die Vorleistungen von Bosnien und der Herzegowina für strategische Bahnen wie die Ostbahn und die dalmatinische Bahn, sowie als Entschädigung für Mindereinnahmen durch die neuen Zollgesetze gesehen.<sup>643</sup>

Nachdem sich die Aufnahme der nötigen Anleihen zunächst verzögert hatte, schien die Umsetzung des Bauprogrammes sichergestellt Entsprechend dieser Beschlüsse wurde 1913 mit den ersten Vorarbeiten begonnen.<sup>644</sup> Nach den scheinbar endlosen Diskussionen um die Anbindung von Split, waren die ersten Tunnelarbeiten auf der Strecke Bugojno–Aržano vergeben. Die Umsetzung dieser Verbindung war aus militärischen Gründen besonders wichtig.<sup>645</sup> Ebenso wurden Stollenarbeiten für Tunnel auf den Strecken von Banja Luka–Jajce bzw. Doboj–Sarajevo vergeben. Für die Strecke Bihać–Bosnisch Novi gab es

<sup>642</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1913, S. IXff

<sup>643</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 167

<sup>644</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1917, S. 121

<sup>645</sup> SUGAR 1963, S. 79f

eine öffentliche Ausschreibung.<sup>646</sup> Die Ausschreibungen für die Strecken Banja Luka–Jajce und Šamac–Doboj waren ergebnislos geblieben.

Trotz Beginn des Ersten Weltkrieges am 28. Juli 1914 wurden Bauarbeiten auf den bereits sichergestellten Bahnbauten zunächst fortgesetzt. Erst im weiteren Kriegsverlauf wurden diese verzögert bzw. mussten „wegen Personalmangel sowie wegen anderweitiger nichtzivilisatorischer Verwendung der Ingenieure im Juni 1915 eingestellt werden.“<sup>647</sup> Einzig die Strecke Bihać–Novi wurde Ende 1918 fertiggestellt, der Großteil der Projekte sollte jedoch nie vollendet werden. Der Erste Weltkrieg verhinderte damit die Realisierung eines systematischen bosnischen Bahnnetzes sowie eines umfangreichen Industrialisierungs- und Modernisierungsprogrammes für Bosnien und die Herzegowina.<sup>648</sup>

## 5.5 Entwicklung Bosniens und der Herzegowina 1878-1914

### 5.5.1 Bevölkerung

Bosnien war zur Zeit der Okkupation extrem dünn besiedelt und hatte mit Abwanderung zu kämpfen.<sup>649</sup> Auf etwa der Fläche Böhmens, lebte in Bosnien und der Herzegowina nur ein Viertel der Bevölkerung des hoch industrialisierten tschechischen Kronlandes. Die Bevölkerung war von 1,1 Millionen Einwohner 1878 auf 1,9 Millionen Einwohner 1914 gestiegen, was einer Zunahme um ca. 60% entsprach. Allein im Zeitraum von 1895-1910 war ein Zuwachs von 21% zu verzeichnen.<sup>650</sup>

1907 waren noch 88,4% der Bevölkerung in der Landwirtschaft tätig, bis 1910 sank dieser Wert auf 86,6%. Entsprechend stieg die Anzahl der Beschäftigten in Handwerk und Industrie auf 5,5% was immer noch einen extrem niedrigen Wert darstellte. In der Zeit von 1878-1914 wurden jedoch 50 000 Arbeitsplätze in Industrie, Bergbau und Verkehr geschaffen, was den wirtschaftlichen Fortschritt Bosniens belegt.<sup>651</sup> Dennoch war die Zahl der schlecht ausgebildeten Arbeitskräfte und Analphabeten sehr hoch. Die Sogwirkung der Habsburger Monarchie und Investitionen aus Österreich-Ungarn, aber stärker noch aus Frankreich, Großbritannien und Deutschland halfen den Ländern aufzuholen.<sup>652</sup>

### 5.5.2 Industrialisierung in Bosnien und der Herzegowina

Als eines der erfolgversprechendsten Mittel zur Verminderung der relativen ökonomischen Rückständigkeit galt die Errichtung eines, den Bedürfnissen des Landes angepassten, Eisenbahnnetzes. Die von Szlávy und Kállay verfolgte Strategie der verstaatlichten Industrie spielte eine wesentliche Rolle zur nachhaltigen Entwicklung des Landes. Die Landesregierung initiierte in Bosnien einen Entwicklungsprozess, der nicht nur auf dem Eisenbahnbau,

---

<sup>646</sup> N.N. 1908b

<sup>647</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1917, S. 121

<sup>648</sup> PALAIRET, S. 146

<sup>649</sup> BAUER 1971, S. 115ff

<sup>650</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1913, S. 1f

<sup>651</sup> WESSELY 1973, S. 529ff

<sup>652</sup> RANKI 1982, S. 19

sondern auch staatlichen Intervention im industriellen Sektor basierte. Durch die aktive Rolle des Staates und Bereitstellung von Kapital und Infrastruktur konnte eine eindrucksvolle industrielle Entwicklung erzielt werden.<sup>653</sup> Diese war großteils politisch motiviert und entstand nicht aus privatwirtschaftlicher Motivation, während sich dieses Modell im Bereich des Kohleabbaues und Verkehrswesens etablierte, blieb der Erfolg in anderen Wirtschaftssparten hinter den Erwartungen zurück.<sup>654</sup>

Ein positives Beispiel der staatlichen Intervention war der Kohleabbau, der gezielter und erfolgreicher gelenkt werden konnte, als dies beispielsweise im Bereich der Eisenbahnen möglich war. Durch niedrige Kohlepreise konnte die Industrie gestützt werden, dafür mussten Private verhältnismäßig hohe Preise für Kohle zahlen. Die Erzindustrie war im Verhältnis dazu weniger gut aufgestellt und konnte das Potential des großen Erzreichtums nicht vollständig ausnützen, dennoch entstanden zahlreiche Arbeitsplätze und Hütten, die auch im Export durchaus erfolgreich waren<sup>655</sup> Vor dem Ersten Weltkrieg stand Bosnien besser da als etwa Serbien oder Bulgarien und die Auswirkungen der österreichisch-ungarischen Kulturmission sind nicht zu unterschätzen.<sup>656</sup> Die industrielle Produktion wuchs zwischen 1881-1913 um durchschnittlich 12,4%, was über den Werten anderer Länder am Balkan lag. Die Bemühungen der österreichischen Verwaltung zur Steigerung der Produktivität und um den Zustrom von Investitionen waren beträchtlich.<sup>657</sup>

Ein negativer Effekt der öst.-ung. Bemühungen war die einseitige Industrialisierung im Bereich Holzwirtschaft, Bergbau und Schwerindustrie was zum Vorwurf der industriellen Ausbeutung Bosniens führte. Dennoch wurden Verarbeitungsindustrien in Bosnien und der Herzegowina gegründet, wobei es nicht gelang eine lokale Bahnindustrie zu etablieren. Die meisten Industrien erreichten große Produktions- oder Fördermengen und die Bahn spielte eine zentrale Rolle in der Logistik dieser Unternehmen.<sup>658</sup>

Ein weiteres Manko der Verwaltungs- und Industrialisierungspolitik in Bosnien war die schleppende Bodenreform. Die öst.-ung. Verwaltung hatte Angst vor dem heftigen Widerstand der muslimischen feudalen Oberschicht, weshalb die Aufhebung des alten Agrarsystems nur zögernd erfolgte und 1907 waren erst 20% der Kemetenfamilien freigekauft.<sup>659</sup> Trotz des Reformbedarfes kam es in der Zeit der Okkupation auch in der Landwirtschaft zu Rationalisierungen der landwirtschaftlichen Kulturformen, neuen Anbaumethoden und Errichtung von Mustergütern.<sup>660</sup>

---

<sup>653</sup> PALAIRET, S. 135ff

<sup>654</sup> SUGAR 1963, S. 159

<sup>655</sup> SUGAR 1963, S. 121ff

<sup>656</sup> PALAIRET, S. 135

<sup>657</sup> Clark 2013, S. 112

<sup>658</sup> WESSELY 1973, S. 555ff

<sup>659</sup> SUPPAN 1978, S. 114

<sup>660</sup> SUPPAN 1978, S. 114

### 5.5.3 Rolle der Bahn für die Wirtschaft

Mit Stand des Jahres 1910 betrug die Länge des schmalspurigen Bahnnetzes unter Verwaltung der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen 1002 km. Die Länge der normalspurigen Bahnen betrug 112 km.<sup>661</sup> In den Waldrevieren existierten Bringungsbahnen mit einer Länge von 796 km mit Dampftrieb und 1245 km mit Gravitationsantrieb.<sup>662</sup> Ebenfalls im Jahr 1910 waren 222 Lokomotiven mit 4300 Waggonen im Einsatz. 1910 zählten die Landesbahnen 6586 Angestellte, im Vergleich mit der Gesamtzahl von 9361 Beamten im Landesdienst im Jahr 1907 wird die Bedeutung der Bahnen und die Anzahl ihrer Beschäftigten deutlich.<sup>663</sup>

In der Zeit von 1900-1910 stellten Rohstoffe 83% des gesamten bosnischen Exports dar. Dabei waren die wichtigsten Exportgüter Holz, Kohle, Erze bzw. landwirtschaftliche Produkte und Viehzüchterzeugnisse. Im Bereich der Industrie waren dies Roheisen, Eisenwaren und chemische Produkte.<sup>664</sup> Zu den häufigsten Importen zählten Lebensmittelprodukte wie Getreide, Mahlprodukte, Getränke und Salz. Auch Metallwaren, sogenannte „Colonial- und Specereiwaren“ und Baumaterialien waren wichtige Importwaren.<sup>665</sup> Der auf der Schiene abgewickelte Außenhandel betrug 1910 in Bosnien 135,5 Millionen Kronen was der 2,1-fachen Summe Serbiens und der 2,4-fachen Summe Bulgariens entsprach und die hohe Entwicklung der Bahnen in Bosnien unterstreicht.<sup>666</sup>

Das Investitionsprogramm 1911 zeigt beispielhaft den Stellenwert des Bahnbaues in Bosnien. Noch bevor das Eisenbahnbauprogramm (siehe Kapitel 0) beschlossen wurde, machten Eisenbahnbauten mit einer Summe von 82 Millionen Kronen und Anpassungen bzw. Sanierungen um weitere 35 Millionen Kronen einen Großteil des Gesamtbudgets von 182 Millionen Kronen aus. Der Straßenbau musste im Vergleich dazu mit 5 Millionen Kronen auskommen.<sup>667</sup> Die Ausgaben des regulären Landesbudgets lagen 1911 bei rund 80 Millionen Kronen wobei ca. 14 Millionen auf die Landesbahnen entfielen. Diese erwirtschafteten im selben Jahr Einnahmen von 15 Millionen Kronen und konnten somit einen positiven Beitrag zum Landesbudget leisten.<sup>668</sup>

Die Leitungsfähigkeit des bosnischen Schmalspurnetzes zeigt sich im Vergleich zu Serbien auch in der Gesamttonnage. Auf den Normal- und Schmalspurbahnen Serbiens wurden 1910 914.000 Tonnen befördert in Bosnien und der Herzegowina waren es mit 1,4 Millionen Tonnen deutlich mehr. Insgesamt konnte durch die rasch wachsende Industrie und dem

---

<sup>661</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1907, S. 188

<sup>662</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 164f

<sup>663</sup> Angestellte der Landesbahnen 1910 siehe PAWLACZKY 1912, S. 40; Gesamtzahl „aller in Bosnien und der Herzegowina im öffentlichen Landesdienst stehende Offiziere und Mannschaften, Beamten Lehrer, Diener etc. siehe K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1907, S. 7

<sup>664</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 162

<sup>665</sup> K.K. Bosna-Bahn 1889, S. 72

<sup>666</sup> PALAIRET, S. 150

<sup>667</sup> PAWLACZKY 1912, S. 8

<sup>668</sup> PAWLACZKY 1912, S. 7f

erfolgreichen Bergbau bzw. Holzhandel die Tonnenkilometerleistung von 1907-1913 um 50% auf 345 Millionen Tonnen gesteigert werden.<sup>669</sup>

Während 1879 und in den folgenden Jahren noch sogenannte „Militärpersonen“ den Großteil der Reisenden ausmachten, kam es in den darauffolgenden Jahren zu einem Rückgang der Gesamtreisenden. Erst in den 1880ern stieg diese Zahl mit dem starken Anstieg der zivilen Fahrgäste an. Militärtransporte spielten vor allem zu Beginn der Okkupation eine große Rolle, aber auch im Jahr der Annexionskrise 1908 wurden neben dem zivilen Personen- und Güterverkehr 158 879 Militärpersonen transportiert.<sup>670</sup> Unmittelbar nach der Okkupation konnten sich nur kleine Teile der Bevölkerung eine Zugfahrt leisten, der Lebensstandard vor allem in den Städten stieg jedoch stetig an. Zudem wurde das Bahnnetz konsequent ausgebaut, in die Zeit von 1896-1911 fallen etwa die Eröffnung der dalmatinischen Bahn und der Ostbahn, zudem war die Verbindung nach Jajce und Bugojno 1893 bzw. 1894 eröffnet worden. Trotz der Verdreifachung der Fahrgastzahlen von 0,9 Mio. Fahrgästen 1896 auf 3,1 Mio. Fahrgästen 1911 erreichte der Personenverkehr im Vergleich nur 30-40% des österreichischen Durchschnitts. Neben dem deutlich geringeren Kaufkraft-einkommen in Bosnien und der Herzegowina verlief ein Großteil der Strecken durch dünn besiedeltes Gebiet, was für ein Massenverkehrsmittel naturgemäß ungünstig ist. Die Gesamtauslastung der Schmalspurstrecke Brod–Sarajevo erreichte 1909 mit 664.000 Nettotonnenkilometer jedoch annähernd den Durchschnittswert aller österreichischen Eisenbahnstrecken, der bei 681.068 Nettotonnenkilometer lag.<sup>671</sup> Zwischen 1896 und 1911 nahm der Güterverkehr um durchschnittlich 22,4% pro Jahr zu.<sup>672</sup> Im Vergleich zum Personenverkehr konnte der Güterverkehr nicht nur höhere Wachstumsraten vorweisen, sondern erzielte auch größere Erlöse. Trotz einer kontinuierlichen Vergrößerung des Streckennetzes entfiel der Großteil des Güterverkehrs auf Stammstrecken wie die Bosnabahn. Diese Zahlen zeigen, dass die Industrialisierung schneller voranschritt als der Lebensstandard.<sup>673</sup>

Zwar konnte die kommerzielle Entwicklung in Bosnien und der Herzegowina beginnend mit 1878 einen deutlichen Aufschwung verzeichnen, der Import stieg jedoch schneller an als der Export, wodurch Bosnien mit einer negativen Handelsbilanz zu kämpfen hatte. Dies spiegelte sich auch im Güterverkehr der bosnischen Bahnen wider und die einseitigen Handelsströme waren eine der Schwierigkeiten mit dem der Betrieb der Bahnen zu kämpfen hatte.<sup>674</sup> Bosnien und der Balkan blieben generell hinter den wirtschaftlichen Erwartungen Österreich-Ungarns zurück. Zwar konnten die Exporte in die Balkanländer in absoluten

---

<sup>669</sup> WESSELY 1973, S. 549

<sup>670</sup> HORN 1964, S. 53

<sup>671</sup> SCHMID 1914, S. 590

<sup>672</sup> PAWLACZYK 1912, S. 40; SCHNACK, S. 556; HAEMMERLE 1904, S. 32

<sup>673</sup> SCHNACK, S. 556

<sup>674</sup> PAWLACZYK 1912, S. 28



Zahlen von den 1870er Jahren bis 1900 kontinuierlich gesteigert werden, relativ am Gesamtexport sank der Anteil jedoch von 14% auf 10%.<sup>675</sup> Aus bosnischer Sicht wurde der Handelsverkehr zu 97% mit der Monarchie abgewickelt, dabei konnte der Außenhandel von 1878 bis 1908 um das 8-fache gesteigert werden.<sup>676</sup>

Die ungleichmäßigen Warenströme waren ebenso ungünstig für den Betrieb der Bahnen wie die steilen Bergstrecken und die Umladung von Schmalspur auf Normalspur in Brod, was zu hohen Frachtkosten führte. Um dem zu begegnen gab es eine Reihe von Sondertarifen für bestimmte Verkehrsrelationen und Massengüter, wobei letztere den Großteil des Verkehrs ausmachten. 1900-1910 wurden ca. 90% des gesamten Warenverkehrs zu niedrigeren Tarifsätzen befördert. Nachlässe wurden vor allem für Großbetriebe gewährt, um deren Konkurrenzfähigkeit zu gewährleisten. Der Import von österreichischen und ungarischen Waren war protegiert, wobei die Tarifbestimmungen stark von Ungarn geprägt wurden. Im Bahnbau Bosniens und im Konkurrenzkampf der beiden Reichshälften spielten Zölle und die Tarifpolitik eine entscheidende Rolle. Tarifabkommen stellten sicher, dass Österreich seinen Bosnienhandel über Ungarn abwickelte. Ungarn scheute im Konkurrenzkampf mit Österreich nicht davor zurück, die Tarifpolitik für seine Interessen einzusetzen. Der bosnische Export nach Ungarn, in Form von Kohle, Tierprodukten oder Eisenbahnschwellen wurde erschwert. Zusätzlich baute Ungarn seine Dominanz im Mehlmarkt aus, verhinderte den Ausbau der Eisenindustrie in Prijedor und schwächte die Selbständigkeit des bosnischen Ärars.<sup>677</sup> Durch die tariflichen Maßnahmen konnte ein starker Einfluss auf die Entwicklung von Handel, Industrie und Landwirtschaft ausgeübt werden.<sup>678</sup>

Ein Grund für das Konfliktpotential in Fragen zum Bau verschiedener Bahnlinien lag in den unterschiedlichen Ansichten zur Bedeutung von Bosnien. Während Österreich Bosnien als Bezugsquelle für Rohstoffe sah, wo keine qualifizierten Produkte hergestellt werden sollten um den österreichischen Markt nicht zu gefährden, war Ungarn primär daran interessiert, dass das Landesbudget Bosniens ausgeglichen war und es sich selber finanzieren konnte. Das Blockieren der Bahnverbindung mit Dalmatien sollte Ungarn die Handelshoheit über Bosnien sichern.<sup>679</sup> Zudem war Bosnien für die Habsburger Monarchie der Schlüssel zum Balkan und wirtschaftliche Gegensätze entwickelten sich immer mehr zu politischen. Eine Einigung der beiden Reichshälften in der Bosnienfrage war quasi unmöglich.<sup>680</sup>

Die bosnischen Bahnen hatten trotz der positiven Entwicklung und der teils hohen Auslastung mit Finanzschwierigkeiten zu kämpfen. Da es aus Österreich und Ungarn keine Zuschüsse gab, wurden Baudarlehen aus Landesmitteln bestritten, dennoch konnten beachtliche Betriebsüberschüsse erzielt werden (siehe Abbildung 21).<sup>681</sup> Das Schmalspursystem

---

<sup>675</sup> PALOTAS 1989, S. 613

<sup>676</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 162

<sup>677</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 161ff

<sup>678</sup> KALMANN 1912-1923, S. 466

<sup>679</sup> PALAIRET, S. 144f

<sup>680</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 166

<sup>681</sup> HORN 1964, S. 53

verursachte im Ausbau zwar geringere Kosten, im Betrieb lag die durchschnittliche Leistungsfähigkeit dennoch unter den Mengen von Normalspurbahnen. Die Notwendigkeit einer Umspurung wurde, entgegen den Erwartungen Kállays, um 1910 vor allem auf der Hauptachse von Brod nach Sarajevo offensichtlich.<sup>682</sup>

Nachteilig war auch die Trassierung einiger Strecken, die oft von externen Interessen geprägt waren und nicht wirtschaftlich sinnvoll angelegt wurden. Da ein systematischer Ausbau fehlte, war das bosnische Bahnnetz nur Stückwerk und das 1912 beschlossene Eisenbahnbauprogramm diente hauptsächlich dazu begangene Fehler auszubessern. Die Preispolitik verfehlte ihr Ziel, da die Landesregierung die Bahn als Einkommensmöglichkeit sah und die Tarife entsprechend teuer waren. Um das unterentwickelte Bosnien zu fördern hätten die Tarife erst nach Etablierung von Industrien und steigendem Wohlstand angehoben werden sollen.<sup>683</sup> Andererseits konnten die Kosten für den Warentransport zum Hafen Metković durch die Narentabahn im Vergleich zurzeit vor der Okkupation um ein Fünftel gegenüber den Tarifen auf der Straße gesenkt werden.<sup>684</sup> Dass die bosnischen Bahnen Gewinne abwarfen lag hauptsächlich an der Strecke Brod-Sarajevo. Die Bosnabahn hatte als einzige Verbindung einen hohen wirtschaftlichen Wert und konnte ab 1888 Gewinne abwerfen, die den Verlust der anderen Linien ausgleichen konnten.<sup>685</sup>

Wirtschaftliche Aspekte wurden in der Planung der Bahnen vernachlässigt und statt der südlichen Herzegowina hätte beispielsweise besser die Posavina erschlossen werden sollen.<sup>686</sup> Diese Entscheidungen hatten schwerwiegende Folgen für die finanzielle Entwicklung des Landes. 1913 betragen die gesamten ausgewiesenen Schulden Bosniens aus dem Bahnbau 161 Millionen Kronen und zusätzlich waren noch 16 Millionen Kronen aus den gemeinsamen Krediten offen. Getrieben durch außenpolitische Interessen, hatte der Bahnbau nach der Jahrhundertwende das Budget massiv belastet und Gelder für wirtschaftlich wichtigere Investitionen blockiert. Positiv war die Wirtschaftspolitik Kállay insofern als die Landesverwaltung einen Überschuss an Einnahmen erwirtschaften konnte und in die wirtschaftliche Entwicklung Bosniens investierte. Insgesamt war der Bahnbau in Bosnien und der Herzegowina jedoch ein drastisches Beispiel für den großen Unterschied zwischen den politischen Ambitionen Österreich-Ungarns und dessen finanziellen Möglichkeiten.<sup>687</sup> Dennoch hatte der Eisenbahnbau einen bedeutenden Einfluss auf das Tempo der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung des Landes, vor allem im Vergleich mit den Entwicklungen vor der Okkupation. Wirtschaft, Handel und Gewerbe erfuhren durch den Bahnbetrieb eine unglaubliche Belebung und Bodenschätze konnten erschlossen und Industrien

---

<sup>682</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 164f

<sup>683</sup> SUGAR 1963, S. 87ff

<sup>684</sup> HORN-KUBINSZKY, S. 236

<sup>685</sup> SUGAR 1963, S. 84

<sup>686</sup> SUGAR 1963, S. 87ff

<sup>687</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 158f

gegründet werden. Die Bahnliesen entwickelten sich zu den Hauptverkehrsadern des Landes.<sup>688</sup>

Graphische Darstellung der Betriebseinnahmen und Ausgaben des ordentlichen Erfordernisses und der Personalausgaben der bosn.-herceg. Landesbahnen in den Jahren 1897 bis 1912.

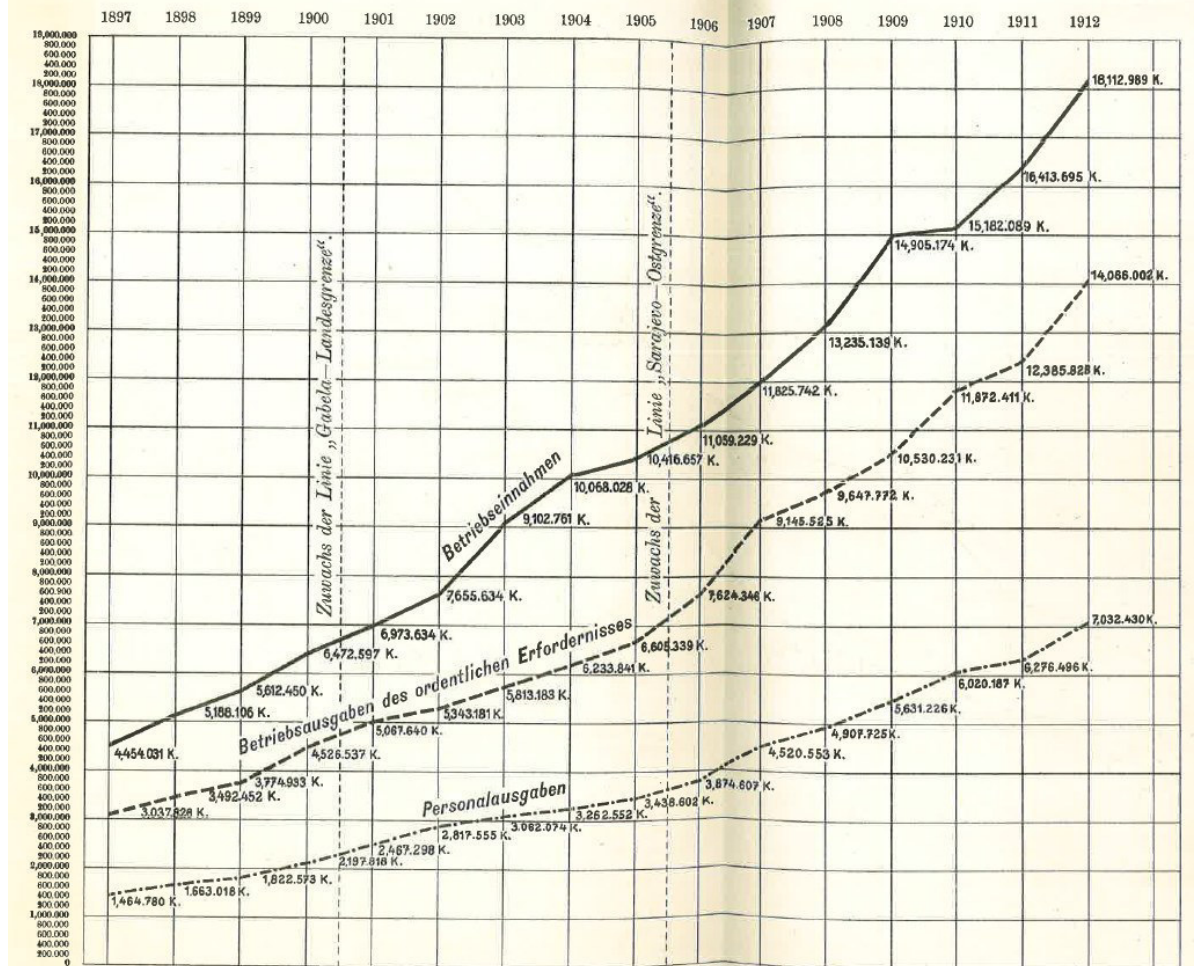


Abbildung 21: Betriebseinnahmen der bosnischen Landesbahnen (siehe Anhang).<sup>689</sup>

Obwohl zuerst negative Gutachten zur Leistungsfähigkeit der Schmalspur erstellt wurden, konnte die Praxis später das Gegenteil beweisen. Auf den bosnischen Schmalspurbahnen konnten Geschwindigkeiten bis 45 km/h, anstatt der sonst üblichen 40 km/h gefahren werden. Es wurden Längsneigungen bis zu 35‰, auf den Zahnradstrecken bis 65‰ bewältigt. Normalspurbahnen weisen in der Regel Maximalneigungen von 25‰ bis 30‰ auf. Im Personenverkehr konnte der Standard mit einer sukzessiven Erneuerung des Fuhrparks das Niveau von herkömmlichen Normalspurbahnen erreichen. Im Güterverkehr lagen die Beladungsmengen 1885 noch bei zwei Tonnen, konnten durch Umrüstung auf drei bis

<sup>688</sup> HORN 1964, S. 14f

<sup>689</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1913, Beilage 12

vierachsige Waggonen auf bis zu 15 Tonnen gesteigert werden, was sogar über der damals standardmäßigen Tragkraft von Normalspurwaggonen mit zwölf Tonnen lag.<sup>690</sup>

Trotz vielfältiger Probleme war die bosnische Bahn nach einer Bewährungszeit in den ersten Jahren zum Musterbeispiel für ähnliche Bahnen in anderen Ländern geworden. Da Geldmangel eine Umstellung auf Normalspur verhinderte übernahm die Zivilverwaltung die Schmalspur von der Kriegsverwaltung und optimierte diese in der Folge.<sup>691</sup> Ein positiver Effekt dieser Entscheidung lag in der schnelleren Amortisation der günstigeren Schmalspurbahnen im Vergleich mit Normalspurbahnen. Durch größere Investitionssummen hätte das Geld für weitere Bahnstrecken gefehlt, was deutliche wirtschaftliche und finanzielle Nachteile mit sich gebracht hätte.<sup>692</sup>

*"Von welchen segensreichen Folgen diese Entscheidung für die weitere Entwicklung begleitet war, ergibt sich aus dem Umstande, dass gegenwärtig auf 100 000 Einwohner bereits 49,2km Eisenbahn entfallen; bei Anwendung der Normalspur hätte sich hier das Eisenbahnnetz nie so rasch entwickeln können..."*<sup>693</sup>

Der Erfolg der bosnischen Bahnen zeigt sich im Vergleich mit Kennwerten der serbischen und bulgarischen Eisenbahnen. Mit einer 49 km Eisenbahn je 100.000 Einwohnern lag Bosnien knapp vor Bulgarien (45 km) und deutlich vor Serbien (30 km).

## 5.6 Bosnien als Kolonie der Habsburger Monarchie

Die Habsburger Monarchie verfolgte in den okkupierten Provinzen selbstbewusst, die vom Berliner Kongress aufgetragene Kultur- und Friedensmission. Unter dem Leitgedanken der Verbreitung des westlichen Fortschritts wurden die neuen Provinzen als Vorzeigeobjekt betrachtet. Deren Sinn war es "die Humanität und Effizienz der habsburgischen Herrschaft" unter Beweis zu stellen.<sup>694</sup> Österreich-Ungarn hatte in den Jahrhunderten davor schon Erfahrung bei der "Europäisierung" von mittel- und osteuropäischen Gebieten gesammelt. Die Strukturen des Vielvölkerreiches wurden auf das Okkupationsgebiet ausgedehnt, das vielfach als „eine Art Ersatzkolonie" gesehen wurde.<sup>695</sup>

*"We sometimes talk as if it were only Englishmen who could take over a province full of mountains and brigands and torn with tribal feuds and religious hatreds, and in ten or a dozen years not only make the district as safe as a drawing-room, but cover it with schools and railway-stations."*<sup>696</sup>

Die Unterordnung der Verwaltung in das Finanzministerium war durch den innenpolitischen Zwang zum Ausgleich entstanden, der gemeinsame Finanzminister hatte als Gouverneur umfassende Kompetenzen.<sup>697</sup> Kállays Motto *"What we have tried to do is to build the new*

---

<sup>690</sup> HORN 1964, S. 15

<sup>691</sup> SCHMID 1914, S. 583

<sup>692</sup> HORN 1964, S. 13

<sup>693</sup> ZEZULA, S. 567

<sup>694</sup> Clark 2013, S. 112

<sup>695</sup> RAUCHENSTEINER 1993, S. 17

<sup>696</sup> N.N. 1895, S. 8

<sup>697</sup> DONIA 1981, S. 11

*upon the old*,<sup>698</sup> beschreibt wie einerseits Strukturen des Ottomanischen Reiches übernommen wurden und andererseits die Modernisierung, Industrialisierung und kulturelle Assimilation durch die Habsburger Monarchie stattfinden sollte. Ähnlich dem Modell der englischen Kolonien wurden eingesessene Eliten und „*indigenous cultural patterns*“ nicht verändert, während in Fragen von Bildung und Verwaltung westliche Methoden angewandt wurden.<sup>699</sup> Konträr zur erfolgreichen Industrialisierung ist die Frage des Bodenbesitzes, wo Reformen nur zögerlich umgesetzt wurden. In Glaubensfragen wurde sowohl der orthodoxen als auch der muslimischen Bevölkerung volle Glaubensfreiheit gewährt. In den Moscheen durfte weiterhin der Sultan angebetet werden. Während das politische Mitspracherecht in der Phase der Okkupation von 1878 bis 1908 gering blieb, kam es mit der Annexion und der Verabschiedung der Verfassung zu einer Aufwertung der Provinz, was diese zu einem in vielen Bereichen "gleichberechtigten" Landesteil werden ließ. Nach einer verhältnismäßig lange dauernden Zeit der Ruhe von 1882 bis zum Tode Kállays flammten Proteste gegen Österreich-Ungarn vor dem Ersten Weltkrieg auf.<sup>700</sup>

Ein Irrglaube war, dass der hohe Anteil von österreichischen Beamten in Form von Gendarmen, Lehrern oder Verwaltungsorganen, auch *Kuferaši* genannt, helfen würde das Land kulturell zu assimilieren. In Städten wie Sarajevo oder Tuzla setzte sich die Bevölkerung fast zu einem Drittel aus Immigranten zusammen. Vielfach wurden diese als Konkurrenz am Arbeitsmarkt gesehen und nicht in die Gesellschaft integriert, womit deren Potential zur kulturellen Anpassung minimal blieb.<sup>701</sup> Die gute Anbindung der Provinzen an Ungarn bzw. Österreich mit der Schiene erlaubte dennoch einen kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Austausch in beide Richtungen. Allein das Angebot von täglichen Zugverbindungen nach Wien steigerte das Ansehen und den Identifikationsfaktor mit der Habsburger Monarchie. Dieser politische und kulturelle Magnet wurde so auch zu einem „*dominant shaper of national identity in the newly colonised land*.“<sup>702</sup>

*"Ein kultureller und institutioneller Konservatismus stützte die öst. Herrschaft in den neuen Provinzen, nicht die Philosophie der Kolonialherrschaft."*<sup>703</sup>

Kállay sah Bosnien und die Herzegowina als Teil der Monarchie obwohl die Provinzen als Okkupationsgebiet einen Sonderstatus genossen. Er vergleicht die beiden Länder dennoch mit überseeischen Kolonien, betont die verhältnismäßig geringe Menge an „Schätzen“ und die unterentwickelte Wirtschaft.<sup>704</sup>

---

<sup>698</sup> N.N. 1895, S. 8  
<sup>699</sup> DONIA 1981, S. 14  
<sup>700</sup> DONIA 2008, S. 7  
<sup>701</sup> OKEY 2007, S. 220  
<sup>702</sup> OKEY 2007, S. 26f  
<sup>703</sup> Clark 2013, S. 111  
<sup>704</sup> KALLAY 28.09.1900

*"Nachdem Bosnien zur Monarchie gehört, und nicht von Natur aus mit jenen Segnungen bedacht ist, welche dem Mutterlande z.B. in überseeischen Colonien [sic!] das Herausbringen grosser [sic!] Schätze gestattet - so kann Bosnien und Hercegovina der Monarchie, abgesehen von dem politischen Vorteile, nur dann auch einen materiellen Gewinn bringen, wenn die allmälige [sic!] wirtschaftliche Entwicklung nicht gehemmt, sondern durch alle zulässigen, in keinerlei Richtung einen nennenswerten Nachteil involvirende [sic!] Mittel gefördert wird."*

Finanzministers Burian hatte sich zur Frage einer „Kolonie Bosnien“ 1912 eindeutig geäußert: *„...er betrachte Bosnien und die Herzegovina zwar als einen Teil der Monarchie, keineswegs aber als deren Kolonie“*.<sup>705</sup> Der deutsche Universitätsprofessor Franz Schmid der 1914 ein umfangreiches Buch über die Verwaltung Bosniens veröffentlichte bezeichnete die beiden Provinzen als Kolonien im weiteren Sinne:

*"Faßt [sic!] dagegen den Begriff der Kolonien etwas weiter, so kann kaum ein Zweifel darüber bestehen, daß [sic!] Bosnien und die Herzegovina von Österreich-Ungarn als Kolonialgebiete erworben wurden und solche in der Hauptsache bis heute [Anm.: 1914] geblieben sind."*<sup>706</sup>

Bosnien und die Herzegowina konnten keinesfalls, Kolonien im klassischen Sinn sein soweit diese analog zu Schmid als „überseeische, vom Mutterlande wirtschaftlich oder auch staatsrechtlich beherrschte Gebiete“ definiert werden. So gesehen besaß Österreich-Ungarn keine Kolonien und hatte auch nie Kolonialpolitik betrieben.<sup>707</sup> Bosnien und die Herzegowina könnten im Gegensatz zu den Kolonien anderer Länder statt als Überseekolonien, als eine „proximate colony“ gesehen werden. Die beiden Länder grenzten aneinander und standen trotzdem in einem Kolonie-ähnlichem Verhältnis.<sup>708</sup> Durch die geografische Nähe war Geografie, Bevölkerung und Kultur, der Vielvölkerstruktur Österreich-Ungarns ähnlich, wodurch die Verwaltung ein besseres Verständnis für die geschichtlichen und kulturellen Eigenheiten des Landes aufbringen konnte, als es bei Beamte in anderen Kolonien der Fall war. Trotzdem entstand der Bevölkerung daraus kein Vorteil die Distanz zwischen Verwaltung und Bevölkerung wurde im Laufe der Zeit größer. Aufgrund der speziellen Situation als okkupiertes Gebiet, der geografischen Nähe und der außenpolitischen Brisanz am Balkan gingen Verwalter wie Kállay mit weitreichenden Kompetenzen behutsam mit ihrer Macht um. Obwohl Freiheit und Modernisierung zu Beginn des 20. Jh. voranschritten intensivierte sich das koloniale Verhältnis noch mehr. Aus der „proximate colony“ wurde eine „hyper-colony“ die zunehmend abhängig von der kolonialen Muttermacht war.

Wirtschaftlich gesehen war Bosnien selbst 1914 mit 1,9 Millionen Einwohner als Absatzmarkt zu klein, um gegenüber der 52,8 Millionen Einwohner zählenden Monarchie wirklich relevant zu sein. Als Rohstofflieferant war das Land trotzdem von Bedeutung, das zeigt der

---

<sup>705</sup> K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) 1913, S. XVI

<sup>706</sup> SCHMID 1914, S. 1

<sup>707</sup> SCHMID 1914, S. 1

<sup>708</sup> DONIA 2008, S. 1

deutlich gestiegene Abbau von Rohstoffen bzw. deren infrastrukturelle Erschließung nach 1878. Trotz der Ressourcen und des wirtschaftlichen Potentials waren die beiden okkupierten Provinzen auch nach 30 Jahren zu unbedeutend, um als Kolonie im klassischen Sinne gelten zu können. Die außenpolitische bzw. strategische Rolle Bosniens darf nicht unterschätzt werden. Vor allem die Verwaltung und die starke Integration Bosniens in die öst.-ung. Monarchie widerspricht jedenfalls dem Charakter einer Kolonie.

Vor 1878 waren in Bosnien und der Herzegowina, so wie am gesamten Balkan, kaum Industrien vorhanden, es fehlte an lokalem Kapital für Investitionen und Know-how. Nach der Okkupation änderte sich dies insofern als die Staaten West- und Mitteleuropas Möglichkeiten zur Öffnung und Ausdehnung für die Märkte ihrer Industrieprodukte suchten. Der Gewinn floss zurück in die Metropolen, was einem indirekten Wirtschafts imperialismus oder „halb-kolonialer Behandlung“ ähnlich kam. Dieses Kapital bot jedoch gleichzeitig die Möglichkeit zur schnelleren Entwicklung dieser Region.<sup>709</sup>

Das Verhältnis Österreichs und seiner Geschäftskreise zu Bosnien war in mehrfacher Weise einem Kolonialverhältnis ähnlich. Das Land diente vor allem aus österreichischer Sicht als Rohstofflieferant und als Markt für österreichische Industrieprodukte, wobei die Bahninfrastruktur für diese Funktion ein unerlässliches Werkzeug war. Die wirtschaftlichen Beziehungen des verhältnismäßig stark industrialisierten Österreichs zum strukturell wenig entwickelten Agrarland Bosnien glichen der Beziehung eines imperialistischen Landes zu seiner Kolonie. Dazu gehörten die Ausfuhr von Rohstoffen wie Holz oder Eisen und die Einfuhr von hochwertigen Fertigwaren wie Textilprodukten oder Maschinen. Auffällig ist der relativ geringe Export von landwirtschaftlichen Gütern, bedingt durch die rückständige bosnische Landwirtschaft, die nicht kompetitiv mit jener der Monarchie war. Da sowohl Ungarn als auch Bosnien primär agrarisch geprägt waren wurden die wirtschaftlichen Gegensätze mit zunehmender industrieller Entwicklung Bosniens und der Herzegowina immer stärker.<sup>710</sup> Zwar konnten gegenüber der osmanischen Herrschaft deutliche Fortschritte in Industrie und Gesellschaft erzielt werden, dennoch war die Unausgewogenheit der industriellen Entwicklung und die koloniale Ausbeutung noch lang nach dem Ende der Habsburger Ära zu bemerken.<sup>711</sup>

*"Österreich", das ist 1878 für Bosnien der Fortschritt, der mit Eisenbahn, Elektrifizierung, Kanalisation, Volkszählung, selbstbewussteren Frauen, freizügigeren Sitten, aber auch einer effizienteren militärischen Überwachung Einzug in eine kleine Welt hält, die damit an die große angeschlossen wird.<sup>712</sup>*

Als Österreich-Ungarn Bosnien und die Herzegowina okkupierte, galten die beiden Provinzen als „von den Osmanen sich selbst überlassen“ und als „völlig herunter gewirtschaftete

---

<sup>709</sup> MILIC 1982, S. 477ff

<sup>710</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 156

<sup>711</sup> PALAIRET, S. 133

<sup>712</sup> ANDRIC 2011, S. 491

Provinzen" die "seit einem halben Jahrtausend" stillstanden".<sup>713</sup> Nicht übersehen werden darf, dass die Osmanische Verwaltung in der Zeit vor der Okkupation Finanz- und Agrarreformen umgesetzt hatte, die Erschließung von Rohstoffen bzw. die Errichtung von entsprechender Infrastruktur wurde nur schleppend umgesetzt. Die öst.-ung. Verwaltung konnte auf dem Erreichten aufbauen und mittels der Erschließung der Ressourcen den Aufbau des Landes und umfangreichen Investitionen in die Infrastruktur stützen.<sup>714</sup>

In den 36 Jahren zwischen 1878-1914 erfolgte jedenfalls eine deutliche wirtschaftliche Entwicklung. Die verhältnismäßig lange Zeit des Friedens trug wesentlich zur Modernisierung der beiden Provinzen bei. Neben Verkehrsinfrastruktur wurden Wasser- und Stromversorgung, sowie öffentliche Gebäude und Kraftwerke errichtet. Am deutlichsten sichtbar wurde der Einfluss der Okkupation in den Städten, welche westlicher und moderner wurden. Durch den Bau von Infrastruktur, Architektur im Ringstraßenstil, Bildungseinrichtungen und einem regen Kulturleben wurde vor allem Sarajevo zu einem Sinnbild des habsburgischen Verwaltungserfolges wo sich Einflüsse aus Konstantinopel und Wien trafen.

Zur Frage des Erfolges der Kulturmission in Bosnien und der Herzegowina gab es unterschiedliche Ansichten. Fournier meinte 1909, dass die Kulturmission Österreichs geglückt war und die beiden Provinzen „aus halbbarbarischen Zuständen zu westeuropäischer Zivilisation emporgehoben“ hat.<sup>715</sup> Theodor Roosevelt war nach Berichten über Bosnien überzeugt die US-Verwaltung auf den Philippinen könnte viel von der österreichischen Arbeit in Bosnien und der Herzegowina lernen.<sup>716</sup> Es konnten aber auch definitiv nicht alle Erwartungen in die Kulturmission erfüllt werden. Trotz der Bemühungen der Habsburger Monarchie blieb deren Aufbauarbeit in vielen Bereichen unvollständig und Bosnien blieb kulturell und infrastrukturell so unterentwickelt wie sonst meist nur außereuropäische Kolonien.<sup>717</sup> Trotz der erzielten Fortschritte wurde das Potential des Landes nicht optimal genutzt und externe Interessen waren vor Landesinteressen gestellt worden. Entsprechend den Entwicklungsstufen von Rostow (siehe Kapitel 2.1.4) wurde das Land modernisiert doch der sogenannte „Take off“ der bosnischen Gesellschaft konnte nicht erreicht werden.<sup>718</sup>

---

<sup>713</sup> BUCHMANN 1999, S. 228f

<sup>714</sup> PALAIRET, S. 137

<sup>715</sup> FOURNIER 1909, S. 82f

<sup>716</sup> Clark 2013, S. 113

<sup>717</sup> OKEY 2007, S. 251f

<sup>718</sup> SUGAR 1963, S. 196ff



## 6 Internationale Bahnprojekte nach 1900

### 6.1 Sandschakbahn

#### 6.1.1 Vorgeschichte

20 Jahre nach dem Scheitern des Wien–Saloniki-Projektes hatte sich die politische Situation am Balkan geändert und der Ausbau des Bahnnetzes war vorangeschritten. Die bosnischen Bahnen reichten mittlerweile bis Uvac an der türkischen Grenze bzw. bei Vardište an die serbische Grenze. Serbien war durch den Berliner Vertrag zum Bau von Bahnen verpflichtet worden und 1888 wurde der Orientexpress als Verbindung von Wien über Budapest und Belgrad nach Konstantinopel aufgenommen worden. Eine direkte Verbindung von Österreich oder Ungarn in das Osmanische Reich gab es nachwievor nicht, österreichische Handelsprodukte waren auf den Transit über Serbien angewiesen.

Österreich-Ungarn stellte noch immer Großmachtansprüche, war tatsächlich aber mit internen Problemen wie dem Nationalitätenkonflikt beschäftigt.<sup>719</sup> Am Balkan ließen Deutschland, Frankreich und England noch einen gewissen Spielraum eine Ausweitung der politischen und wirtschaftlichen Einflusssphäre und der Gewinnung von neuen Absatzgebieten zu. Diese Bestrebungen waren zu einem Großteil auf den Hafen von Saloniki ausgerichtet, wo Österreich als größter Exporteur auftrat und weiterführenden Handel nach Ägypten, Persien und Indien mit Gütern wie Zucker oder Textilien abwickelte.<sup>720</sup> Wie schon 20 Jahre zuvor sollte eine neue Bahnachse helfen diese strategischen Ziele umzusetzen. Der Balkan war durch den fortwährenden Niedergang des Osmanischen Reiches jedoch in steter Unruhe. Konfliktpotential entwickelte sich mit Russland und den aufstrebenden Klein- und Mittelstaaten wie Serbien oder Italien, deren Hunger nach territorialer Erweiterung noch nicht gestillt war. Mit der Zuspitzung der internationalen Situation am Balkan stieg auch die militärische Bedeutung einer Bahn, die das bestehende Netz in Bosnien mit Mitrovica im Osmanischen Reich verbinden sollte.<sup>721</sup>

Aus Rücksicht auf das politische Gleichgewicht in Europa war Deutschland bis 1882 im Orient nicht aktiv geworden. Als der Nahe Osten für Großbritannien aufgrund der Expansion in Afrika an Bedeutung verlor, gab Bismarck grünes Licht für eine aktive Wirtschaftspolitik im Osmanischen Reich. Mit der zunehmenden Isolierung der Hohen Pforte im Zuge der Kreta-Krise 1897, bot Deutschland die Möglichkeit in der Folge enge militärische und wirtschaftliche Kontakte aufzubauen. Aus wirtschaftlicher Sicht stellte das Land für die Industriemacht Deutschland einen wichtigen Absatzmarkt und zugleich Lieferanten für Rohstoffe dar. Die Balkanbahnen von Baron Hirsch und die Verbindung nach Konstantinopel spielten ebenso eine wichtige Rolle wie die Bagdadbahn, wo sich Deutschland engagierte.<sup>722</sup> Das

---

<sup>719</sup> BUCHMANN 1999, S. 243

<sup>720</sup> SUPPAN 1978, S. 107f

<sup>721</sup> BERDAN 2008, S. 73

<sup>722</sup> BUCHMANN 1999, S. 243

Osmanische Reich und damit auch der Balkan wurden zum Zentrum des kolonialen Handels Deutschlands, wofür das Bündnis mit Österreich vorteilhaft war.<sup>723</sup>

Im Anschluss an die Kretakrise war es zwischen Österreich-Ungarn und Russland zur Unterzeichnung des St. Petersburger Abkommens gekommen, das eine Annäherung der beiden Großmächte zur Folge hatte und den Erhalt des Status quo am Balkan festschreiben sollte. Eine Zustimmung zur Annexion Bosniens blieb jedoch aus, vielmehr warnte Russlands Österreich vor dem Bau einer Bahnlinie nach Mitrovica. Dabei wäre mit Widerständen aus Serbien bzw. Montenegro zu rechnen gewesen und der Status der Entente zwischen Österreich und Russland wäre gefährdet gewesen.<sup>724</sup> Ein erbitterter Kleinkrieg in Makedonien und das Scheitern eines Planes zur Justizreform führten 1903 zum Münzsteger Abkommen, das die Situation am Balkan festigen sollte und Russland die Möglichkeit gab seine Kräfte im Fernen Osten zu bündeln. Das Abkommen hatte das bilaterale Verhältnis von Russland und Österreich für Jahre gefestigt und. Die vorgeschlagenen Reformen für Mazedonien fanden international jedoch wenig Gefallen, da die Großmächte einen Machtverlust in Mazedonien fürchteten und ein Vordringen Österreichs durch den möglichen Bau der Sandschakbahn verhindern wollten.<sup>725</sup>

Diese Konstellation mit Russland wäre die Chance für Österreich gewesen sich am Balkan auszudehnen. In Serbien wurde bereits eine Annexion Bosniens und des Sandschaks bzw. eine Ausbreitung nach Mitrovica befürchtet, Wien blieb aber untätig.<sup>726</sup> Mit dem Verlust im russisch-japanischen Krieg 1905 konzentrierte sich wiederum Russlands Außenpolitik auf den Balkan. Im Blickpunkt der russischen Interessen lagen traditionell die Dardanellen und der Bosphorus und die slawischen Länder am Balkan.<sup>727</sup> St. Petersburg propagierte die Panlawismus-Idee im Verbund mit Serbien, Bulgarien und Montenegro, was in der Duma und der russischen Presse großen Anklang fand. In der Habsburger Monarchie mussten diese Entwicklungen mit dem hohen Anteil an slawischen Völkern kritisch gesehen werden.<sup>728</sup>

Eine weitere kritische Entwicklung für die österreich-ungarische Außenpolitik waren nationalistische Strömungen in Serbien, die ein Großserbien und die Einverleibung Bosniens und der Südsteiermark forderten. Mit dem Mord an dem Österreich freundlich gesinnten König Obrenović verschlechterten sich die politischen Beziehungen der beiden Länder was 1905 zum Schweinekrieg führte. Wien kündigte den Handelsvertrag mit Serbien und es kam zu Ausfuhrsperrern und der Konflikt spitzte sich zu. Französische Unterstützung bei der Suche nach Ersatzmärkten und russische Unterstützung Serbiens verschärften die Lage weiter.<sup>729</sup>

---

<sup>723</sup> FOURNIER 1909, S. 87

<sup>724</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 8

<sup>725</sup> BRIDGE 2006, S. 76f

<sup>726</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 11

<sup>727</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 12

<sup>728</sup> FOURNIER 1909, S. 84ff

<sup>729</sup> BUCHMANN 1999, S. 246

### 6.1.2 Aehrenthals aktive Außenpolitik

Nach dem Berliner Vertrag von 1878 und dem Beschluss die Orientbahn über Belgrad zu bauen, war die teure Sandschakbahn durch das gebirgige Bosnien bzw. den Sandschak uninteressant geworden. Die Belgrad-Route war politisch legitim und für das chronisch finanzmarode Österreich weitaus günstiger. Bereits Ministerpräsident Bánffy und Kállay begannen um 1900 das Projekt einer Sandschakbahn wieder ins Auge zu fassen.<sup>730</sup> Eine Alternative zur Bahnverbindung über Belgrad hätte die wirtschaftliche Position gegenüber Serbien, unter den geänderten politischen und wirtschaftlichen Bedingungen, stärken sollen.<sup>731</sup> Die Bahn bot die Möglichkeit die Rolle Österreichs am Balkan zu festigen und die strategische Lage des Sandschaks zu nützen, der seit der Okkupation 1878 zwar militärisch besetzt, aber weiter vom Osmanischen Reich verwaltet wurde. Neben der Erschließung von Bodenschätzen wurde offiziell die Erschließung und Modernisierung dieses Gebietes in Aussicht gestellt.<sup>732</sup> Eine Verbindung nach Saloniki hätte die wirtschaftliche Expansion am Balkan gefördert und den Orienthandel verbessert.<sup>733</sup> Die englisch-russische Entente und die ökonomischen Aktivitäten Englands und Deutschlands am Balkan erhöhten die Bedeutung des Projektes.<sup>734</sup> Zudem wollte Wien die Annäherung von Serbien und Montenegro verhindern.

Beim Entschluss die bosnische Ostbahn von Sarajevo aus an die osmanische bzw. serbische Grenze zu bauen, war auf den baldigen Anschluss dieser Bahnen gehofft worden.<sup>735</sup> Der Beschluss zum Bau der Wechselbahn eröffnete erneut die Option einer direkten Verbindung Wien–Saloniki.<sup>736</sup> Die Trassenführung im Sandschak sollte jener von 1869 entsprechen, wobei das gebirgige, waldreiche und wenig bevölkerte Gebiet zahlreiche Bauschwierigkeiten erwarten ließ. Dennoch versuchte Außenminister Gołuchowski umgehend bei Deutschland Rückendeckung für den Bahnbau zu holen.<sup>737</sup> Dort hielt man allerdings den Zeitpunkt für ungünstig, stufte den Bau als zu gefährlich ein und befürchtete zudem, dass Russland mit dem Bau einer solchen Bahn nicht einverstanden gewesen wäre.<sup>738</sup>

Mit der Ernennung von Aloys Lexa von Aehrenthal zum gemeinsamen Außenminister 1906 begann eine Phase einer aktiveren Außenpolitik.<sup>739</sup> Die primäre Strategie des Außenministers war es als Mittler zwischen den Reichshälften aufzutreten und durch eine innenpolitische Konsolidierung größeren außenpolitischen Spielraum zu gewinnen. Mit der Eingliederung der okkupierten Provinzen Bosnien und Herzegowina sollte eine Reorganisation der

---

<sup>730</sup> BRIDGE 2006, S. 71

<sup>731</sup> SUPPAN 1978, S. 110

<sup>732</sup> RIEDL gehalten am 1908, S. 12f

<sup>733</sup> CHESTER 2006, S. 98

<sup>734</sup> BRIDGE 2006, S. 74

<sup>735</sup> STEINER 30.03.1906, S. 1f

<sup>736</sup> BUCHMANN 1999, S. 246f

<sup>737</sup> OBEREGGER 2009, S. 13

<sup>738</sup> MAY 1938, S. 500f

<sup>739</sup> RAUCHENSTEINER 1993, S. 16f

südslawischen Gebiete vorangetrieben werden. Diese sollten dadurch auch gegen die großserbischen Ambitionen gesichert werden. In den alle zehn Jahre stattfindenden Ausgleichsverhandlungen konnte 1907 ein politischer Kompromiss gefunden werden, der die Monarchie festigte und Aehrenthal den erhofften Spielraum nach außen verschaffte.<sup>740</sup>

Außenminister Aehrenthal bemühte sich in der Folge intensiv um die Umsetzung der Sandschakbahn, das Projekt war jedoch international umstritten. Neben Russland und Serbien zeigte auch Großbritannien starken Widerstand gegen die 160 km lange Bahnstrecke.<sup>741</sup> Der russische Außenminister Izvolskij war nach der Niederlage Russlands gegen Japan gezwungen sich am Balkan zu profilieren, was bei zunehmender Isolierung der Donaumonarchie zum Nachteil Österreichs führen musste.<sup>742</sup> Genau dies wollte Aehrenthal mit einer aktiven Politik verhindern und Russland Paroli bieten. Zu diesem Zwecke versuchte der Außenminister die Unterstützung Deutschlands zu gewinnen, betonte dabei aber ein unabhängiges Projekt zu verfolgen und nicht Handlanger Deutschland zu sein.<sup>743</sup>

Die politischen Hintergründe für das Sandschakbahnprojekt waren nicht zu unterschätzen, offiziell betont wurde jedoch die wirtschaftliche Bedeutung der Sandschakbahn. Die Bahn würde nicht nur eine direkte Verbindung mit Saloniki herstellen, sondern den Sandschak aufwerten und wichtige wirtschaftliche Impulse für das Osmanische Reich setzen.<sup>744</sup> Die „Weltverkehrslinie“ von Sarajevo nach Saloniki sollte zur Erschließung Mazedoniens und des Kosovo beitragen und sollte zur Öffnung eines *„uns längst bestimmten Kolonisationsgebietes“* beitragen.<sup>745</sup> Politisch hätte eine Bahnverbindung die Besitzverhältnisse im Süden des Okkupationsgebietes absichern sollen.<sup>746</sup> Zusätzlich sollte die Bahn das bosnische Bahnnetz aus seiner Isolierung befreien.<sup>747</sup> Über die tatsächliche wirtschaftliche Bedeutung und Relevanz der Sandschakbahn gab es unterschiedlich Ansichten, sowohl in Österreich-Ungarn als auch im Ausland. Während die einen das Projekt als *„wirtschaftlich und handelspolitisch hochwertigen Plan“*<sup>748</sup> bezeichneten, wurde die Bahnstrecke andererseits als zu teuer und wenig relevant erklärt.

Wider Erwarten hatte die Orientbahn den wirtschaftlichen Einfluss Wiens nicht vergrößern können und das politische und wirtschaftliche Ziel *„dem die ganze Orientpolitik Österreich-Ungarns seit Jahrzehnten zustrebt und das schon im Artikel XXV des Berliner Vertrages aus dem Jahre 1878 vorgesehen erscheint“* war immer noch nicht erreicht worden.<sup>749</sup> Mit

---

<sup>740</sup> SUPPAN 1978, S. 104ff

<sup>741</sup> ZOGRAFSKI 1993, S. 184

<sup>742</sup> BUCHMANN 1999, S. 246f

<sup>743</sup> MAY 1938, S. 507

<sup>744</sup> BRIDGE 2006, S. 70

<sup>745</sup> SUPPAN 1978, S. 110

<sup>746</sup> RIEDL gehalten am 1908, S. 13

<sup>747</sup> AEHRENTHAL 31.12.1907

<sup>748</sup> N.N. 1908

<sup>749</sup> MAYREDER 1907

der Sandschakbahn wäre eine wirtschaftliche Erschließung des Raumes bis Istanbul möglich gewesen und darüber hinaus wurde auf einen Anschluss an die Baghdadbahn gehofft, was die Verbindung zu den Märkten Kleinasiens ermöglicht hätte.<sup>750</sup>

Dass der regionale Effekt jedoch nicht überaus groß sein würde, geht auch aus einer Regierungsvorlage hervor wo es heißt:

*„...an dessen Grenzen heranführenden Bahnbau sich nur als ein überaus bescheidener Versuch darstellt, den Export der Monarchie nach diesem Teile der westlichen Balkanländer zu heben...“. Weiter heißt es: „...so gewinnt dieser Bahnbau doch dadurch eine über den unmittelbaren Bereich seines Attraktionsgebietes hinausreichende Bedeutung... ..durch den Sandschak und über denselben hinaus bis zum Anschluss an einen Punkt des orientalischen Bahnnetzes ermöglicht.“<sup>751</sup>*

International wurde argumentiert, dass sich Handelsrelationen wie Köln bzw. Paris-Saloniki verkürzen würden. Bezogen auf die Gesamtlänge war die Ersparnis minimal und war eher ein Versuch den kostenintensiven Bahnbau recht zu fertigen. Von Wien und Belgrad aus gesehen war die Verbindung über Belgrad nach Saloniki ca. 200 km kürzer, abgesehen von der Problematik der Schmalspurbahn in Bosnien, die eine teure Umspurung oder das zweimalige Umladen der Waren mit sich gebracht hätte.<sup>752</sup> Eine Umspurung hätte zudem die Frage nach dem Anschlusspunkt der bosnischen Bahnen bzw. dem Bau der Strecke Doboj—Šamac aufgeworfen. Der Verkehr auf der bestehenden Strecke von Saloniki nach Mitrovica war äußerst gering und betrug nur 3 Züge pro Woche. Die Nachfrage hätte sich durch eine internationale Verbindung zweifellos erhöht, ob dies die Errichtungskosten von ca. 100 Millionen Kronen und eine von Österreich zu gewährende Zinspflicht rechtfertigte war zu bezweifeln.<sup>753</sup>

Beim Entschluss zum Bau der Ostbahn hatten auch militärische Überlegungen eine Rolle gespielt wie ein Protokoll des gemeinsamen Ministerrates vom 27.10.1900 beweist:

*"Dagegen würden die großen politischen und militärischen Interessen sowie das Prestige der Monarchie einen nicht wieder gutzumachenden Schaden erleiden, falls die Durchführung des Sandschakbahnprojektes unterbleiben sollte..."<sup>754</sup>*

Mit dem Bau der Ostbahn war eine Nachschublinie für die Truppen im Grenzgebiet und im Sandschak von Novi Pazar entstanden.<sup>755</sup> In einem Schreiben an das Kriegsministerium heißt es 1906: *"Die baldige Verwirklichung des bosnisch-türkischen Bahnanschlusses durch den Ausbau der Verbindungsstrecke Uvac-Mitrovica wäre von außerordentlichem militärischen Werte..."<sup>756</sup>* Doch auch in militärischer Hinsicht herrschte keine Einigkeit um die Be-

<sup>750</sup> OBEREGGER 2009, S. 12

<sup>751</sup> MAYREDER 1907

<sup>752</sup> RIEDL gehalten am 1908, S. 11

<sup>753</sup> FELLNER, Fritz / CORRADINI, Doris A., S. 208f

<sup>754</sup> SOMOGYI 1991, S. 225f; Gem-Min-Pro 426 - 27.10.1900

<sup>755</sup> JORDAN Peter 1993, S. 28f.

<sup>756</sup> SCHOENAICH 06.05.1906

deutung der Sandschakbahn, während die Verbindung einerseits als eine militärische Bastion gegen Montenegro, Serbien und Mazedonien gesehen wurde, war sie gleichzeitig ein möglicher Streitpunkt im Verhältnis zu Montenegro und Serbien.<sup>757</sup> Strategisch gesehen lag eine mögliche Bahntrasse ungünstig, da der schmale Streifen des Sandschaks eine Trassierung knapp an der serbischen bzw. montenegrinischen Grenze unumgänglich machte. Im Kriegsfall wäre es für Serbien oder Montenegro ohne größere Umstände möglich gewesen die Bahnverbindung zu unterbrechen.<sup>758</sup> Der gebirgige Sandschak war als Operationsbasis ungeeignet für ein militärisches Vorrücken, hätten Truppen die Strecke nach Mitrovica auch zu Fuß zurücklegen.<sup>759</sup>

Riedl, Sektionschef im Handelsministerium, hielt die Sandschakbahn für ein Politikum und erläuterte bei einem Vortrag 1908 fest: *„Auch ihre politische und militärische Bedeutung ist eine beschränkte... Sie ist aber alles andere eher als ein entscheidender Schritt zur wirtschaftlichen Eroberung des Balkans.“*<sup>760</sup>

### 6.1.3 Sandschakbahnkrise im Frühjahr 1908

Auf Bestreben der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung wurde der Anschluss der bosnischen Bahnen in Uvac an den Sandschak und bei Vardište an Serbien wieder an die Tagesordnung gebracht. Entsprechend der Berliner Kongressakten sollte mit einer *„unverbindlichen und vertraulichen Kontaktaufnahme“* beim Großwesir das Thema der Sandschakbahn 1907 erörtert werden. Es war von Anfang an zu erwarten, dass es nur eine *„geringe Aussicht, für diesen Bahnbau die erforderliche finanzielle Garantie von der Pforte zu erlangen“* gab. Zusätzlich minderten die parallel laufenden Verhandlungen Deutschlands zum Bau der Bagdadbahn von Konstantinopel nach Bagdad die Aussicht auf Realisierung.

*Für die Deutschen hat die Bagdadbahn [sic!] bzw. die finanziellen Garantien für den Weiterbau derselben Vorrang. Erst wenn dies fixiert ist wäre an eine Unterstützung für die Sandschakbahn zu denken. Ebenso wird die Türkei keine Genehmigungen für Trassenstudien erteilen, wenn das Projekt finanziell nicht gesichert ist.*<sup>761</sup>

Obwohl er sich des ungünstigen Zeitpunktes bewusst war, setzte Aehrenthal weiterhin auf die baldige Umsetzung des Projektes. Vorerst wollte man eine Bewilligung zur Vornahme von Studien zur Trassenführung erwirken, der Bau der Bahn würde *„jedoch einer zweiten Verhandlungsetappe vorbehalten sein.“*<sup>762</sup> Abgesehen von den politischen Schwierigkeiten gab es schon bei der Okkupation 1878 angesichts der gebirgigen Topografie im Sandschak

---

<sup>757</sup> SUPPAN 1978, S. 134f

<sup>758</sup> RIEDL 1908, S. 14

<sup>759</sup> MAY 1938, S. 503f

<sup>760</sup> RIEDL gehalten am 1908, S. 13

<sup>761</sup> PALLAVICINI 31.05.1907

<sup>762</sup> AEHRENTHAL 06.06.1907

von Novi Pazar Zweifel „*ob auf Grund solcher Terrainschwierigkeiten eine Bahn Sarajevo–Novi Pazar–Mitrovica zustande kommen wird*“.<sup>763</sup>

Die Finanzierung war der entscheidende Punkt, denn zwischen 1904 bis 1908 wurden in Österreich die kostenintensiven Alpenbahnen wie die Tauern-, Wechsel-, Karawanken- und Wocheiner Bahn gebaut, für riskante Projekte wie die Sandschakbahn war es schwierig genügend Kapital aufzutreiben. Kostenschätzungen auf Basis von Studien aus den Jahren 1869-70 waren durch Vergleich mit den bestehenden Schmalspurbahnen in Bosnien zu dem Schluss gekommen, dass die Ausführung der Bahn in Schmalspur nur 50-60% einer Normalspurbahn ausmachen würden, was sich aus den geringeren Ausgaben für Tunnels und Kunstbauten ergab.<sup>764</sup> Eine Schmalspurbahn wäre damit eindeutig die günstigere Variante gewesen, hätte aber gleichzeitig die zweimalige Umladung von Waren notwendig gemacht. Ob die Strecke wirtschaftlich geführt werden konnte war umstritten, Mayreder kam 1907 zum Schluss, dass die Bahn im Betrieb einen Überschuss erwirtschaften dürfte, für die Finanzierung wäre allerdings eine entsprechende Reinertragsgarantie notwendig.<sup>765</sup>

Das Vorgehen Wiens im Sandschakbahnprojekt war diplomatisch abgestimmt und man hielt regen Kontakt mit der Pforte bzw. den Vertretern der anderen Großmächte. Die Botschafter waren dazu angehalten das Thema offiziell zu meiden um keine unerwünschte politische Bedeutung der Thematik zu erregen. Von Deutschland erhoffte man sich tatkräftige Unterstützung bzw. eine wohlwollende Haltung, obwohl klar sein musste, dass Berlin mit der Baghdadbahn im selben Zeitraum andere Interessen im Osmanischen Reich verfolgte. Trotzdem wäre eine Verbesserung der Verkehrssituation am Balkan auch der deutschen Wirtschaft bzw. Industrie förderlich gewesen. Dem verbündeten Österreich sollte die Erschließung des Südbalkans nicht verhindert werden: „*Verbaut man Österreich den Weg der wirtschaftlichen Entladung seiner Kräfte, so muss es an seiner Nationalitätenmisere ersticken, wenn die Bevölkerung wohlhabender wird, verbreitert sich sein Gesichtskreis.*“<sup>766</sup>

Russland gegenüber betonte die österreichische Diplomatie mit dem Bahnbau wirtschaftliche und verkehrspolitische Ziele zu verfolgen, das okkupierte Bosnien sollte ökonomisch konsolidiert werden und „*diese Aktion werde also der Erhaltung des Status quo auf der Balkanhalbinsel zugutekommen*“.<sup>767</sup> Weiter hoffte man auf Unterstützung für die Bahnlinie von Saloniki nach Larissa.

Italien hatte man bei dessen wirtschaftlichen Bemühungen am Balkan zunächst unterstützt, wodurch man sich Zustimmung für den Bahnbau erhoffte.<sup>768</sup> Anfang 1908 erläuterte Aehrenthal mit seiner Balkanpolitik keine territorialen Erweiterungen der Monarchie zu verfolgen. Die österreichisch-ungarische Mission habe lediglich kulturellen und wirtschaftlichen

---

<sup>763</sup> SCHOENFELD 06.09.1878

<sup>764</sup> HHStA 25.07.1907

<sup>765</sup> MAYREDER 1907

<sup>766</sup> N.N. 1908

<sup>767</sup> AEHRENTHAL 08.01.1908

<sup>768</sup> AEHRENTHAL 31.12.1907

Charakter.<sup>769</sup> Italien versuchte selber sich mit Bahnbauten in Montenegro und Nordalbanien zu etablieren.<sup>770</sup> In den Verhandlungen zum Dreibund hatte Italien das Recht auf Entschädigung bei etwaigen österreichischen Gebietsgewinnen erhalten. Wäre es zu einem Gebietsgewinn der Habsburger Monarchie am Balkan gekommen, hätte Italien auf die Abtretung des Trentino drängen können. Dies hatte die auf territoriale Erweiterung abzielende Expansionspolitik Österreichs lange gehemmt.<sup>771</sup>

Die Bemühungen Aehrenthals und des öst. Botschafters in Konstantinopel waren zunächst erfolgreich und man konnte die Zustimmung des osmanischen Außenministers und des Großwesirs erlangen.<sup>772</sup> Ende Jänner 1907 erklärte der Großwesir gegenüber Botschafter Pallavicini der Ministerrat sehe es im Interesse des Osmanischen Reiches dass „die Bahn von Mitrovitza nach Uvac gebaut werde“. Außerdem sollte eine Konvention mit der österreichisch-ungarischen Regierung abgeschlossen werden und eine Kommission aus Ingenieuren sollte Vorstudien an Ort und Stelle vornehmen.<sup>773</sup> Als Zeitpunkt war das Frühjahr 1908 geplant, die genaue Zusammensetzung der Trassierungskommission wurde Österreich überlassen.<sup>774</sup>

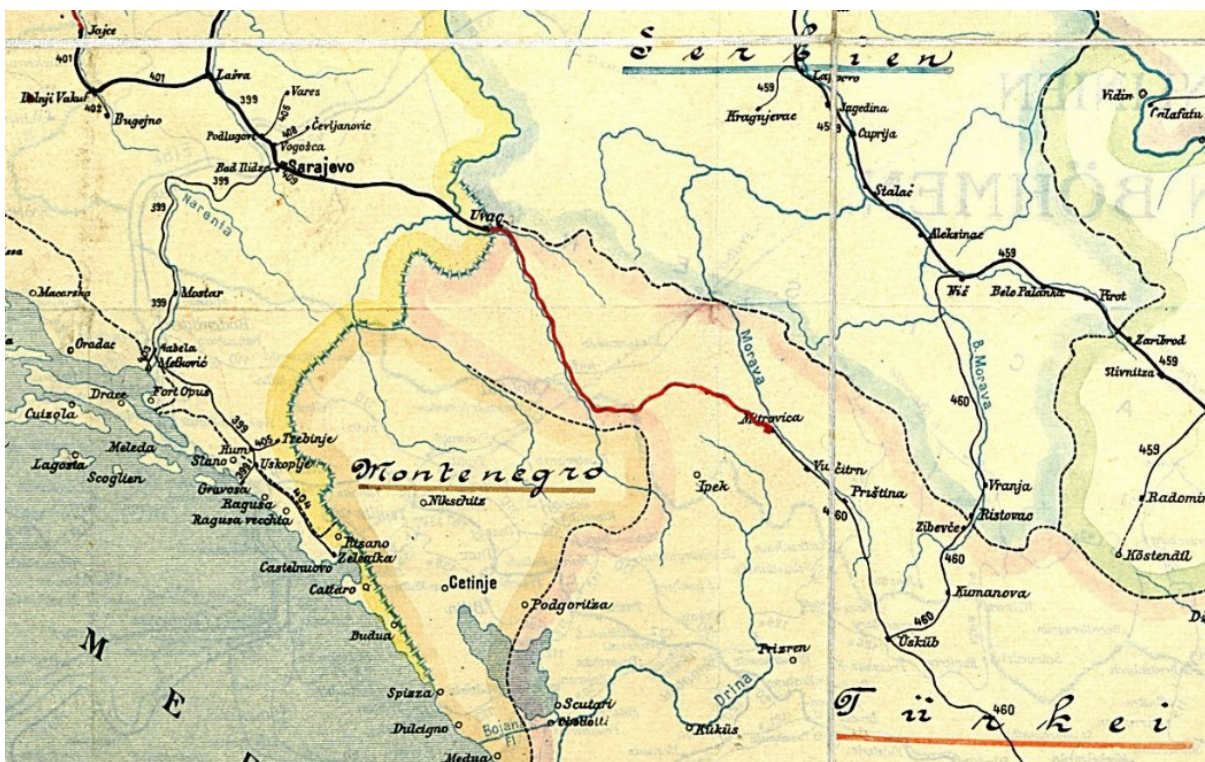


Abbildung 22: Geplante Sandschakbahn von Uvac nach Mitrovica (in rot).<sup>775</sup>

<sup>769</sup> SUPPAN 1978, S. 107

<sup>770</sup> KOS 1996, S. 191ff.

<sup>771</sup> BUCHMANN 1999, S. 238

<sup>772</sup> PALLAVICINI 28.12.1907

<sup>773</sup> PALLAVICINI 30.01.1908

<sup>774</sup> PALLAVICINI 04.02.1908

<sup>775</sup> Lage der Sandschakbahn im Netz der türkischen Bahnen, 1912, OeStA-HHStA-MdÄ-AR-F19-19-Türkei9 (Sandjakbahn)



Bei einer Konferenz am 5.2.1908, nur wenige Tage nach der Zusage Konstantinopels zu den Vorstudien, hätte ein Abkommen der Botschafter zur Justizreform in Mazedonien unterzeichnet werden sollen, welches scheiterte. Österreich wurde verdächtigt die Reform zugunsten einer Sandschakbahn fallen zu lassen und sich nicht nur um Konzession im Sandschak Novi Pazar, sondern auch in den Vilâyets Kosovo und Saloniki zu bemühen. Das Vorgehen Österreichs wurde in Russland als Bruch des Mürzsteger Abkommen gesehen, das eine gemeinsame Balkanpolitik der beiden Länder vorsah. Die russische Presse reagierte empört, Izvolskij beugte sich dem öffentlichen Druck und betonte zwar die „*Berechtigung zur Ausgestaltung wirtschaftlicher Beziehungen zu Balkanländern nicht in Zweifel setzen zu wollen*“, der Zeitpunkt sei allerdings schlecht gewählt und Russland würde das Projekt nur bei einem Erfolg der Justizreform unterstützen.<sup>776</sup>

Aehrenthal betonte, dass das Eisenbahnvorhaben die Grundbedingungen der Entente nicht gefährden würde, da keine territoriale Ausweitungen geplant sei, der politische Status quo eingehalten werde und zudem die Förderung der Selbstentwicklung der Balkanstaaten erreicht werde. Die Freundschaft und das System der Monarchien sollten nicht durch das Eisenbahnvorhaben zerstört werden.<sup>777</sup> Aus Wiener Sicht wurde der Artikel 25 des Berliner Vertrages nicht verletzt, zwar nenne dieser keine Eisenbahnen, sehe aber sehr wohl eine „*Förderung des Verkehrswesens im Sandschak*“ vor. Weiter sei der Bahnbau im Interesse des Friedens in Mazedonien und für die Reformen förderlich.<sup>778</sup> Der österreichisch-ungarische Außenminister stellte allerdings auch klar, dass die Sandschakbahn höchste Priorität hätte und kam zum Schluss: „*Hält der russische Minister des Auswärtigen an dieser Interpretation fest (dass der Bahnbau eine Störung des Status quo beinhalte), dann ist natürlich die Entente zu Ende, und der Versuch, mit Russland einverständlich vorzugehen, ohne dabei unsere eigenen wirtschaftlichen Interessen zu vernachlässigen, gehört der Geschichte an.*“<sup>779</sup> Als Izvolskij als Kompensation das serbische Projekt einer Transversal- bzw. Donau-Adriabahn ins Spiel bringen wollte, lehnte Aehrenthal ab und verwies auf die vertraglichen Rechte Österreichs und dass es sich bei der Sandschakbahn um eine interne Angelegenheit Österreichs und des Balkans handle bei dem man keinen „*internationalen Kuhhandel*“ benötige.<sup>780</sup>

Die Justizreform in Mazedonien scheiterte letztlich, die Stimmung war aufgeheizt. Das Projekt der Sandschakbahn hatte sich zur Sandschakbahnkrise ausgeweitet. Die Briten standen dem Projekt kritisch gegenüber und fürchteten vermehrten deutschen Einfluss am Balkan und argumentierten ähnlich wie Russland. Der britische Staatssekretär Hardinge war der Meinung der aktuelle Moment sei „*sehr inopportun, eine Konzession von Pforte zu erwirken, während gerade Justizreform in Konstantinopel nicht durchgesetzt werden*

---

<sup>776</sup> Berchtold 05.02.1908

<sup>777</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 17f

<sup>778</sup> N.N. 1908

<sup>779</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 17

<sup>780</sup> BRIDGE 2006, S. 79ff

könne.<sup>781</sup> Noch ein Jahr zuvor hatte Staatssekretär Hardinge betont Österreichs Interessen beim Eisenbahnbau am Balkan zu unterstützen, nach russischer Intervention war man in London nun anderer Meinung.<sup>782</sup>

#### 6.1.4 Jungtürkische Revolution und Annexion Bosniens und der Herzegowina

Während in Europa der Nationalismus im Vormarsch begriffen war, versuchte die Hohe Pforte das Reich durch die Idee des Panislamismus zusammenzuhalten, doch immer breitere Bevölkerungsschichten protestierten gegen das herrschende Regime und die Missstände. Das Osmanische Reich war nachwievor autokratisch vom Sultan geführt. Nach den Tanzimatreformen waren weitere Modernisierungen der Verwaltung ausgeblieben. Bereits 1895 war in Paris das jungtürkische Komitee gegründet worden, das zusammen mit anderen Kritikern im Rahmen der Mazedonien-Reformen Aufwind erhalten hatte und im Sommer 1908 durch den Sturz des Sultans an die Macht kam.<sup>783</sup> Die Revolutionäre forderten eine Modernisierung des Osmanischen Reiches, sahen im Projekt der Sandschakbahn zwar politisch-militärische Vorteile, aber keine wirtschaftlichen und fürchteten das Projekt würde primär Österreich nutzen. Anders als die Habsburger Monarchie war man nicht an einer weiteren Erschließung Mazedoniens interessiert, sondern sah die Provinz als abgeschottetes Bollwerk gegen westliche wirtschaftliche und militärische Einflüsse.

In den ersten Gesprächen mit den neuen Machthabern hatte Botschafter Pallavicini vom neuen Großwesir erfahren, dass „*die Angelegenheit als eine prinzipielle, bereits entschiedene*“ galt. Überhaupt sprach sich der Minister für öffentliche Bauten für den Ausbau der verschiedenen Eisenbahnanschlüsse mit den Nachbarstaaten aus.<sup>784</sup>

*„...die kurze Linie der Sandschakbahn anbelangt, so käme derselben vom politischen und militärischen Standpunkte wohl eine hohe Bedeutung zu, doch lauten die Rapporte der türk. Delegierten hinsichtlich der ökonomischen Vorteile, welche die Bahn momentan und auf eine Reihe von Jahren hinaus bieten könnte, und deren Rentabilität negativ.“<sup>785</sup>*

Die türkische Regierung wollte Schiedsgerichtsfrage und Sandschakbahnprojekt getrennt voneinander behandeln. Bei der Frage der Finanzierung wurde vorausgesetzt, dass der Bau nur 1909 starten könne, „*wenn die gesetzgebenden Körper von einer Kofinanzierung Österreichs*“<sup>786</sup> ausgehen könnten. „*Da die Bahn vorläufig keine besonders rentable zu werden verspricht,*“<sup>787</sup> wurde Österreich aufgefordert sich mit 70 Millionen Francs zu beteiligen – eine Summe, die am internationalen Kapitalmarkt für dieses Projekt nur schwierig aufzutreiben war.<sup>788</sup> Der Betrieb der Bahn sollte über eine eigene Gesellschaft erfolgen und nicht wie von österreichischer Seite geplant über die Gesellschaft der Orientbahnen: „*weil*

---

<sup>781</sup> MENSENDORFF 10.02.1908

<sup>782</sup> MENSENDORFF 12.02.1908

<sup>783</sup> BUCHMANN 1999, S. 247f

<sup>784</sup> PALLAVICINI 10.08.1908

<sup>785</sup> PALLAVICINI 09.09.1908

<sup>786</sup> PALLAVICINI 09.09.1908

<sup>787</sup> JOANNODI 29.08.1908

<sup>788</sup> BRIDGE 2006, S. 75f

wir den Bau und den Betrieb der Sandschakbahn ausschließlich unter unseren Einfluss stellen wollen, was bei der Konzessionierung an die Orientbahnen nicht der Fall wäre."<sup>789</sup> Neben der politischen Situation in Konstantinopel und der schwierigen finanziellen Situation gefährdete auch die Uneinigkeit der Parlamente in Österreich und Ungarn die Umsetzung des Projektes.<sup>790</sup> Gerade eine rasche Umsetzung wäre aber wichtig gewesen um die Realisierung anderer Bahnprojekte am Balkan zu verhindern, deshalb hoffte man auf Seiten Österreichs trotz gegenteiliger Aussagen auf einen Zuschlag für die Gesellschaft der orientalischen Eisenbahnen:

*"Jedenfalls böte die Erteilung der Konzession an die Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen für die Türkei den Vorteil, andere Eisenbahn-Konzessionen (Donau-Adriabahn) mit Hinweis darauf abzuweisen, dass diese Konzession eine Kompensation für gewisse Forderungen der Gesellschaft darstellt. Hierin liegt ohne Zweifel ein nicht zu unterschätzender Vorteil für unser Projekt gegenüber jenen unserer politischen Gegner."*<sup>791</sup>

Die neue Regierung in Istanbul führte in der Folge eine Reihung der Eisenbahnprojekte durch, die weder die Sandschakbahn noch die Donau-Adriabahn berücksichtigte.<sup>792</sup> Die Trassierungsarbeiten im Sandschak wurden dennoch weiter fortgesetzt und sollten bis November des Jahres abgeschlossen sein.<sup>793</sup> Für den Bau wurden zwei alternative Trassen vorgeschlagen. Die für Bau und Betrieb günstigere Trasse führte über Uvac, Priboj und Prijepolje im Limtal und flussaufwärts bis knapp an die montenegrinische Grenze. Von dort sollte die Trasse nach Osten abbiegen, den Rožhaj-Sattel in einem Tunnel unterqueren und von dort weiter in das Ibartal, dem sie bis Mitrovica folgten sollte. Die Strecke wäre zwar einfacher zu bauen, wäre aber auch länger, führte durch wenig besiedeltes Gebiet und würde ca. 60 Millionen Kronen kosten. Die Alternative über Uvac und Prijepolje musste auf dem Weg nach Mitrovica drei Wasserscheiden überwinden und führte zweitweise nahe an die serbische Grenze. Diese Variante war kürzer, schwieriger zu bauen aber mit veranschlagten 43 Millionen Kronen auch günstiger.<sup>794</sup>

Der Umschwung im Osmanischen Reich hatte nicht nur Auswirkungen auf das Projekt der Sandschakbahn, sondern vor allem auf die Außenpolitik der Habsburger Monarchie. Die Annexion von Bosnien und der Herzegowina war lange Zeit im Raum gestanden, wurde aber durch die politische Konstellation am Balkan und die Revolution der Jungtürken wieder aktuell. In Konstantinopel wurde die Verfassung von 1876 wieder eingeführt, was in Wien Befürchtungen weckte, dass die nachfolgenden Wahlen auch die bosnische Bevölkerung veranlassen könnte eine eigene Verfassung zu fordern. Zusätzlich lief nach 30 Jahren der

---

<sup>789</sup> JOANNODI 29.08.1908

<sup>790</sup> JOANNODI 29.08.1908

<sup>791</sup> JOANNODI 29.08.1908

<sup>792</sup> PALLAVICINI 14.09.1908

<sup>793</sup> PALLAVICINI 02.09.1908

<sup>794</sup> WITTEK von 1912-1923, S. 299

im Berliner Vertrag festgeschriebene Besetzungsstatus aus, und die Hohe Pforte hätte das Mandat Österreichs als erlöschen ansehen und die beiden Provinzen zurückfordern können. Mit der Annexion sollte eine Verfassung nach öst.-ung. Recht eingeführt werden um entsprechenden Forderungen zuvorzukommen.<sup>795</sup> Zusätzlich wollte man den territorialen Expansionsbestrebungen Serbiens in Bosnien entgegenreten.<sup>796</sup>

Der Berliner Vertrag von 1878 sah eine Okkupation vor, da eine Annexion den Widerstand der Hohen Pforte geweckt hätte, war darauf verzichtet worden. Indirekt hoffte man in Wien auf eine baldige Annexion, was mit den in Bosnien ergriffenen Maßnahmen de facto auch passiert war (siehe Kapitel 5.1). Die Investitionen und Anstrengungen zur Modernisierung rechtfertigten aus Wiener Sicht die Annexion ebenso wie der Anspruch der ungarischen Stephanskronen auf Bosnien und die Herzegowina.<sup>797</sup> Während in den frühen 1880ern eine Annexion ohne große Proteste der Großmächte durchgeführt hätte werden können, wurde das mit dem angespannten Verhältnis nach Lösen des Kaiserbündnisses 1887 zusehends schwieriger. Das Münzsteger Abkommen verbesserte zwar das Verhältnis zu Russland schrieb aber die Erhaltung des Status quo am Balkan fest, was eine Annexion ausschloss.<sup>798</sup> Außenminister Aehrenthal verfolgte mit der Annexion den gleichen Zweck wie schon Andrassy mit der Okkupation 1878, nämlich die Sicherung der Südostgrenze für Österreich-Ungarn. Die Gefährdung der Habsburger Monarchie war 1908 wegen der politischen Situation mit den Großmächten bzw. Serbien ungleich größer als 30 Jahre zuvor. Mit dem Vertrag von St. Petersburg 1907 war die Triple Entente mit dem Vereinigten Königreich, Frankreich und Russland gebildet worden, was den Spielraum für die Mittelmächte am Balkan zusehends verringerte.<sup>799</sup>

Die angespannte Situation am Balkan und die Krisen mit den Großmächten machten jedenfalls deutlich, dass Bosnien und die Herzegowina nur provisorisch okkupiert waren und eine Klärung des Status dringend notwendig war. Anfang September 1908 holte sich Aehrenthal das Einverständnis von Finanzminister Burian bzw. vom gemeinsamen Ministerrat. Mit der Annexion von Bosnien und der Herzegowina war der Verzicht auf das Besatzungsrecht im Sandschak von Novi Pazar als Kompensation vorgesehen.<sup>800</sup> Die Annexion war innerhalb der Monarchie durchaus nicht unumstritten. Auch Thronfolger Franz Ferdinand war ein Gegner der Annexion, da er die Monarchie nicht für konsolidiert und stark genug hielt: *„Im allgemeinen [sic!] bin ich überhaupt bei unseren desolaten inneren Verhältnissen gegen alle solche Kraftstückerln.“*<sup>801</sup>

---

<sup>795</sup> DONIA 2006, S. 106f

<sup>796</sup> SUPPAN 1978, S. 1198f

<sup>797</sup> SUPPAN 1978, S. 133

<sup>798</sup> FOURNIER 1909, S. 83f

<sup>799</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 35

<sup>800</sup> SUPPAN 1978, S. 120

<sup>801</sup> FRASS 1962, S. 310



Abbildung 23: Projektierte Bahnen im Sandschak von Novi Pazar 1907.<sup>802</sup>

Da Aehrenthal nur von Seiten Russlands ernsthaften Widerstand erwartete, wurde in der Buchlauer Abmachung am 15.09.1908 von Außenminister Izvolskij das Einverständnis zur Annexion eingeholt.<sup>803</sup> Im Gegenzug sollte Russland in der Meerengenfrage unterstützt werden. Österreich war zwar zu keinen Gebietsabtretungen an Serbien bereit, Belgrad sollte sich aber nach Süden ausbreiten dürfen.<sup>804</sup> Anfang Oktober verkündete Österreich durch seine Botschafter Izvolskij und den Signatarmächten des Berliner Vertrages die Absicht Bosnien und die Herzegowina zu annektieren. Russland wollte nun von seiner Unterstützung nichts mehr wissen und kritisierte jegliche Änderung des Berliner Vertrages.<sup>805</sup> Ohne darauf Rücksicht zu nehmen ordnete Kaiser Franz Josef am 5.10.1908 die Annexion an:

*„Durchdrungen von der unerschütterlichen Überzeugung, dass die hohen kulturellen und politischen Zwecke, um deretwegen [sic!] die österreichisch-ungarische Monarchie die Besetzung und Verwaltung Bosniens und der Herzegowina übernommen hat, und die mit schweren Opfern erzielten Erfolge der bisherigen Verwaltung nur durch gemäß ihren Bedürfnissen entsprechende verfassungsmäßigen Einrichtungen dauerhaft gesichert werden können, für deren Erlassung aber die Schaffung einer klaren und unzweideutigen Rechtsstellung der beiden Länder die unerläßliche [sic!] Voraussetzung bildet, erstrecke ich die Rechte meiner Souveränität auf Bosnien und die Herzegowina.“<sup>806</sup>*

<sup>802</sup> Trassenstudie Sandschakbahn, Zambauer, Mitrovica, 1907, OeStA-HHStA-MdÄ-AR-F19-18-1-Türkei 9/I (Sandjakbahn), 3

<sup>803</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 7

<sup>804</sup> BUCHMANN 1999, S. 248f

<sup>805</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 22

<sup>806</sup> FRASS 1962, S. 311

Der konkrete Zeitpunkt der Annexion war von Aehrenthal nicht genannt worden, womit man selbst seinen Verbündeten Deutschland überrumpelte. Kaiser Wilhelm sah sich so gezwungen seinen Bündnispartnern Österreich zu unterstützen und damit gleichzeitig die Konstantinopel im Stich ließ zu lassen: *„Auf diese Weise geht meine zwanzigjährige, mühsam aufgebaute türkische Politik in die Binsen!“*<sup>807</sup>

Während im Osmanischen Reich Bevölkerung und Presse revoltierten blieb das offizielle Osmanische Reich ruhig. Botschafter Pallavicini berichtete aus Konstantinopel, dass die Hohe Pforte bereit wäre, *„die Annexion Bosniens anzuerkennen, [sie] stelle jedoch die Forderung, dass Österreich-Ungarn der Türkei den Besitz des Sandschak von Novibazar [sic!] gegenüber Serbien und Montenegro garantiere.“* Dies konnte Österreich mit Rücksicht auf die Sandschakbahn nur Recht sein, weiter war man bemüht *„...eine bindende Erklärung zu erwirken, dass bei Erteilung der Konzession jener Bahn an eine Gesellschaft ein Einvernehmen der beiden Regierungen vorhergehen müsse. Ein solche Erklärung wäre... ...wo wir auf alle Rechte den Sandschak betreffend verzichtet haben von Wichtigkeit.“*<sup>808</sup> Die Option auf die Sandschakbahn blieb also bestehen. Zusätzlich forderte Konstantinopel, mittels englischer Unterstützung und eines Handelsboykottes finanzielle Entschädigung bzw. teilweisen Erlass seiner Schulden für den Verlust der Souveränitätsrechte in Bosnien und der Herzegowina.<sup>809</sup> Österreich lehnte dies zuerst mit dem Hinweis auf seine großen finanziellen Aufwendungen ab, akzeptierte die Forderungen schließlich doch.<sup>810</sup> In einem Übereinkommen vom 26. Feber 1909 wurde neben der finanziellen Entschädigung das Recht gewahrt im Sandschak Militär- und Handelsstraßen zu bauen, womit die Option einer Sandschakbahn offen gehalten werden sollte.<sup>811</sup>

Izvolkskij forderte in der Folge eine Konferenz um die Annexion international zu diskutieren bzw. eine Wende in Sachen der Meerengenfrage zu erwirken. Obwohl Izvolkskij von der Annexion informiert gewesen war, musste er sich dem Druck der Öffentlichkeit beugen und protestierte scharf gegen das Vorgehen Österreichs.<sup>812</sup> Russland, fürchtete das Vordringen Österreichs am Balkan, konnte aber bei Frankreich und England weder in der Frage der Annexion noch der Meerengenfrage Unterstützung finden.<sup>813</sup> Serbien reagierte vehementer anstatt des territorial betroffenen Osmanischen Reiches, doch Pasić fand letztlich im Parlament keine Mehrheit für eine Kriegserklärung, Montenegro schloss sich trotzdem der serbischen Linie an.<sup>814</sup> Dem Wunsch der Großmächte nach einem Kongress widersetzte sich Österreich und der Konflikt mit Serbien konnte nach Androhung militärischer Maßnahmen ebenfalls beigelegt werden.<sup>815</sup>

---

<sup>807</sup> FRASS 1962, S. 311BUCHMANN 1999, S. 248f

<sup>808</sup> PALLAVICINI 30.10.1908

<sup>809</sup> SUPPAN 1978, S. 125f

<sup>810</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 27f

<sup>811</sup> WITTEK, Heinrich Ritter v. 1912-1923, S. 299f

<sup>812</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 64

<sup>813</sup> UEBERSBERGER 1958, S. 23

<sup>814</sup> SUPPAN 1978, S. 124f

<sup>815</sup> BUCHMANN 1999, S. 249ff

Der Sultan, der bosnische Landtag und die Parlamente in Wien und Budapest waren über die Annexion genauso wenig informiert worden wie die Großmächte. Mit der Annexion und den einhergehenden politischen Diskussionen wurden die Beziehungen zu Serbien und Russland strapaziert und beide Staaten waren diplomatisch gedemütigt. Innenpolitisch war die Annexion umstritten, die Eingliederung in das dualistische Staatssystem konnte auch weiterhin aus Ausgleichsgründen nicht vollzogen werden. Die Provinzen blieben damit „politisches Niemandsland“ und dem gemeinsamen Finanzministerium zugeteilt.<sup>816</sup> Die Reaktionen der Bevölkerungsgruppen in Bosnien und der Herzegowina reichten von großer Zustimmung bis zur scharfen Kritik von serbischen und muslimischen Parteien.<sup>817</sup> 1909 wurde die Religions- und Bildungsfreiheit für Muslime gesetzlich verankert. Die Einführung der Verfassung verzögerte sich bis 1910, sie brachte die Bildung eines Parlaments und eine Anpassung der Verwaltungsstruktur mit sich.<sup>818</sup> Insgesamt mehrten sich jedoch die Agitationen gegen Österreich und konstruktive Arbeit kam kaum mehr zustande, Parteien verfielen sich in Zwistigkeiten was in den Verhandlungen zum Eisenbahnbauprogramm sichtbar werden sollte und letztlich den Bahnbau bremste.<sup>819</sup> Die Trassierungsarbeiten zur Sandschakbahn wurden in der Folge abgeschlossen, da aber keine Finanzierung aufgestellt werden konnte, kam es nicht zur Realisierung des Projektes.<sup>820</sup>

War das Projekt der Sandschakbahn zunächst Symbol einer aktiven Außenpolitik der Monarchie, entwickelte es sich immer mehr zu einem außenpolitischen Problem, das folgenschwere Konsequenzen nach sich ziehen sollte. Besonders in Russland war das Thema Sandschakbahn lange nicht vergessen und eine Erweiterung Österreichs nach Saloniki wurde weiterhin befürchtet.

#### 6.1.5 Balkankriege und das Ende des Sandschakbahn-Projektes

Als Reaktion auf die Annexionskrise wurde unter der Führung von Russland der Balkanbund mit Serbien und Bulgarien formiert, dem sich im Oktober 1912 auch Griechenland und Montenegro anschlossen. Durch die Hoffnung auf Gebietserweiterung griffen Serbien und Bulgarien im Oktober 1912 das Osmanische Reich an. Diese trat darauf an Österreich-Ungarn heran und ersuchte um Hilfe bzw. die Besetzung des Sandschaks. Mit dieser temporären Gebietsabtretung hätte sich die Hohe Pforte die Front zwischen Serbien und Montenegro erspart. Nach den ersten Kampfhandlungen folgten Verhandlungen in Wien, wobei Österreich erklärte nur militärisch eingreifen zu wollen, wenn sich eine andere Großmacht an der Ägäis oder am Ionischen Meer festsetzen würde. Für Österreich hatte in der Folge

---

<sup>816</sup> RAUCHENSTEINER 1993, S. 19

<sup>817</sup> DONIA 2006, S. 107f

<sup>818</sup> DONIA 2006, S. 109

<sup>819</sup> BERDAN 2008, S. 81

<sup>820</sup> RAUCHENSTEINER 1993, S. 25ff

die Schaffung eines albanischen Staates Priorität, um den italienischen bzw. montenegrinischen Einfluss an der Adriaküste einzuschränken.<sup>821</sup> Das strategische Interesse am Sandschak hatte man aufgrund der absehbaren Gebietsveränderungen verloren und lehnte das Angebot Konstantinopels ab. Eine Besetzung von Serbien bzw. Montenegro wurde von Wien akzeptiert, was das Ende der Sandschakbahn-Pläne bedeutete, eine „Umfahrung“ Serbiens war somit nicht mehr möglich. Die Funktion als trennender Keil zwischen Montenegro und Serbien hatte der Sandschak bereits verloren, da im Gebiet des Kosovo ein Zusammenreffen der serbischen und montenegrinischen Grenze durch die Grenzverschiebungen des Ersten Balkankriegs absehbar war. Zudem hätte eine Besetzung des Sandschaks Kompensationsforderungen von Bündnispartner Italien in Albanien oder gar im Trentino nach sich gezogen. Die Besetzung des Sandschaks hätte aus strategischer Sicht negative Folgen für die Monarchie gehabt.<sup>822</sup>

Das außenpolitische Ziel einer Anbindung nach Saloniki sollte nun nicht mehr über eine territoriale Verbindung, sondern indirekt durch die Kontrolle der Bahnverbindung dorthin erreicht werden. In einem Geheimprotokoll wurde im Oktober 1912 die Sicherung einer Bahnverbindung nach Saloniki gefordert.<sup>823</sup> Saloniki sollte zu einem Freihafen umgewandelt und von der Betriebsgesellschaft der Orientbahnen oder einer anderer Privatgesellschaft geleitet werden. In dieser Phase sicherte sich die Monarchie bzw. österreichische Banken die Aktienmehrheit der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen. Der innerhalb der Regierung umstritten Aktienkauf zeigte die Bedeutung der Verbindung für Österreich-Ungarn. Mit diesem Schritt sollte einer Verstaatlichung der Bahnen durch die expandierenden Balkanstaaten vorgegriffen und die österreichische Verhandlungsposition gestärkt werden.<sup>824</sup> Der Erste Balkankrieg wurde schließlich mit einer Botschafterkonferenz am 11.3.1913 beendet und führte zur Schaffung von Albanien, wobei mit der Begründung auf die ethnischen Verhältnisse serbische bzw. montenegrinische Ansprüche an der Adria abgewiesen wurden.<sup>825</sup>

Im Zweiten Balkankrieg von Rumänien strebte Serbien erneut einen Adriahafen an, stieß aber auf den Widerstand Österreichs, das fürchtete den Einfluss auf seinen südlichen Nachbar Montenegro zu verlieren. Im Bukarester Vertrag wurde Serbien zuerst eine Bahnverbindung an die Adria zugestanden, die aber von einer privaten Gesellschaft betrieben und allen Ländern offen stehen sollten. Diese Lösung scheiterte an der Frage von Waffentransporten, worauf sich das enttäuschte Serbien Saloniki als potentiellen Hafen zuwandte. Österreich versuchte zu verzögern und mit der Inbesitznahme türkischer Linien und hoher Zölle gegen Österreich kam es zu einer neuen Krise zwischen Österreich und Serbien.<sup>826</sup>

---

<sup>821</sup> RAUCHENSTEINER 1993, S. 21

<sup>822</sup> KOS 1996, S. 22ff

<sup>823</sup> KOS 1996, S. 21

<sup>824</sup> KOS 1996, S. 198

<sup>825</sup> RAUCHENSTEINER 1993, S. 22f

<sup>826</sup> MAY 1952, S. 360ff



Am 14. Juni wurde erfolgreich über den Verkauf von Anteilen der Orient-Eisenbahngesellschaft an Serbien verhandelt.<sup>827</sup> Zwei Wochen später kam es zum Attentat auf den österreichische Thronfolger Franz Ferdinand in Sarajevo und im Juli 1914 zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

## 6.2 Transversalbahn

Die Wiederaufnahme des Sandschakbahnprojektes fiel in eine Zeit als sich mehrere Staaten aus unterschiedlichen Interessen um die bessere Erschließung des Südwestbalkans bemühten. Der Drang Serbiens eine Anbindung an die Adria zu erhalten verstärkte sich vor allem als Konsequenz der wirtschaftlichen Sanktionen der Habsburger Monarchie. In Wien versuchte man genau dieses Streben über Bosnien zu lenken. Die dort bestehenden Bahnen sollten Serbien über die Häfen in Metković, Gruž oder später möglicherweise auch über Split eine Anbindung zur Adria ermöglichen. Die Sandschakbahn nach Saloniki hätte direkte Verbindungen von Serbien an die montenegrinische bzw. albanische Küste verhindern sollen. Diese Bahn wäre geeignet gewesen *„...die Chancen für das Zustandekommen einer unseren Interessen entgegen laufenden Trasse, der vielseitig angestrebten Balkantransversalbahn, um ein Bedeutendes zu reduzieren.“*<sup>828</sup> Eine solche Anbindung nach Serbien wäre auch ein entscheidendes Argument gewesen endlich die Bahnverbindung nach Split herzustellen. Österreich plante zudem eine Bahn durch Montenegro um ähnlichen italienischen Projekten zuvorzukommen. Zusammen mit der Sandschakbahn sollte so der Einfluss auf Montenegro, Albanien und Mazedonien gesteigert werden. Offiziell wurde bei diesen Projekten stets der ökonomische Vorteil betont um kritische Pressestimmen zu vermeiden.<sup>829</sup>

Schon bei der Fertigstellung der Ostbahn kam die Frage auf, wie man serbische Güter am besten über Bosnien zu den Adriahäfen transportieren könnte. Dies musste jedoch zu neuen Kontroversen zwischen österreichischen, ungarischen und bosnischen Interessen führen.<sup>830</sup> Die Bahn wäre jedenfalls im Interesse der dalmatinischen Häfen und der österreichischen Industrie gelegen. Ein Anschluss an serbische Bahnen hätte ökonomisch wichtiges Hinterland erschließen und die Ostbahn aufwerten können.<sup>831</sup>

---

<sup>827</sup> RAUCHENSTEINER 1993, S. 25ff

<sup>828</sup> SCHOENAICH 06.05.1906

<sup>829</sup> BRIDGE 2006, S. 74

<sup>830</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 159

<sup>831</sup> STEINER 30.03.1906, S. 2



Abbildung 24: Sandschakbahn- und Transversalbahnprojekte vor 1914 (siehe Planbeilage im Anhang).<sup>832</sup>

Der Bau einer Transversalbahn über Serbien und Montenegro an die Adria hätte die Funktionäre der Orienteisenbahn um Gewinne gebracht, was die Deutsche Bank und andere österreichische und deutsche Banken betroffen hätte. Im Gegenzug zur Donau-Adriabahn forderten sie den Bau einer Sandschakbahn, was wiederum gegen das Interesse der Hohen Pforte war.<sup>833</sup> Die serbische Gesetzgebung hatte die Strecke Stalac–Uziče zwar bereits sichergestellt, für eine Anbindung nach Vardište sollte das serbische Parlament bis zum Ersten Weltkrieg jedoch keinen Entschluss mehr zustande bringen.<sup>834</sup> Militärische Gründe spielten bei dieser Anbindung eher eine nachgereichte Rolle. Anders verhielt sich dies bei einem Bau einer Bahnstrecke durch den Sandschak bzw. von Uvac nach Mitrovica, was von einem „außerordentlichem militärischen Werte“ wäre.<sup>835</sup>

<sup>832</sup> RIEDL gehalten am 1908, Beilage

<sup>833</sup> ZOGRAFSKI 1993, S. 185f

<sup>834</sup> WRBA 06.05.1906

<sup>835</sup> Schönaich 1907

### 6.3 Österreichischer Bahnimperialismus am Balkan

*„Österreichs Außenpolitik war weitgehend eine Balkanpolitik.“<sup>836</sup>*

Durch die Niederlage im Deutschen Krieg 1866 fokussierten sich die imperialistischen Ambitionen der Habsburger Monarchie am Balkan. Inwieweit der Begriff Bahnimperialismus in Zusammenhang mit Österreich-Ungarn und dem Balkan gerechtfertigt ist, scheint fraglich. Jedenfalls scheint dieser weniger intensiv betrieben worden zu sein, als es von Seiten Deutschlands, Frankreichs oder Englands am Balkan der Fall war. Die Zahl der angedachten grenzüberschreitenden Projekte war nicht unerheblich, die Umsetzung scheiterte aber in den meisten Fällen. Vielfach begann die Problematik schon auf dem Gebiet der Monarchie, wo sich Österreich und Ungarn durch unterschiedliche Interessen gegenseitig behinderten. Die nötigen Anschlussbahnen an die südlichen Nachbarländer verzögerten sich oder wurden überhaupt blockiert. Die langwierige Frage um den Anschluss der bosnischen Bahnen in Dobrljin, Brod oder Šamac bzw. die Schmalspurproblematik lassen dies deutlich erkennen. Auf die Kleinstaaten konnte in gewissem Maße ein informeller Imperialismus ausgeübt werden, der Schweinekrieg mit Serbien zeigte, dass dieser Einfluss enden wollend war. Die späte Umsetzung der Orientbahn bzw. einer leistungsfähigen Nord-Südachse zur Erschließung des südlichen Balkans hinderte Österreich maßgeblich an der Umsetzung seiner politischen Ziele. Stichbahnen wie die auf englisches Betreiben errichtete Strecke von Warna nach Russe, die mit belgisch-französischem Kapital gebaute Verbindung von Saloniki nach Mitrovica oder die später mit deutscher Unterstützung errichtete Strecke von Saloniki nach Bitola erschlossen diese Gebiete erfolgreich für die jeweiligen Großmächte, während Österreich-Ungarn an Marktanteilen und politischem Einfluss verlor.

Das Ausverhandeln der Okkupation am Berliner Kongress durch Graf Andrassy war ein Fallbeispiel imperialistischer Kabinettpolitik.<sup>837</sup> Mit dem Berliner Vertrag gelang es außenpolitische Interessen geschickt mit Eisenbahnpolitik zu verbinden. Dort wurden nicht nur die Verhältnisse zwischen den einzelnen Staaten am Balkan neu definiert, neben der Donauschiffahrt wurde der Bau wichtiger Bahnen festgelegt. Nicht zuletzt mit der Realisierung der Orientbahn konnten Interessen verschiedener Staaten gebündelt werden. Die Sandschakbahnkrise und die Diskussion um die Transversalbahn unterstrichen die Bedeutung der Bahnen zur Durchsetzung der politischen und wirtschaftlichen Interessen am Balkan. Während die Südbahn die Wiener Interessen innerhalb der Habsburger Monarchie symbolisierte, konnte durch die Gesellschaft der Orientbahnen eine Art des informellen Imperialismus am Balkan ausgeübt werden. Ein nicht zu unterschätzender Faktor spielten die Wiener, Budapester und Prager Banken, die entsprechend der Außenpolitik der Monarchie ihr Kapital verstärkt am Balkan konzentrierten. Der erhöhte Kapitalbedarf führte aber

---

<sup>836</sup> RAUCHENSTEINER 1993, S. 25ff

<sup>837</sup> BUCHMANN 1999, S. 224

auch zur Beteiligung von finanzkräftigen ausländischen Banken in Österreich. Deren Engagement erstreckte sich auf quasi alle Länder des Balkans und der Staat wiederum hielt Anteile an Banken wie der „Banque Salonique oder der Banque-des-Chemins-de-fer-Orientaux“. Das österreichische Kapital diene den machtpolitischen Zielsetzungen am Balkan und die Beherrschung des Eisenbahntransportes spielte eine zentrale Rolle.<sup>838</sup>

Formellen Imperialismus betrieb Österreich-Ungarn in Bosnien und der Herzegowina. Die beiden Provinzen wurden offiziell okkupiert, wurden tatsächlich aber aktiv erschlossen anstatt diese treuhandmäßig für Konstantinopel zu verwalten. Die Frage ob Österreich am Balkan imperialistische Politik betrieben hat ist nicht eindeutig zu beantworten, hängt in erster Linie aber von einer mehr oder weniger weiten Definition von Imperialismus ab. Wandruschka spricht von einem Ersatzimperialismus, der von großer Bedeutung für die österreichische Prestigepolitik war und half von den inneren Problemen wie dem Nationalitätenkonflikt abzulenken. Aufgrund der beschränkten Möglichkeiten führte die Habsburger Monarchie einen weniger erfolgreichen Imperialismus.<sup>839</sup> Im Unterschied zum modernen Hochimperialismus der westeuropäischen Staaten waren die Voraussetzungen eines finanziellen Imperialismus nur eingeschränkt vorhanden, da die Entwicklung von Industriekartellen oder der einer ausgeprägten Hochfinanz nicht das Niveau Deutschland, Frankreichs oder Englands erreichten. Zudem fehlten machtpolitische Voraussetzungen wie Flottenmacht, Bevölkerungsüberschuss oder ideologische Motivation. Im Wesentlichen beschränkte man sich auf die Erfüllung der Kultur- und Missionsaufgabe.<sup>840</sup>

Die Annexion Bosniens zum 60-jährigen Thronjubiläum und die dadurch entstandene Bezeichnung für Kaiser Franz Josef vom "Mehrer des Reiches" zeigen quasi-imperialistische Charakteristika. Als Großmacht per eigener Definition war es geradezu notwendig Kolonien zu besitzen und in diesem Sinne wurden Bosnien und die Herzegowina als Ersatzkolonien betrachtet.<sup>841</sup> Bei einer Annexion kann nicht mehr von einem defensiven oder statischen Imperialismus gesprochen werden. Die heftigen internationalen Reaktionen auf die Annexionskrise waren durch imperiales Handeln im Rahmen der österreichisch-ungarischen Außenpolitik verursacht worden. Beweggründe waren das Streben nach wirtschaftlicher Expansion, sozialer Druck (Hungersnöte, Einwanderung aus Montenegro, Albanien, Mazedonien), der Versuch die benachbarten Kleinstaaten militärisch zu kontrollieren und außenpolitisches Prestigedenken.<sup>842</sup>

---

<sup>838</sup> SUPPAN 1978, S. 108

<sup>839</sup> SUPPAN 1978, S. 134

<sup>840</sup> SUPPAN 1978, S. 128

<sup>841</sup> SUPPAN 1978, S. 131

<sup>842</sup> SUPPAN 1978, S. 127f

## 7 Zusammenfassung

Mit der Niederlage im Deutschen Krieg 1866 rückte der Balkan in den Fokus der öst.-ung. außenpolitischen bzw. expansionistischen Interessen. Nach erfolglosen Anläufen in der Herstellung einer internationalen Bahnverbindung nach Saloniki bzw. Konstantinopel durch Baron Hirsch scheiterte auch das Projekt einer Wien–Saloniki–Bahn. Die Unzuverlässigkeit des Osmanischen Reiches, die schwierige finanzielle Lage vor allem nach der Weltwirtschaftskrise 1873 und die Rivalität der Reichshälften in Kombination mit gewinnsüchtigen Investoren hatten zum Scheitern dieser Projekte geführt. Gründe für die relativ späte Erschließung des Balkans durch Bahnen waren wirtschaftliche Rückständigkeit, die geringe Bevölkerungsdichte und die ungünstige Topografie, welche eine kostenintensive Erschließung durch Private als auch Staaten unattraktiv machten.

Mit der am Berliner Vertrag ausverhandelten Okkupation und der späteren Annexion von Bosnien-Herzegowina konnte sich Österreich-Ungarn schließlich territorial erweitern. Mit der inneren Erschließung der okkupierten Gebiete nahmen die imperialistischen Tendenzen ab, wobei aus wirtschaftlicher Sicht mit der Vollendung der Orientbahn 1888 die lange geplante Verbindung von Orient und Okzident Wirklichkeit wurde. Nach Jahren in denen der Vielvölkerstaat mit inneren Problemen wie dem Nationalitätenkonflikt bzw. der Modernisierung Bosniens zu tun hatte, kam es um die Jahrhundertwende zu einer Phase einer aktiveren Außenpolitik. Vor diesem Hintergrund sind der Bau der dalmatinischen Bahn in die Boka kotorska bzw. dem Hafen in Gruž und die bosnische Ostbahn zu sehen. Beide Projekte waren technisch aufwändig bzw. kostenintensiv und entsprachen eher den Interessen der Gesamtmonarchie als jenen des Landes. Die Sandschakbahnkrise und die politischen Debatten um die Annexion 1908 zeigen wie sich die Lage am Balkan zugespitzt hatte. In den 1860ern war die Sandschakbahn noch vergleichsweise unumstritten gewesen. Mit den Balkanprojekten und den nachfolgenden Grenzverschiebungen war die Hoffnung Österreichs eine direkte Verbindung nach Saloniki herstellen zu können endgültig erloschen.

Die Schmalspurbahn in Bosnien wurde auch als „accident by war“ bezeichnet.<sup>843</sup> Im Zuge der Okkupation war zufällig die Entscheidung für den Bau einer 760 mm-Schmalspurlinie getroffen worden. Die provisorische Feldbahn wurde nach Verbesserungen in Form der Bosnabahn die spätere Hauptverkehrsachse des Landes. Auch die in weiterer Folge errichteten Bahnstrecken erreichten eine überraschend hohe Leistungsfähigkeit und wurden Vorbild für andere Schmalspurbahnen. Das für die Balkanregion verhältnismäßig große Bahnnetz in Bosnien war maßgeblich der bosnischen Verwaltung in der ersten Phase der Okkupation zu verdanken.

---

<sup>843</sup> CHESTER 2006, S. 6





Abbildung 25: Das Netz der bosnischen Landesbahnen 1909 (siehe Planbeilage im Anhang).<sup>844</sup>

Da sich Österreich-Ungarn finanziell nicht am Bahnbau in Bosnien beteiligte, musste Kapital über den Okkupationskredit, aus Krediten der gemeinsamen Finanzen bzw. Darlehen beschafft werden, was die Finanzen Bosniens schwer belastete. Die Landesregierung sah die Bahn als Einkommensmöglichkeit wodurch diese jährlich Überschüsse erwirtschaften musste. Zudem verfehlte die Tarifpolitik der bosnischen Bahnen ihr Ziel und bremste die Entwicklungsmöglichkeiten der okkupierten Provinzen. Spätestens um die Jahrhundertwende sollte es sich nachteilig auswirken, dass die Bahnstrecken ohne Konzept für ein vollständiges Netz gebaut wurden. Dort wo Vernetzungen geplant waren, wie bei der Verlängerung von Bugojno nach Split oder der Anbindung der Ostbahn nach Serbien und den Sandschak von Novi Pazar, konnten diese nie umgesetzt werden. Während strategisch wichtige Bahnen wie die dalmatinische Bahn oder die Ostbahn gebaut wurden, konnte eine Verbindung zum wichtigen Hafen Split ebenso wenig realisiert werden, wie entsprechende

<sup>844</sup> SCHNACK, S. 563

Bahnen in die industriell bedeutsame Posavina. Regionale wirtschaftliche Interessen konnten kaum berücksichtigt werden, da Österreich und Ungarn Mitspracherecht beim Bahnbau hatten und primär solche Verbindungen forderten, die ihren jeweiligen Interessen entsprachen. Die österreichisch-ungarische Rivalität und der Mangel an Finanzmitteln waren die Ursachen dafür, dass in Bosnien und der Herzegowina kein adäquates Eisenbahnnetz gebaut wurde, das den Bedürfnissen der beiden Länder und ihrer Wirtschaft besser entsprochen hätte.<sup>845</sup> Diese Eisenbahnpolitik mit der primären Ausrichtung auf entfernte Zentren war Zeichen einer politischen und wirtschaftlichen Fremdbestimmung, die nicht nur für Bosnien im Speziellen, sondern den gesamten Balkanraum kennzeichnend war. Das 1912 beschlossene Eisenbahnbauprogramm hätte essentielle Erweiterung, Ergänzungen sowie Umspurungen vorgesehen, konnte aber nur zu einem kleinen Teil umgesetzt werden. Doch auch ohne diese Maßnahmen war das Bahnnetz von Bosnien und der Herzegowina vor dem Ersten Weltkrieg mehr als doppelt so lang wie im benachbarten Serbien.<sup>846</sup>

Bei Finanzminister Szlávy und Kállay spielten Bahnen eine wichtige Rolle und deren Bau war nach wirtschaftlichen Aspekten orientiert. Das verhältnismäßig große Bahnnetz, das in der Zeit von 1878-1914 errichtet wurde und das deutliche Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum zeugen von den Bemühungen der bosnischen Landesverwaltung zur Modernisierung des Landes. Vor allem in den Städten zeigte sich der Wandel, am Land blieben hingegen traditionelle Strukturen und auch 1910 waren noch fast 87% der Gesamtbevölkerung in der Landwirtschaft tätig. Die Landreform war ebenso erfolglos wie die Reformen im Bildungsbereich. Nicht zuletzt deshalb musste sich Österreich-Ungarn den Vorwurf gefallen lassen, das Land infrastrukturell und industriell erschlossen, aber nicht entsprechend seiner Möglichkeiten modernisiert zu haben. Die Gesellschaft hatte das von Rostow definierte Stadium des „Take off“ 1914 noch nicht erreicht.

Das während der Habsburger Zeit errichtete Netz war Großteils bis in die 1960er Jahre in Betrieb, als es zu umfangreichen Streckenschließungen bzw. Umspurungen kam. 1878 bis 1918 wurden mehr als 1000 km Landesbahnen und mehr als 2000 km Wald- und Industriebahnen errichtet. Von 1918 bis 1940 wurden nur mehr 170 km Bahnstrecken gebaut, wobei es teilweise zur Umsetzung des 1912 beschlossenen Eisenbahnbauprogrammes kam. Geplante Strecken wie die Verbindung von Jajce nach Split bzw. von Banja Luka nach Jajce wurden aber nie realisiert. Die Bauten der Landesbahn bzw. der für sie ausgearbeiteten Projekte waren noch Jahrzehnte nach Ende der Habsburger Monarchie von nachhaltiger Bedeutung.

---

<sup>845</sup> JUZBASIC Dzevad 1993, S. 148

<sup>846</sup> KLENNER 2002, S. 221





## Quellenverzeichnis

### Literaturverzeichnis

- AGUIAR, Marian (2008): Making Modernity: Inside the Technological Space of Railway. In: *Cultural Critique* 23 (68), S. 66–85.
- ALBERTINI, Rudolf von (1976): Europäische Kolonialherrschaft 1880 - 1940. Unter Mitarbeit von Albert Wirz. 16 Bände. Zürich: Atlantis-Verl (Beiträge zur Kolonial- und Überseegeschichte, 14).
- BARTH, Boris (2000): Internationale Geschichte und europäische Expansion: Die Imperiaismen des 19. Jahrhunderts. In: LOTH, Wilfried / OSTERHAMMEL Jürgen (Hg.): Loth/Osterhammel, Bd. 15. München: R. Oldenbourg (Studien zur Internationalen Geschichte, 10), S. 309–327.
- Berliner Kongress (13.07.1878): Vertrag zwischen Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Großbritannien, Italien, Rußland und der Türkei. (Berliner Vertrag)..
- BRIDGE, F. R. (2006): The Sanjak of Novibazar Railway project. In: T. G. OTTE (Hg.): Railways and international politics; paths of empire, 1848 - 1945. London [u.a.]: Routledge (Cass Series: Military history and policy, 24), S. 68–93.
- BÜCHELEN, Carl (1879): Bosnien und seine volkswirtschaftliche Bedeutung für Österreich-Ungarn. Auf Grund von Thatsachen dargestellt. Wien: Lehmann und Wentzel.
- BUCHMANN, Bertrand Michael (1999): Österreich und das Osmanische Reich. Eine bilaterale Geschichte. Wien: WUV-Univ.-Verl. Online verfügbar unter <http://permalink.obvsg.at/AC02555673>.
- BUTLIN, Robin A. (2009): Geographies of Empire. European Empires and Colonies c.1880-1960. Cambridge et al: Cambridge University Press.
- CHESTER, Keith (2006): The Narrow Gauge Railway of Bosnia and Hercegovina. Malmö: Stenvalls.
- Deutsches Reichsgesetzblatt Band 1878, Nr. 31, S, 307-345
- DONIA, Robert J. (2006): Sarajevo. A Biography. London: C. Hurst & Co.
- FELLNER, Fritz / CORRADINI, Doris A.: Erinnerungen und Tagebücher 1869-1936 (Schicksalsjahre Österreichs: Die Erinnerungen und Tagebücher Josef Redlichs, 1).
- FOURNIER, August (1909): Wie wir zu Bosnien kamen. Eine historische Studie. Wien: Christop Reisser`s Söhne.
- FRASS, Otto (1962): Von Joseph II. bis zum Ende der Großmacht. Quellenbuch zur österreichischen Geschichte. Wien: Birken.
- GEIGER und LEBRET (Hg.) (1873): Studien über Bosnien, die Herzegovina und die bosnischen Bahnen. unter Beschreibung einiger genereller Tracierungs-Methoden. *Allgemeine Bauzeitung*. Wien: R v. Waldheim.
- HASELSTEINER, Horst (1982): Zur Haltung der Donaumonarchie in der orientalischen Frage. In: Ralph MELVILLE (Hg.): Der Berliner Kongress von 1878. Die Politik der Grossmächte und die Probleme der Modernisierung in Südosteuropa in der Zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, 227-244. Stuttgart: Steiner-Verl. Wiesbaden (Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte, Mainz, 7 : Abt. Universalgeschichte).

- HAUPTMANN, Ferdinand (1952): Österreich-Ungarns Werben um Serbien 1878 - 1881. Wien: Ferdinand Berger (Mitteilungen des Österreichischen Staatarchivs, 5). Online verfügbar unter <http://perma-link.obvsg.at/AC05750159>.
- HEADRICK, Daniel R. (1981): The tools of empire. Technology and European imperialism in the nineteenth century. Oxford [u.a.]: Oxford Univ. Press.
- HOBSON; John A. (Hg.) (1902): Imperialismus.
- HORN, Alfred (Hg.) (1964): Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina. *Eisenbahn*. Wien: Zeitschriften-Verlag Ployer & Co.
- HORN-KUBINSZKY: K.u.k. Eisenbahn Bilderalbum 2. xy. 4 Bände (2).
- JUZBASIC Dzevad (1993): Der Eisenbahnbau in Bosnien und der Herzegowina und der wirtschaftliche Gegensatz zwischen Österreich und Ungarn. In: Richard Georg PLASCHKA (Hg.): Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in den Beziehungen der österreichischen mit den südslawischen Ländern. Wien: Verl. d. Österr. Akad. d. Wiss., S. 143–167.
- KLENNER, Markus (2002): Eisenbahn und Politik 1758 - 1914. Vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen. WUV-Univ.-Verl, Wien. Online verfügbar unter <http://media.obvsg.at/AC03502449-1001>.
- KONTA, Ignaz (1914): Zur Genesis der Orientbahnen. Aufzeichnungen aus der Geschichte der Eisenbahnen. In: *Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt* 19. (41), S. 447–449.
- KOS, Franz-Josef (1996): Die politischen und wirtschaftlichen Interessen Österreich-Ungarns und Deutschlands in Südosteuropa 1912/13. Die Adria-Hafen-, Saloniki- und die Kavallafrage. Wien-Köln-Weimar: Böhlau (Zur Kunde Südosteuropas, II/20).
- MANDL, Hildegard (1989): Die Anfänge des Eisenbahnbaues in Bosnien unter der Militärverwaltung zur Zeit der Okkupation durch Österreich-Ungarn 1878. Diplomarbeit. Universität Graz, Graz.
- MAY, Arthur J. (1938): The Novibazar Railway Project. In: *The Journal of Modern History* 10 (4), S. 496–527.
- MOMMSEN, Wolfgang J. (1969): Zeitalter des Imperialismus. Frankfurt/Main: Fischer (Fischer Weltgeschichte, 28).
- MOMMSEN, Wolfgang J. (1977): Imperialismustheorien. Ein Überblick über die neueren Imperialismusinterpretationen. Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht.
- N.N. (1841), Wien, In: „WIENER ZEITUNG“ von 22.12.1841, S. 2645
- N.N. (1854), Amtlicher Theil. In: „WIENER ZEITUNG“ vom 10.11.1854, S. 3085f.
- N.N. (1895), Baron de Kallay`s Achievement, in: *The Spectator* vom 05.10.1895
- N.N. (1908): Die Aehrenthal`schen Eisenbahnpläne. In: *Frankfurter Zeitung* 52. Jg. (01.02.1908).
- NEILSON, Keith / OTTE, T.G. (2006): Railpolitik. An introduction. In: T. G. OTTE (Hg.): Railways and international politics; paths of empire, 1848 - 1945. London [u.a.]: Routledge (Cass Series: Military history and policy, 24).
- NOVOTNY, Alexander (1957): Quellen und Studien zur Geschichte des Berliner Kongresses 1878. 1. Österreich, die Türkei und das Balkanproblem im Jahre des Berliner Kongresses. Graz [u.a.]: Böhlau (.).
- OSTERHAMMEL, Jürgen (2001): Kolonialismus. Geschichte - Formen - Folgen. Orig.-Ausg., 3., durchges. Aufl. München: Beck (Beck'sche Reihe, 2002 : Wissen).

- PALOTAS, Emil (1982): Die wirtschaftlichen Aspekte in der Balkanpolitik Österreich-Ungarns um 1878. In: Ralph MELVILLE (Hg.): Der Berliner Kongress von 1878. Die Politik der Grossmächte und die Probleme der Modernisierung in Südosteuropa in der Zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, 271-285. Stuttgart: Steiner-Verl. Wiesbaden (Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte, Mainz, 7 : Abt. Universalgeschichte).
- PALOTAS, Emil (1989): Die aussenwirtschaftlichen Beziehungen zum Balkan und zu Russland. In: WANDRUSZKA, Adam / URBANITSCH, Peter (Hg.): Die Habsburgermonarchie 1848-1918, 6/1. Wien: Verl. d. Österr. Akad. d. Wiss, S. 584-629.
- PREINDLSBERGER-MRAZOCVIČ, Milena (1908): Die bosnische Ostbahn: Illustrierter Führer auf den bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnlilien Sarajevo-Uvac u. Megjegje-Vardište. Wien, Leipzig: A. Hartleben's Verlag.
- PETERSSON, Niels P. (2000): Imperialismus und Modernisierung. Siam, China und die europäischen Mächte 1895-1914. München: R. Oldenbourg (Studien zur Internationalen Geschichte, 11).
- RAUCHENSTEINER, Manfred (1993): Der Tod des Doppeladlers: Österreich-Ungarn und der Erste Weltkrieg. Graz, Wien, Köln: Styria.
- RIEDL, Richard (1908): Expose betreffend die Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung über Bosnien oder Dalmatien. Wien.
- RIEDL, Richard (gehalten am 1908): Sandschakbahn und Transversallinie. Ein Beitrag zur Geschichte der verkehrspolitischen Interessensgegensätze auf der Balkanhalbinsel. Niederösterreichischer Gewerbeverein. Wien, gehalten am 13.03.1908.
- ROBINSON, Ronald E. (1991): Introduction: Railway Imperialism. In: DAVIS, B. Clarence / WILBURN, Kenneth E. JR / ROBINSON, Ronald E. (Hg.): Railway Imperialism. New York et al: Greenwood Press (Contributions in Comparative Colonial Studies, 26), S. 1-6.
- SAUER, Manfred (1993): Serbien, Bosnien und die Herzegowina in den verkehrswirtschaftlichen Großraumplänen der österreichischen Regierung 1829-1866. In: Richard Georg PLASCHKA (Hg.): Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in den Beziehungen der österreichischen mit den südslawischen Ländern. Wien: Verl. d. Österr. Akad. d. Wiss., S. 43-70.
- SCHMID, Ferdinand (1914): Bosnien und die Herzegovina. Unter der Verwaltung Österreich-Ungarns. Leipzig: von Veit & Comp.
- SCHÖLLGEN, Gregor (1986): Das Zeitalter des Imperialismus. München: R. Oldenbourg.
- SCHROEDER, Hans Christoph (1970): Der Imperialismus. In: HOBSON (Hg.): Imperialismus.
- SINGER, Bernhard (1879): Unsere Eisenbahn-Anschlüsse nach Südosten und Süden. Vom wirtschaftlichen Standpunkte besprochen. Wien: Carl Gerold's Sohn.
- SOMOGYI, Eva (1991): Die Protokolle des gemeinsamen Ministerrates der Österreichisch-Ungarischen Monarchie 1896-1907. 5. 1896 - 1907. 7 Bände. Wien: Wien : Verl. der Österr. Akad. der Wiss; Wien : Österr. Bundesverl; Wien : Öbv & Hpt; Wien : Öbvhpt Verl.-GmbH (Die Ministerratsprotokolle Österreichs und der Österreichisch-Ungarischen Monarchie 1848 - 1918, V).
- SUGAR, Peter F. (1963): Industrialization of Bosnia-Hercegovina. 1878 - 1918. Seattle: Univ. of Washington Press.
- SUPPAN, Arnold (1978): Zur Frage eines österreichisch-ungarischen Imperialismus in Südosteuropa: Regierungspolitik und öffentliche Meinung um die Annexion Bosniens und der Herzegowina. In: Adam Wandruszka und Österreichisch-Jugoslawisches Historikertreffen, 1, Gössing, Puchenstuben (Hg.): Die

Donaumonarchie und die südslawische Frage von 1848 bis 1918. Texte des ersten österreichisch-jugoslawischen Historikertreffens, Gössing 1976 ; [vorgelegt in der Sitzung am 22. Juni 1977]. Wien: Verl. d. Österr. Akad. d. Wiss (Veröffentlichungen der Kommission für die Geschichte Österreichs, 8), S. 103–136.

UEBERSBERGER, Hans (1958): Österreich zwischen Russland und Serbien. Zur südslawischen Frage und der Entstehung des Ersten Weltkrieges. Köln, Graz: Böhlau.

VALENTIC, Mirko (1993): Das Eisenbahnnetz in der Militärgrenze. Pläne und Verwirklichung. In: Richard Georg PLASCHKA (Hg.): Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in den Beziehungen der österreichischen mit den südslawischen Ländern. Wien: Verl. d. Österr. Akad. d. Wiss., S. 99-125?

WESSELY, Kurt (1973): Die wirtschaftliche Entwicklung von Bosnien-Herzegowina. In: BRUSATTI Alois et al (Hg.): Die wirtschaftliche Entwicklung, Bd. 1. Wien: Verl. der Österr. Akad. der Wiss. (Die Habsburgermonarchie 1848 - 1918 / Österreichische Akademie der Wissenschaften. Im Auftr. der Kommission für die Geschichte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie (1848 - 1918) hrsg. von Adam Wandruszka und Peter Urbanitsch, Bd. 1), S. 529–570.

WITTEK von (1912-1923): Sandschakbahn. In: Freiherr von RÖLL (Hg.): Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 8. 2. Auflage. 10 Bände. Berlin, Wien, S. 299–300. Online verfügbar unter <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Sandschakbahn>, zuletzt geprüft am 06.08.2014.

WITTEK, Heinrich Ritter v. (1912): Sandschakbahn. In: Freiherr von RÖLL (Hg.): Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 8. 2. Auflage. 10 Bände. Berlin, Wien, S. 299–300.

## Archivquellen

Überblick der verwendeten Bestände	
Archiv	Abteilung
<b>AVA</b>	Verkehr-Reg.v.EG-Südbahngesellschaft-KFJOB
	Verkehr-Diverses-Diverse Nachlässe
	Verkehr-H.u.M.-HM A10-Handelsministerium-Präsidium (IIIE)
	Verkehr-Hof u. Min.- HM-Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten Eisenbahnbauakten- Bausektion (III BA)
<b>AdR</b>	Verkehr-Nachlass(10)-Wittek Kt.
<b>KA</b>	ZST-KM-PRÄS-Kriegsministerium-Präsidial-1878 Präs
	Ahob (Allerhöchster Oberbefehl)-MKSM (Militärkanzlei seiner Majestät)
	Kriegsministerium-Präsidialbüro
<b>HHSTA</b>	PA-XL Gemein. Ministerrats-Protokolle
	PA-I Kab.d.Min.-Karton 621-III-GemMin 1
	AR-Diplomatie und Außenpolitik1848-1918-Ministerium d. Äußeren1735-1924-F19-18-1-Türkei 9
	PA-Ministerium d. Äußeren 1735-1924-XII Türkei(1848-1918)
	AR-F19-4 Eisenbahnen-Staaten1860-69-Türkei
	KA(Kabinettsarchiv)-Kabinettskanzlei-Ungarische Ministerprotokolle
	PA-XL-Interna290-Ministeratsprotokolle 1878
<b>ANUBIH</b>	ZVS_008-6 - ZVS_1903_267

AEHRENTHAL (06.06.1907): Vorgehensweise Sandschakbahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. 3a. Schreiben an Pallavicini.

AEHRENTHAL (31.12.1907): Kommunikationslinie Außenpolitik bez. Sandschakbahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. 18a. Schreiben an den Botschafter.

Armee-Corps-Commando: Verhältnisse in Bosnien während der Okkupation. Telegramm an das Reichskriegsministerium.

Berchtold (05.02.1908): Sandschakbahn - Reaktion Russland. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. 46. Telegramm.

Berchtold (13.02.1908): Gerüchte in Presse zur Sandschakbahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. 62. Telegramm an Aehrenthal.

BYLAND zur Save-Brücke bei Brod, Wien, 22.07.1878, AT-OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-Kriegsministerium-Präsidialbüro-HR-Karton1975-Abteilung 5a 2/11/51-6/45 (1878), 14/169

HHStA (25.07.1907): Vergleich Kosten Normal/Schmalspur. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. ?? Kostenschätzung aus KONSTANTINOPEL.

JOANNODI (29.08.1908): Finanzierung der Sandschakbahn. HHStA, PA F19-19, Türkei 9/III, 92. Tagesberichte an Pallavicini

K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) (1907): Bericht über die Verwaltung von Bosnien und der Herzegowina 1907. Wien: K.K. Hof- und Staatsdruckerei.

K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) (1913): Bericht über die Verwaltung von Bosnien und der Herzegowina 1913. Wien: K.K. Hof- und Staatsdruckerei.

Kaiser Franz Josef Orient-Bahn (Oktober 1858): Akten. AT-OeStA/AVA Verkehr-Reg.v.EG-Südbahngesellschaft-KFJOB, IX C 38a. Sammlung verschiedener Dokumente aus den Jahren 1855-1859.

MAYREDER (1907): Bericht für eine Bahnverbindung durch den Sandschak zum Anschlusse nach Salonichi. HHStA, AT - OeStA - HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. 3. Projekt - Trassierung Sandschakbahn.

MENSNDORFF (10.02.1908): Gespräche mit Außenmin. Harding und Premier Grey z. Sandschakbahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. 58. Telegramm an Aehrenthal (?).

MENSNDORFF (12.02.1908): Unterstützung Englands bezüglich Sandschakbahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. 65. Telegramm an Aehrenthal

N.N., Kaiser Franz Josef Orient-Bahn, In: „Ostdeutsche Zeitung“, Wien, vom 12.10.1858, S. 1.30-1.32. Aus: OeStA-AVA-Verkehr-Reg.v.EG-Südbahngesellschaft-KFJOB-Karton-1, IX C 38a

PALLAVICINI (31.05.1907): Deutschland unterstützt Baghdadbahn, nicht Sandschakbahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr 4d. Correspondenz an Aehrenthal.

PALLAVICINI (28.12.1907): Sandschakbahn - Argumentation Garnisationsrecht. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr 19. Telegramm.

PALLAVICINI (30.01.1908): ok für Sandschakbahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr 39. Telegramm.

PALLAVICINI (04.02.1908): Zusage des Großvezir zur Sandschakbahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. 43. Telegramm.

PALLAVICINI (10.08.1908): Neue türkische Regierung steht positiv zu S-Bahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. 24. Telegramm.

PALLAVICINI (02.09.1908): Trassierung, Finanzierung Sandschakbahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. 33. einem Schreiben beigelegte Notiz.

PALLAVICINI (14.09.1908): geplante Bahnbauten der Türkei. HHStA, PA F19-19, Türkei 9/III, 46. Telegramm an Aehrenthal.

PALLAVICINI (30.10.1908): Annexion Bosniens, Verlust des Sandschaks, Garantien für S-Bahn. HHStA, PA F19-19, Türkei 9, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9, Nr. 71. Telegramm.

SCHOENAICH (06.05.1906): Anschluss Ostbahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9 - 2a. Schreiben Kriegsminister.

SCHOENFELD (06.09.1878): Denkschrift über die militärische Lage in Bosnien überhaupt und die Besetzung des Sandschak Novipazar. AT-OeStA/KA-AhoB-MKSM-Karton 463, 69 20-2. Denkschrift an die Militärkanzlei des Kaisers.

STEINER (30.03.1906): Handelsvertrag mit Serbien bzw. Anschluss d. bosn. Ostbahn. HHStA, AT-OeStA/HHStA MdÄ AR F19-18-1, Türkei 9 - 1a. Schreiben der Handelskammer.

Schreiben des Finanzministeriums zur projektierten Bahn von Belgrad nach Konstantinopel, Wien, 20.11.1859, OeStA-HHStA-AR-F19-4-Eisenbahnen Staaten 1860-69, Türkei-9, 8

Übereinkommen zw. Österreich und Ungarn bezüglich des Eisenbahnwesens, Ofen, 05.06.1867, OeStA-AVA-Verkehr-H.u.M.-HM-A10-Handelsministerium-Präsidium (III E)-1867-1869, HM 1867-890

Schreiben des Handelsministeriums zu Verhandlungen zum Bau der Bahn Sisak-Dobrljin, Wien, 20.03.1879, OeStA-HHStA-AVA-Verkehr-Hof u. Min. HM- Handelsministerium-Präsidium-1879-Karton29, HM 1879-510

Telegramm von PHILLIPOVIC an das Reichskriegsministerium, Gradiška, 30.8.1878, OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-1878-Präs52/1-55/23/255, 55 23-2

Telegramm des Armee-Corps-Commando an das Reichskriegsministerium zu den Verhältnissen in Bosnien während des Okkupationsfeldzuges, 25.08.187, OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS Kriegsministerium-Präsidialbüro-Karton601-Präsidium-111/3-113/2/17(1878), 112 1-13

WÜRTEMBERG zur Mobilisierung von Truppen für den Feldeisenbahnbau, Wien, 20.08.1878, OeStA/KA-ZST-KM-PRÄS-1878-Präs52/1-55/23/255, 55 21-5

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Geplantes Netz der KFJOB (in rot). .....	39
Abbildung 2: Variante der Orientbahn über Orşova und Verbindung Wien–Saloniki über Bosnien. ....	41
Abbildung 4: Linien des geplanten türk. Eisenbahnnetzes (in grün) mit Anschluss an das Netz der Südbahn bei Novi (in rot). Grün strichliert ist eine Variante über Belgrad eingezeichnet. ....	46
Abbildung 5: Studien des technischen Direktors der CO Ingenieur Pressel (siehe Planbeilage im Anhang). ....	51
Abbildung 6: Pläne für eine Bahnverbindung Wien–Saloniki 1873. ....	56
Abbildung 7: Bosnien 1874 mit der fertig gestellten Bahn Novi (eigentlich Dobrljin)–Banja Luka und der Bahn bis Uskub (Mitrovica) und projektierten Bahnen (siehe Planbeilage im Anhang). ....	70
Abbildung 8: Im Nordosten die Bahnlinie Eszeg (Osijek)–Dalja (Dalj), südlich von Brod die projektierte Bahnstrecke ins Bosnatal. ....	74
Abbildung 9: Bosnabahn Brod–Žepče. ....	77
Abbildung 10: Militärbahn Banja Luka–Dobrljin mit der späteren Erweiterung zum Bahnhof „Banjaluka-Stadt“. ....	80
Abbildung 11: Dalmatinische Bahn von Gabela nach Zelenika mit Zweigbahnen. ....	83
Abbildung 12: Bosnische Ostbahn von Sarajevo nach Uvac bzw. Vardište (in rot). ....	85
Abbildung 13: Skizze der bosnischen Bahnstrecken samt Bahnerhaltungssektionen 1907 (siehe Planbeilage im Anhang). ....	99
Abbildung 14: Bahnstrecke Zenica–Sarajevo 1908. ....	103
Abbildung 15: "Narentabahn" Sarajevo–Metković 1914. Ebenfalls zu sehen die 1901 eröffnete Dalmatinische Bahn in die Boka kotorska (siehe Planbeilage im Anhang). ....	105
Abbildung 16: Bahnstrecke Dobož–Simin Han. ....	106
Abbildung 17: Bahnstrecke Lašva–Bugojno bzw. Jajce. ....	107
Abbildung 18: Skizze Knin–Tičevo für einen „Bahnübergang über die Dinarischen Alpen“ (siehe Planbeilage im Anhang). ....	110
Abbildung 19: Geplante Bahnstrecke Bugojno–Aržano in rot. ....	111
Abbildung 20: Steinbeisbahn nach Fertigstellung der Strecken nach Jajce bzw. Prijedor 1916. ....	114
Abbildung 21: Geplanter Um- bzw. Neubau (in rot) von Bahnstrecken im Rahmen des Eisenbahn-Bauprogrammes 1913 (siehe Planbeilage im Anhang). ....	117
Abbildung 22: Betriebseinnahmen der bosnischen Landesbahnen (siehe Anhang). ....	125
Abbildung 23: Geplante Sandschakbahn von Uvac nach Mitrovica (in rot). ....	138
Abbildung 24: Projektierte Bahnen im Sandschak von Novi Pazar 1907. ....	143

Abbildung 25: Sandschakbahn- und Transversalbahnprojekte vor 1914 (siehe Planbeilage im Anhang). ..... 148

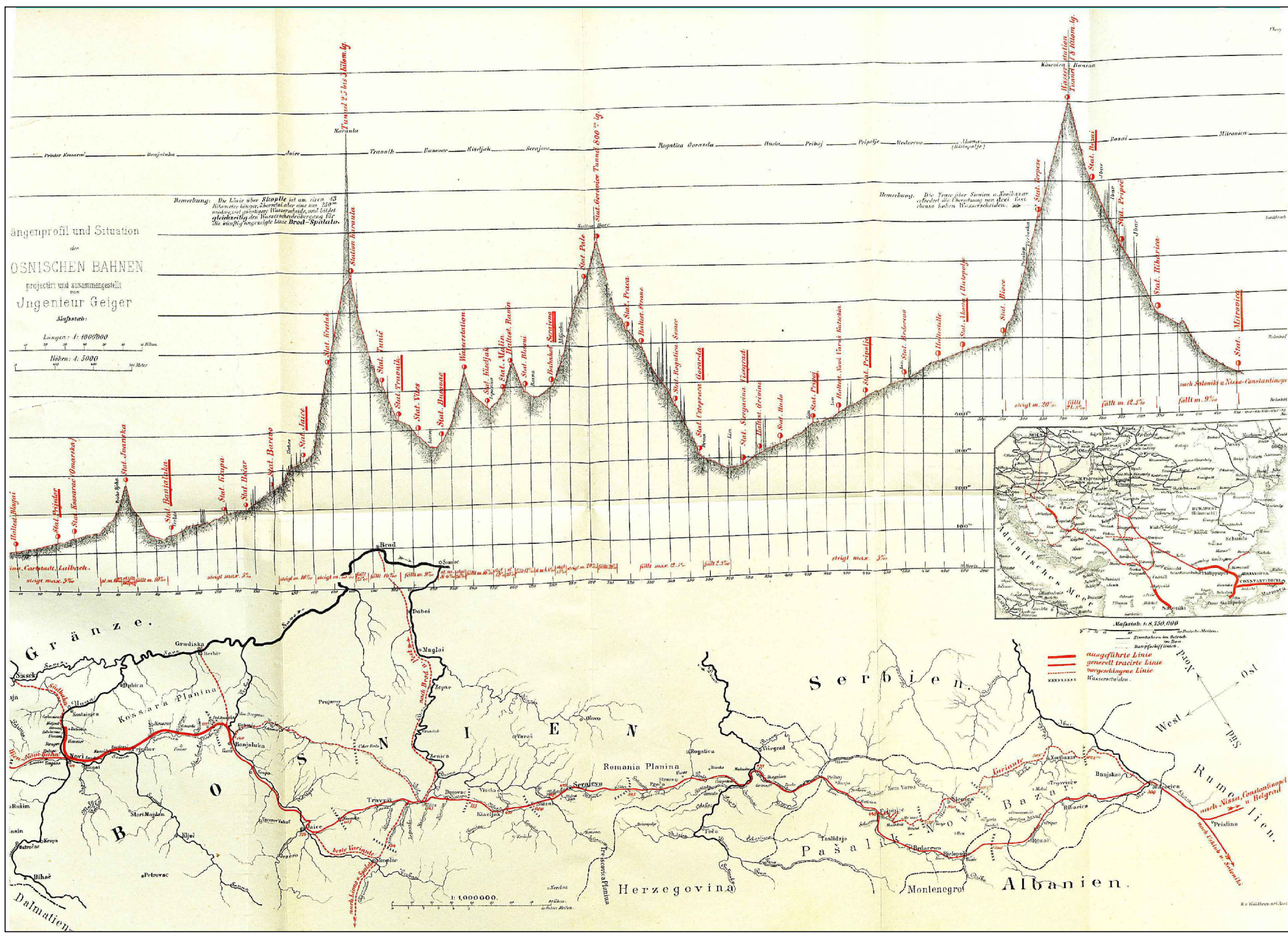
Abbildung 26: Das Netz der bosnischen Landesbahnen 1909 (siehe Planbeilage im Anhang). ..... 152

## Anhang

### Beilagenverzeichnis

<b>Nr</b>	<b>Jahr</b>	<b>Art des Dokumentes</b>	<b>Bezeichnung</b>
1	1873	Karte	Längenprofil und Situation der Bosnischen Bahnen
2	1874	Karte	Die Rumelischen Eisenbahnen
3	1874	Karte	Die Bosnischen Eisenbahnen
4	1889	Skizze	Skizze Grahovo Polje-Knin
5	1889	Skizze	Skizzen Prijedor-Knin
6	1907	Karte	Skizze des Bahnnetzes – Bahnerhaltungs-Sectionen
7	1908	Karte	Sandschakbahn und Transversallinie
8	1909	Karte	Eisenbahnnetz Bosniens und der Herzegowina
9	1912	Karte	Detailstudie Sandschakbahn
10	1913	Karte	Trassen Eisenbahnbauprogramm 1913
11	1913	Statistik	Einnahmen/Ausgaben d. bosn.-herzeg. Landesbahnen
12	2006	Karte	All-time map of railways in Bosnia-Herzegovina





Längenprofil und Situation  
 der  
**BOSNISCHEN BAHNEN**  
 projectirt und zusammengestellt  
 von  
 Ingenieur Geiger  
 Maßstab:  
 Längen: 1:100000  
 Höhen: 1:5000

Bemerkung: Die Linie über Skopje ist um circa 43 Meter höher als der Ort über eine von 250m niedrigerer, gleichzeitiger Wasserstraße, und bildet die am wenigsten günstige Linie Brod-Split.

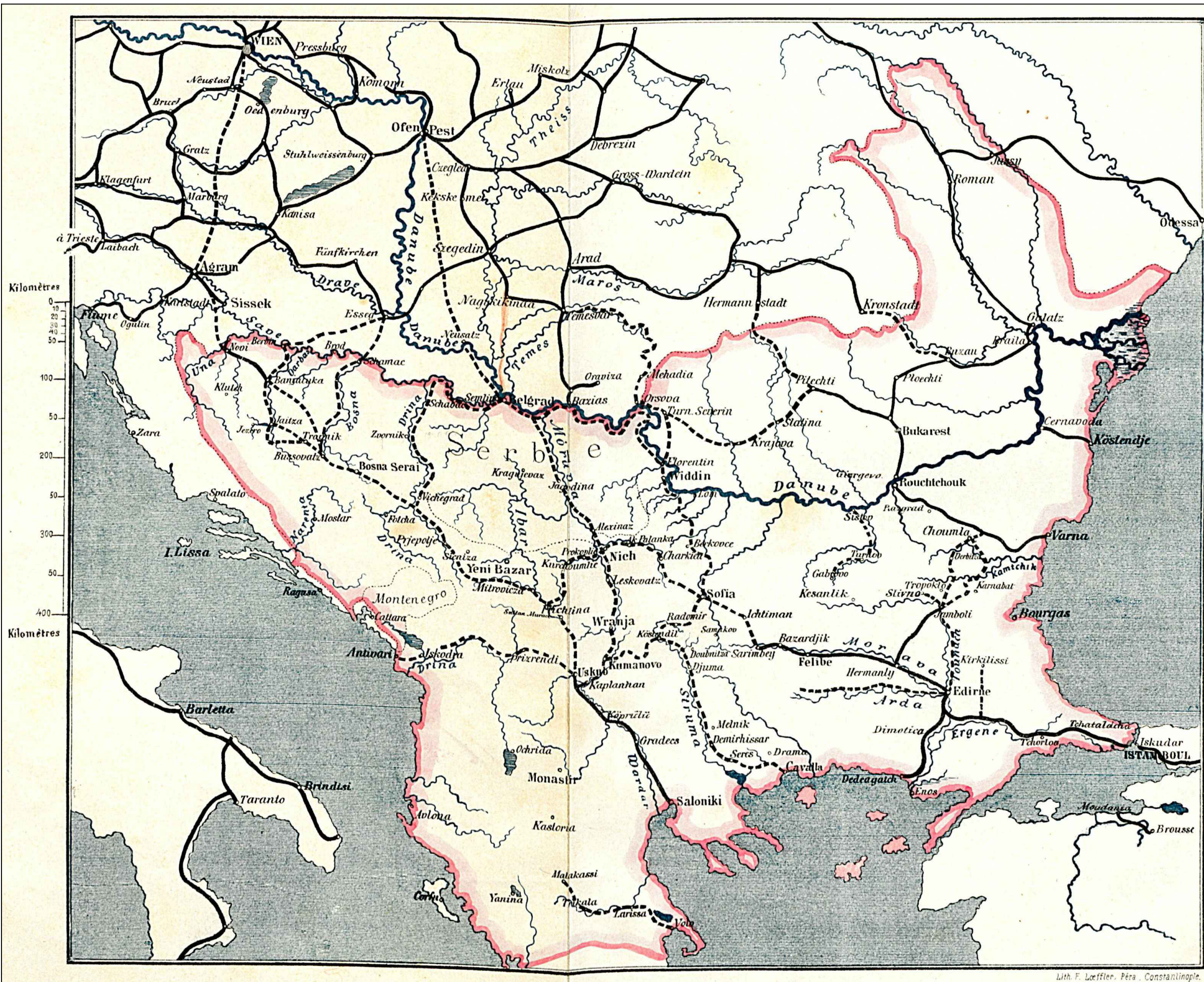
Bemerkung: Die Trasse über Sarajevo u. Mostar über die Theresianer von drei fast ebenso hohen Wasserscheiden.

**Titel**  
 Längenprofil und Situation der  
 Bosnischen Eisenbahnen

**Quelle**  
 GEIGER und LEBRET (Hg.) (1873): Studien über  
 Bosnien, die Herzegovina und die bosnischen Bahnen.  
 Unter Beschreibung einiger genereller  
 Tracierungs-Methoden. Allgemeine Bauzeitung, Wien.

<b>Zeichner</b>	<b>Jahr</b>	<b>Nr.</b>
Geiger und Le Bret	1873	1





Lith. F. Loeffler. Pera. Constantinople.

Titel		
Die Rumelischen Eisenbahnen		
Quelle		
OeStA-AVA-Verkehr-Reg.v.EG-Südbahngesellschaft-KFJOB-Karton-2, Sandschakbahn 2.5 V.Theil 3		
Zeichner	Jahr	Nr.
Wilhelm Pressel	1874	2



# CHEMINS DE FER DE LA BOSNIE.

## Désignation des Mines principales du Pays.

- a. - fer.
- b. - cuivre.
- c. - plomb.
- d. - cinabre.  
mercure.
- e. - soufre.
- f. - zinc.
- g. - houille.
- h. - lignite.
- i. - sel.
- k. - ardoises.



Variante	élevations au dessus de la mer au faîte		Longueur des souterrains au faîte
	du terrain	du point culminant de la voie	
par Komar	946 <sup>m</sup>	761 <sup>m</sup>	1430 <sup>m</sup>
par l'Uloko	1165 <sup>m</sup>	990 <sup>m</sup>	2340 <sup>m</sup>

Titel		
Die Bosnischen Eisenbahnen		
Quelle		
OeSTA-AVA-Verkehr-Reg.v.EG-Südbahngesellschaft-KFJOB-Karton-2, Sandschakbahn 2.5 V.Theil 3		
Zeichner	Jahr	Nr.
Wilhelm Pressel	1874	3

1:2,000,000



# Ala vue Skizze

für einen Bahnübergang über die Dinarischen Alpen  
aus dem Grahovo polje nach Knin.

Legende:

Variante, Ticevo Trubar Knin	81.1 Km. lg.
" " Stojište	51.5 " "
" " Hrsovac	82.0 " "
" " Uništje	68.0 " "



Ticevo, am 22 September 1889.

Nach der Rekognoszierung  
zusammengestellt:

*Wroboodaj*  
*Wroboodaj*

Titel		
Skizze Grahovo Polje - Knin		
Quelle		
ANUBIH-ZVS_1891-149-16, 57-27-19		
Zeichner	Jahr	Nr.
Wroboodaj	1889	4

À la vue Skizze  
des bis nun reconnoscies  
Linien.

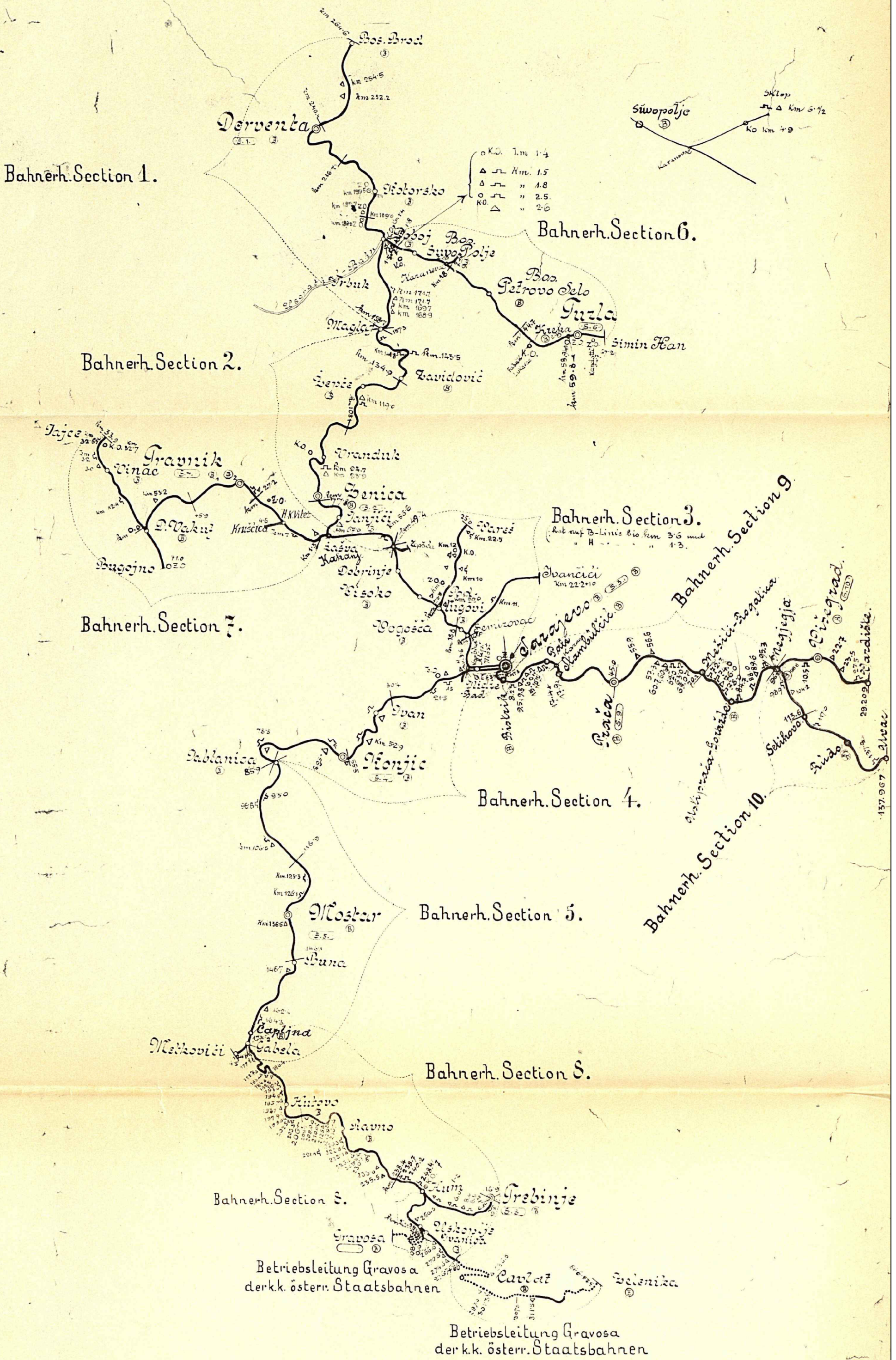


Titel		
Skizze Prijedor-Knin		
Quelle		
ANUBIH-ZVS_1891-149-16, 57-15		
Zeichner	Jahr	Nr.
Wrobodaj	1889	5



# Skizze des Bahnnetzes

mit der Einteilung der Bahnerhaltungs-Sectionen und der Bahnmeisterkrecken.



## Zeichenerklärung.

- |       |   |   |                          |
|-------|---|---|--------------------------|
| —     | Grenzen der Bahnmeisterkrecken          | △ | Schottergewinnungsplätze |
| — —   | Sectionengrenzen                        | ∩ | Einbrüche                |
| — — — | Sitze der Bahnerhaltungs-Sectionen      | □ | Wagelöfen                |
| ○     | Sitze der Bahnmeister                   | □ | Wasserköfen              |
| —     | Eigentum der bosn. herc. Landesbahnen   |   |                          |
| ⋯     | Eigentum der k. k. österr. Staatsbahnen |   |                          |

Masstab 1:750,000.

Titel		
Skizze des Bahnnetzes - Bahnerhaltungs-Sectionen		
Quelle		
OeSTA-AVA-Verkehr-Diverses-DiverseNachlässe-1-Allgemeine Richtlinien/Instruktionen, Bosp.-herceg. Staatsbahnen Beilage 5		
Zeichner	Jahr	Nr.
N.N.	1907	6





**Erklärung:**

- Bestehende Vollbahnen.
- bosn. Schmalspurbahnen.
- Serbisches Projekt (Donau-Adriabahn).
- Italo-montenegrinisch. Projekt (Antinari-Trebeča).
- Trassen der Sandschakbahn.
- Grenzen.
- Wasserscheiden u. Übergänge
- Projekt Bahnen in Dalmatien
- Türkisch. Projekt (Monastir-Durazzo mit Abzweigung nach Valona.) Skumbi-Bahn.
- Bulgarisch. Projekt (Kumanova-Küstendil).
- Küstenbahn Durazzo-Skutari (Trifft an der Mündung des Matrußes die Matrinie).
- Projekt der Mathbahn (mit eventuellen Abzweigung. Dibra-Prizren und Dibra-Kalkandelen-Uskiüb).
- Projekt der serbisch. Linie Stalac-Uzice-Vardiste.
- Projekt der griechisch. Anschlußbahn (Eksisu-Larissa)

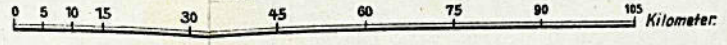
Titel <b>Sandschakbahn und Transversallinie</b>		
Quelle RIEDL, Richard (1908): Expose betreffend die Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung über Bosnien oder Dalmatien. Wien.		
Zeichner Alfr. Müller	Jahr 1908	Nr. 7





Aus Prochaskas Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn, 78. Auflage.

Maßstab 1:1.250.000



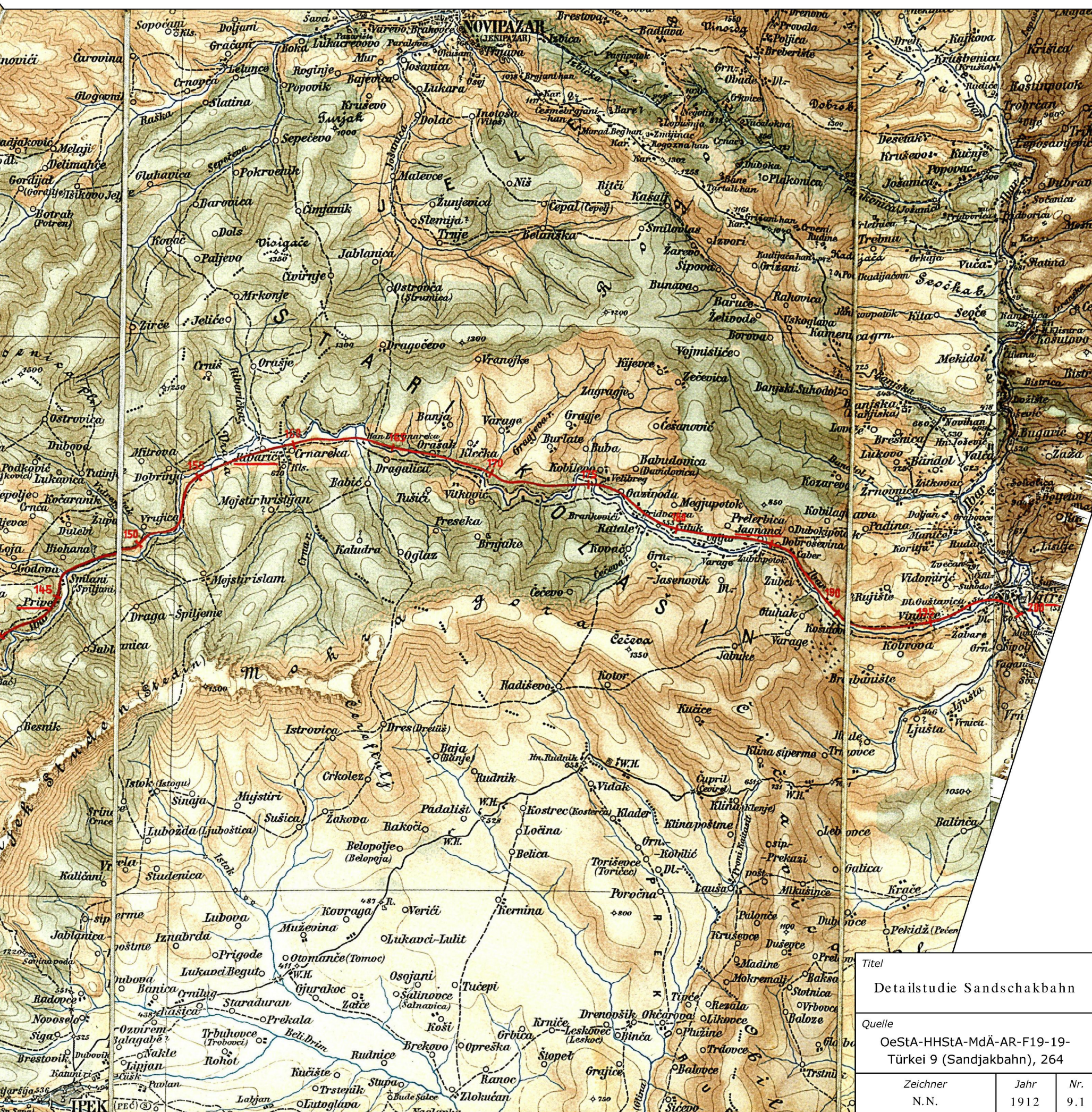
----- Trassirte Bahnen.

Titel		
Eisenbahnnetz Bosniens und der Herzegowina		
Quelle		
Prochaskas Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn (78. Auflage)		
Zeichner	Jahr	Nr.
N.N.	1909	8





Titel Übersichtskarte Sandschakbahn		
Quelle OeStA-HHStA-MdÄ-AR-F19-18-1- Türkei 9/I (Sandjakbahn), 3		
Zeichner Zambaur	Jahr 1907	Nr. 9.2



Titel Detailstudie Sandschakbahn		
Quelle OeStA-HHStA-MdÄ-AR-F19-19- Türkei 9 (Sandjakbahn), 264		
Zeichner N.N.	Jahr 1912	Nr. 9.1

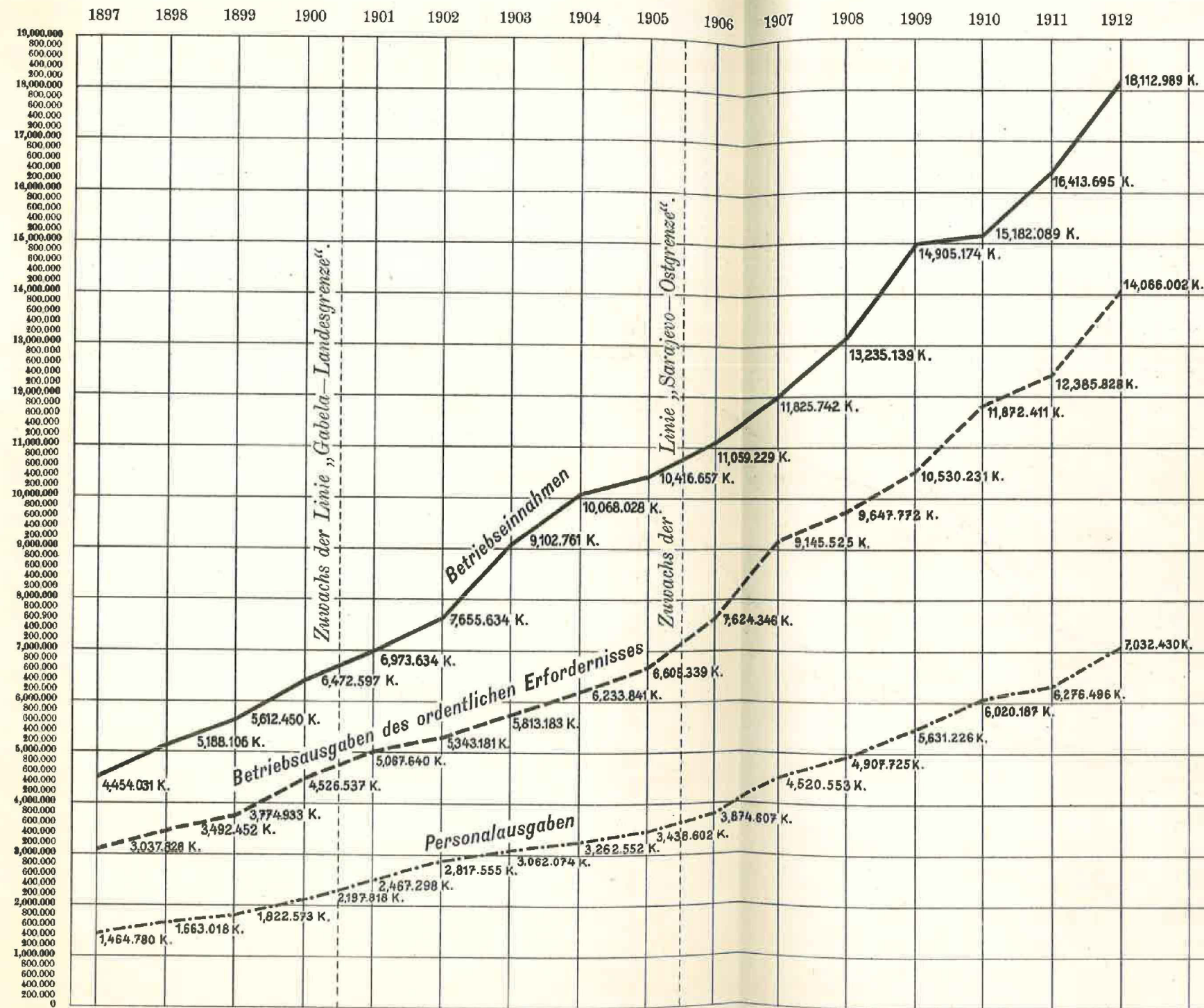




Titel		
Trassen Eisenbahnbauprogramm 1913		
Quelle		
K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) (1913): Bericht über die Verwaltung von Bosnien und der Hercegovina. Wien. Beilage 19		
Zeichner	Jahr	Nr.
N.N.	1913	10



# Graphische Darstellung der Betriebseinnahmen und Ausgaben des ordentlichen Erfordernisses und der Personalausgaben der bosn.-herceg. Landesbahnen in den Jahren 1897 bis 1912.



Titel		
Einnahmen/ Ausgaben d. bosn.-herz. Landesbahnen		
Quelle		
K. und K. gemeinsames Finanzministerium (Hg) (1913): Bericht über die Verwaltung von Bosnien und der Hercegovina. Wien. Beilage 12		
Zeichner	Jahr	Nr.
N.N.	1913	11





**All-time map of railways in Bosnia-Herzegovina and surrounding areas.**

Not all forestry and industrial railways in B-H are shown. Not all lines existed at the same time.

Borders reflect those of c.1914 unless otherwise stated and may differ from those current.

Distances, contours, locations etc. are only approximate

Approx scale:  
0km      50km      100km

© Eljas Pöhlh, 2006.06.16

- Narrow gauge railway
- ..... Standard gauge railway
- - - Industrial railway
- +—+—+ Regauged railway
- - - - - Approximate old border
- River

<i>Titel</i>		
All-time map of railways in Bosnia-Herzegovina		
<i>Quelle</i>		
CHESTER, Keith (2006): The Narrow Gauge Railway of Bosnia and Herzegovina. Malmö: Stenvalls. S.1.		
<i>Zeichner</i>	<i>Jahr</i>	<i>Nr.</i>
Eljas Pöhlh	2006	12