

Die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemal. Jugoslawien.

Für die Entwicklung der Eisenbahnen im Raume des ehemaligen Jugoslawien — der hier auch als östlicher Adriaraum bezeichnet werden soll — sind zwei Faktoren bestimmend gewesen: die Disharmonie seiner geographischen Struktur und seine wechselvolle politische Geschichte.

Das Gebiet des ehemaligen Jugoslawien bildet keine geographische Einheit und besitzt daher auch keinen geographischen Schwerpunkt wie etwa Ungarn¹⁾. Es setzt sich zusammen aus einer Vielzahl in sich geschlossener Landschaften verschiedenen Charakters und sehr unterschiedlichen Klimas: fruchtbare Ebenen im Gebiet der großen Flüsse Donau, Drau, Save, Theiß und Morava, karge wasserlose Karstlandschaft mit rauhem Hochgebirgsklima unmittelbar anschließend an die mediterrane Küstenzone, schwer zugängliche fruchtbare Hochflächen (Sandschak Novibazar), undurchdringlicher Urwald in Bosnien — um nur die markantesten Gegensätze zu nennen — finden sich nebeneinander. Trotz der langen Küste (etwa 550 Kilometer Luftlinie) ist der Gesamttraum — verkehrsgeographisch gesehen — der Adria abgewandt. Die hohen Gebirgsketten der Dinarischen Alpen und des verkarsteten Velebit verlaufen parallel zur Küste, von der sie oftmals unmittelbar steil aufsteigen und so das Hinterland vom Meere abschneiden. Ein einziges Flußtal, das der Narenta, erleichtert das Eindringen in den Gebirgswall vom Meere her. Zahlreiche Flüsse fließen jedoch in nordöstlicher Richtung der Save zu und ermöglichen von dorthier eine Verkehrserschließung des Hochlandes. Nördlich der Gebirgsmauer, zwischen Save und Drau, erstreckt sich, in nordwestlicher Richtung verlaufend, eine große dichtbesiedelte Senke, die sich östlich Belgrad verengt, mit der Donau nach Süden abbiegt und im Moravatal verlaufend zwei Ausgänge findet: durch das Wardartal nach der Ägäis, durch das Nischawatal nach Bulgarien und Istanbul. Diese verkehrsgeographische Leitlinie²⁾ hat jahrhundertlang eine

natürliche Gravitation des Verkehrs im östlichen Adriaraum zur Ägäis zur Folge gehabt. An ihr entstanden und wuchsen die Städte Belgrad, Nisch, Skoplje, Saloniki, Sofia, Plovdiv, Edirne und Istanbul. Von ihrem Durchgangsverkehr abgesehen, blieb das übrige Land verkehrssarm und wirtschaftlich unerschlossen, bis die Eisenbahntechnik die ungünstigen geographischen Vorbedingungen der Verkehrserschließung zu überwinden begann.

Entwicklung des Netzes bis 1918

Muß somit die Uneinheitlichkeit der Raumgestalt als eine der hauptsächlichsten Ursachen der ungleichmäßigen Entwicklung des Eisenbahnsystems angesehen werden, so ist dennoch ein zweiter Umstand zum Verständnis dieser Entwicklung nicht minder wesentlich: daß nämlich das Netz nicht primär aus dem Verkehrsbedarf des gesamten Gebietes selbst entstanden ist, in das sich zu Beginn des Eisenbahnzeitalters fünf Staaten — Österreich, Ungarn, Serbien, die Türkei und Montenegro — teilten. Vielmehr baute jeder dieser fünf Staaten Bahnen für seine eigenen politisch-strategischen und — in zweiter Linie — wirtschaftlichen Zwecke. Die Verkehrserschließung erfolgte dementsprechend in den einzelnen Gebieten nach verschiedenen Gesichtspunkten und in verschiedener Intensität.

Eisenbahnpolitik Österreich-Ungarns

Budapest trieb neben Wien von Anfang an eine eigene Eisenbahnpolitik³⁾, so daß man innerhalb der Doppelmonarchie kaum von einer einheitlichen, eher von zwei rivalisierenden Eisenbahnpolitiken sprechen kann. Diese Rivalität hat sich auch in den von der Doppelmonarchie beherrschten Gebieten des östlichen Adriaraumes ausgewirkt. Für Österreich spielte dieser Raum in erster Linie eine politische und strategische Rolle. Die Entwicklung des Hafens von Triest war der Angelpunkt seiner Adriapolitik und infolgedessen die Herstellung der direkten Bahnverbindung Wien—Triest der erste eisenbahn-

¹⁾ Vgl.: Die Eisenbahnen Ungarns, S. 149 ff.

²⁾ Vgl. hierzu: *Wilhelmy, Herbert*, Verkehrsgeographische Leitlinien der Balkanhalbinsel, in: *Geographischer Anzeiger*, 33. Jg., Heft 6, S. 161/69.

³⁾ Vgl. hierzu S. 150 ff.

politische Schritt. Die 1857 eröffnete Strecke Wien — Graz — Spielfeld - Straß — Laibach — Rakek — Triest ist die älteste Bahnverbindung des östlichen Adriaumes mit Mitteleuropa. Sie sollte im übrigen nicht nur Triest selbst, sondern gleichzeitig das damals noch zu Österreich gehörende Venezien und die Lombardei (über Monfalcone-Mestre) näher an Wien heranbringen. Welche Bedeutung man ihr beimäß, ist schon daraus zu ersehen, daß sie von Anfang an doppelgleisig gebaut wurde. 1859 verkaufte der Staat die Bahn an eine Privatgesellschaft, die zunächst den Namen *K. k. Privilegierte Südliche Staats-, Lombardisch-Venezianisch und Central-Italienische Eisenbahngesellschaft* führte, nach Lösung Oberitaliens in *K. k. Privilegierte Südbahngesellschaft*, seit 1923 in *Donau-Save-Adria-Bahn* umbenannt wurde. Später wurden vom österreichischen Staate noch weitere Verbindungen zur österreichischen Grenze geschaffen (nach Aßling und Drauburg). Knotenpunkt des österreichischen Bahnsystems in *Slowenien* war Laibach. Für Slowenien waren diese Bahnlinien zunächst nur Durchgangsstrecken, doch haben sie zur Entwicklung der Städte, die sie berühren, vor allem Laibachs, beigetragen. Private Bahnen von lokaler Bedeutung entstanden u. a. von Laibach nach Gottschee und von Laibach nach Novo-Mesto.

Zu den Häfen des österreichischen Kronlandes *Dalmatien* gab es bis 1914 von Wien aus keine direkte Eisenbahnverbindung. Man konnte nur über ungarisches Gebiet dorthin gelangen. Die verkehrsgeographischen Schwierigkeiten der Karstlandschaft einerseits und der österreichisch-ungarische Dualismus andererseits haben die Verkehrserschließung Dalmatiens und damit die räumliche Annäherung an Österreich verhindert. Um die Herstellung einer solchen Verbindung sind im Parlament heftige Kämpfe geführt worden. Ungarn befürchtete von einer Entwicklung der dalmatinischen Adriaufhäfen unliebsame Konkurrenz für seinen eigenen Hafen Fiume. Bis 1914 gab es daher lediglich eine Küstenbahn von Split nach Sibenik mit einer Abzweigung nach Knin. Erst während des Weltkrieges wurde von der Heeresverwaltung die sogenannte *Likabahn* in Angriff genommen, die von Ogulin über Gospić und Knin die Verbindung mit Split herstellen sollte, jedoch damals nur bis Gospić dem Verkehr übergeben werden konnte.

Ungarn hat in den von ihm verwalteten Gebieten *Kroatien* und *Slawonien* eine sehr lebhaft Eisenbahnbautätigkeit entfaltet. Seine Eisenbahnpolitik war getragen von den Ambitionen kaum erlangter Selbständigkeit und hat den Verkehr der

angrenzenden Gebiete mit Erfolg an sich gezogen. Entsprechend dem in Ungarn herrschenden Prinzip des Zentralismus⁴⁾ waren auch hier alle Bahnen auf Budapest ausgerichtet. Mit der Erlangung der staatlichen Selbständigkeit erwuchs als erstes der Wunsch nach einer eigenen Eisenbahnverbindung zur Adria nach dem nationalen Hafen Fiume. Von Budapest verliefen zwei Hauptstrecken in dieser Richtung, die sich in Gyékényes treffen. Von dort wurde die Verbindung mit Fiume über Koprivnica — Agram — Karlstadt — Ogulin hergestellt. Bei der Ausführung der Strecke waren erhebliche technische Schwierigkeiten zu überwinden, da die Gebirgsmauern des Karst gegen die Adria bei Fiume steil abfallen. Fiume stand von Anfang an im Wettbewerb zu Triest. Es war das Ziel der ungarischen Eisenbahnpolitik, dem Hafen Fiume den gesamten Verkehr des östlichen Adriaumes zuzuleiten. Durch Bahnbauten längs der Drau wurde später das ungarische Getreideüberschußgebiet zwischen Donau und Theiß angeschlossen. Ungarn schuf dort ein engmaschiges Netz von Lokalbahnen mit den Knotenpunkten Subotica und Sombor⁵⁾. Auch in Slawonien entstanden lokale Verbindungsstrecken und Stichbahnen (die sogenannten *Waldbahnen*) zum Abtransport des Holzes. Dieses lokale Netz normalspuriger Bahnen war in der Hauptsache im Besitz von Privatgesellschaften. Im Jahre 1900, 22 Jahre nach der Besetzung Bosniens und der Herzegowina, besaß Ungarn sieben, Österreich dagegen nur zwei Anschlüsse über Kroatien zum Okkupationsgebiet. Auch nach Serbien baute Ungarn den ersten Anschluß über Subotica — Novisad — Semlin.

Die wichtigste transversale Verbindung auf ungarischem Gebiet war die Strecke Dalja — Vinkovici — Brod — Agram — Steinbrück, die von dort wiederum nach Fiume führte. Sie war der erste Teilabschnitt der heutigen großen internationalen Westostverbindung.

In dem gemeinsamen österreichisch-ungarischen Okkupationsgebiet *Bosnien und Herzegowina* begann der Bahnbau mit der Besetzung im Jahre 1878. Das unwegsame Bergland war verkehrspolitisch vollkommen unerschlossen. Sarajewo war damals von der Grenze her lediglich auf einer einzigen Straße nach dreieinhalbtäglichem Ritt zu erreichen⁶⁾. Da das Land zunächst nur okkupiert war (es kam erst 1908 endgültig in den Besitz der

⁴⁾ Vgl. S. 150.

⁵⁾ Vgl. S. 154.

⁶⁾ Vgl. hierzu: *Martin, Friedrich*, Eisenbahngeographie Jugoslawiens, Diss., Leipzig 1937, S. 9.

Doppelmonarchie) und die politische Unsicherheit private Investitionen abschreckte, entstand hier ein Eisenbahnnetz nach rein militärgeographischen Gesichtspunkten. Die hohen Kosten der Bauten in durchweg gebirgigem Gelände, noch mehr aber das militärische Interesse an rascher Fertigstellung veranlaßten dazu, für den Bau die schmale Spur zu verwenden. Es entstand zunächst eine Kleinbahn von Brod nach Zenica, wofür von einem ungarischen Bahnbau übriggebliebenes Material für 76-Zentimeter-Spurweite verwandt wurde. Innerhalb von drei Jahren wurde diese Strecke im Tal der Bosna bis Sarajewo verlängert und 1891 im Narentatal über Mostar nach Metković an die Adria geführt. Diese bosnische Nordsüdbahn ist eine ausgesprochene Gebirgsbahn, die an einzelnen Stellen Steigungen bis zu 60 v. T. mit Hilfe von Zahnradlokomotiven überwindet. Sie blieb die einzige Bahnverbindung der Monarchie mit der südlichen Adriaküste. Sie war jedoch nicht nur militärisch wichtig, sondern wurde auch erschließungswirtschaftlich ein Erfolg. Die Schmalspur — ursprünglich ein Notbehelf — erwies sich in der Praxis als besonders geeignet für die kurvenreichen Strecken im gebirgigen Gelände. Zwischen 1890 und 1914 entstand in Bosnien ein leistungsfähiges Schmalspurnetz mit dem Mittelpunkt Sarajewo. Zweigbahnen stießen von der Nordsüdverbindung her vor (so nach Tuzla, Jajce⁷⁾, Vardiste, bzw. Priboj⁸⁾) und schufen so die Vorbedingungen für die Auswertung der bosnischen Bodenschätze und die Entstehung des Wirtschaftszentrums Sarajewo. Eine Ergänzung bildeten private sogenannte Wald- oder Industriebahnen, die später zum Teil vom Staate übernommen wurden. Von Metković entstand über Dubrovnik nach Zelenica eine Küstenbahn (mit Abzweigung nach Trebinje). Diese war deswegen von Bedeutung, weil der Hafen Metković sich als unzureichend und leicht versandend erwiesen hatte und auf diese Weise Dubrovnik und Kotor (Cattaro) angeschlossen wurden. Das bosnisch-herzegowinische Schmalspurnetz hatte eine Streckenlänge von 1002 Kilometer⁹⁾ Länge und war ein in sich geschlossenes System, das nur an einer einzigen Stelle, nämlich in Brod, mit dem Normalspurnetz in Verbindung stand. Die latente Spannung mit

⁷⁾ Diese wurde später über Srnetica nach Knin, bzw. Prijedor verlängert, so daß ein Anschluß an die bereits vor der Okkupation (1872) gebaute Strecke Bosnisch-Nowi-Banjaluca hergestellt war.

⁸⁾ Diese Strecke war als erstes Teilstück der Sandschakbahn gedacht.

⁹⁾ Vgl. hierzu: Perowitsch, D., Entwicklung und Ausbau des jugoslawischen Eisenbahnnetzes, Diss., Köln 1932.

Serbien verhinderte direkte Anschlüsse an das serbische Netz. Soweit Bahnen zur serbischen Grenze vorstießen, hatten sie militärischen Charakter und endeten blind kurz vor der Grenze.

In der Eisenbahnpolitik der Doppelmonarchie im östlichen Adria-raum hat der Plan einer direkten Verbindung mit dem Orient, d. h. mit Saloniki und Istanbul, unter Umgehung Serbiens, eine große Rolle gespielt. Dieses Projekt sah einen Anschluß der bosnischen Bahnen von deren östlichem Punkte in Uvac an die türkische Bahn in Mitrovica vor. Nach dem Gebiet, das dabei durchquert werden sollte, dem türkischen Sandschak Novibazar, der seit dem Berliner Kongreß (1878) österreichischem Einfluß geöffnet war, wurde das Projekt *Sandschakbahn* genannt. Die Sandschakbahn ist nie zustande gekommen. Der Kampf um den Bau dieser Bahn ist ein Stück Vorgeschichte zum Weltkrieg¹⁰⁾. Sie scheiterte an dem Widerstreit österreichischer, ungarischer, deutscher, serbischer, türkischer, russischer, bulgarischer, italienischer, sogar englischer und französischer Interessen.

Altserbische Eisenbahnpolitik

In Serbien hat der Bau von Eisenbahnen — in erster Linie aus politischen Gründen — verhältnismäßig spät eingesetzt. Solange das Land in starkem Maße von der Türkei abhängig war, sah es in allen Verkehrserschließungsplänen eine zusätzliche Gefährdung seiner Selbständigkeit und stand ihnen daher feindlich gegenüber. Außerdem war die Aufbringung der Mittel schwierig, zumal der Bau in Anbetracht des schwierigen Geländes besonders kostspielig war. Nachdem Serbien auf dem Berliner Kongreß (1878) die Souveränität erlangt hatte, setzte mit Hilfe ausländischen Kapitals der Bahnbau ein. Bis 1887 wurden folgende Strecken fertiggestellt:

1. Belgrad—Nisch (mit Anschluß an die ungarische Bahn über Semlin);
2. Nisch—Vranje (mit Anschluß an die türkische Strecke Saloniki—Mitrovica);
3. Nisch—Pilot (serbisch-bulgarische Grenze).

Später übernahm der serbische Staat die Bahnen selbst. Durch diese Bauten wurden die großen verkehrsgeographischen Leitlinien des östlichen Adria-raumes (s. oben), die Morava-Wardar-Linie und die Morava-Nischawa-Linie dem modernen Verkehr erschlossen. Über sie wickelt sich noch heute der internationale Verkehr zwischen

¹⁰⁾ Vgl. hierzu: Remy, Sandschakbahn und Donau-Adria-Bahn, ein Kapitel aus der Vorgeschichte des Weltkriegs, in: Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 1189 ff.

Mitteleuropa und dem Orient ab. Serbien besaß damals keinen Zugang zur Adria, sein Außenhandel richtete sich nach den angrenzenden Ländern. Für den innerserbischen Verkehr wurden zunächst — ebenfalls normalspurige — Seitenlinien zu den beiden internationalen Durchgangsstrecken, so nach Kragujevac, dem Arsenal Serbiens, von Plana nach Semendria (Smederovo) und nach Kruševac an der westlichen Morava gebaut.

Unabhängig davon und teilweise auch ohne Verbindung mit den normalspurigen Bahnen entstand um die Jahrhundertwende ein unvollkommenes serbisches 76-Zentimeter-Schmalspurnetz, das — begünstigt durch die erste Industrialisierungswelle — die Transportvoraussetzung für die damals beginnende Erschließung der serbischen Bodenschätze schuf. Es wurde vom Staat gebaut; die schmale Spur wurde aus Rentabilitätsgründen gewählt. Die wichtigsten Strecken waren: Mladenovac—Lajkovac—Paracin (Metovnica—Bor)—Zajecar—Cuprija—Ravna-Reka.

Einige private Schmalspurstrecken stellten Verbindungen zu Bergwerken her, so z. B. von Zajecar nach dem Kupferbergwerk in Bor. Zur Zeit der Besetzung während des Weltkrieges wurden von deutschen, österreichischen und bulgarischen Truppen zwei Kleinbahnen mit einer Spurweite von 60 Zentimeter erbaut, die eine von Skoplje zum Ochridasee, die andere von Gradsko über Prilep nach Bitolj. Die Bahnen hatten provisorischen Charakter, versehen aber heute noch den öffentlichen Verkehr. Nach dem Balkankrieg (1913) übernahm Serbien die kurze bulgarische Strecke Piroć—Zaribrod, die ehemals ottomanische Strecke Mitrovica—Skoplje—Devdelija sowie Bitolj (Monastir) — neue griechische Grenze (Florina). Beide letztgenannten Strecken gehörten der *Orientbahn-Gesellschaft*. Mit diesen neu hinzugekommenen Bahnen besaß Serbien 1913 1.599 Kilometer Eisenbahn, wovon 943 Kilometer normal, 657 Kilometer schmalspurig waren. Der größte Teil davon war seit 1889 staatlich, so daß bei Ausbruch des Weltkrieges nur noch 388 Kilometer private Normalspurbahn (wovon der Hauptanteil auf die *Orientbahn* entfiel) und 180 Kilometer private Schmalspurbahn vorhanden waren. Als 1906 der Zollkrieg zwischen Serbien und Österreich-Ungarn ausbrach, wurde das Land von seinem Hauptwirtschaftspartner, der Doppelmonarchie, abgeschnitten. Damals entstand der Plan einer normalspurigen *serbischen Donau-Adria-Bahn* mit der Trasse Prahovo—Zajecar—Knjaževac—Nisch (wo sie die Hauptstrecke Belgrad — Sofia — Konstantinopel schneiden sollte) —Kursumlija—Priština (durch das

Drinatal) —Prizren—Skadar nach dem montenegrinischen Hafen Bar (Antivari). Aber nur eine Teilstrecke, die sogenannte *Timokbahn* (Prahovo—Knjaževac), konnte schon vor dem Weltkrieg dem Verkehr übergeben werden¹¹⁾. Gleich der österreichischen Sandschakbahn ist auch die serbische Donau-Adria-Bahn an den Gegensätzen der Großmächte gescheitert¹²⁾.

Türkische Eisenbahnpolitik

Die Türkei hat in den von ihr beherrschten Gebieten des östlichen Adriaumes keine aktive Eisenbahnpolitik betrieben, da ihr an einer Verkehrserschließung aus politischen Gründen nicht gelegen sein konnte. Unter türkischer Herrschaft entstand lediglich die heute noch wichtige (Normalspur)-Strecke der *Orientbahn-Gesellschaft* im Wardartal, Saloniki—Mitrovica, die — von der Türkei aus gesehen — dem Hafen Saloniki das Hinterland erschließen sollte, sowie die Strecke Saloniki—Bitolj.

Eisenbahnen Montenegros

Montenegro besaß eine einzige Bahn an der Küste, von Bar nach Virbazar. Sie war Eigentum einer italienischen Privatgesellschaft (und wird noch heute von ihr betrieben). Das Innere des Berglandes war — und ist auch heute noch — durch Eisenbahnen nicht erschlossen.

Verklammerung der historischen Netzteile seit 1918

Nach der Gründung des „Vereinigten Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen“ im Jahre 1918 ergab ein Überblick über das Eisenbahnerbe dieses Nachfolgestaates der Doppelmonarchie zunächst folgendes Bild: Ein enges, gut ausgebautes Normalspurnetz im Norden und Nordwesten des Landes (d. h. in Slowenien, Kroatien, Slawonien, Syrmien und in der Batschka), das auf ehemals ungarischem Gebiet nach Budapest bzw. Fiume, auf ehemals österreichischem Gebiet nach Wien bzw. Triest ausgerichtet war; in Bosnien und der Herzegowina ein leistungsfähiges, in sich geschlossenes Schmalspurnetz ohne Verbindung mit Serbien; in Serbien ein noch in der ersten Entwicklung begriffenes heterogenes System teils normal-, teils schmalspuriger Bahnen ohne Verbindung mit dem Banat, dem jenseits der Donau liegenden neuen Landesteil; ein großes eisenbahnloses Gebiet im Südwesten (Sandschak und ehemaliges Montenegro). Eine Verbindung der neuen Hauptstadt Belgrad mit der Adria bestand nur über Agram nach Sušak bzw.

¹¹⁾ Vgl. S. 164.

¹²⁾ Vgl. hierzu: *Remy*, a. a. O.

über Brod (Überführung auf Schmalspur) — Sarajevo — nach Metković. Das Rückgrat des ungleichmäßigen Netzes war die große Nordwestsüdost-Transversale längs der Save-Donau-Morava-Wardar-Linie mit der Abzweigung im Nischawatal. Der neue Verwaltungsmittelpunkt Belgrad war eine Kopfstation mit dem Charakter einer Grenzfestung. Ein jugoslawisches Eisenbahnsystem, das den Verkehrserfordernissen des neuen Staatsgebildes entsprach, mußte also erst geschaffen werden.

Eisenbahnpolitische Problematik des neuen Staatsgebildes

Im Prozeß der jugoslawischen Volkswirtschaftsbildung mußte der Verkehrspolitik von vornherein eine wichtige Rolle zufallen. Das neue Staatsgebilde besaß reiche Bodenschätze, die zum großen Teil (besonders in Serbien und der Herzegowina) infolge mangelnder Verkehrserschließung nicht ausgewertet werden konnten. Reiche Erz- und Kohlenlager (in Serbien und Bosnien), Wälder (in Bosnien und Kroatien) und fruchtbare Ackerböden (im Sandschak) hatten keinen Anteil am marktmäßigen Gütertausch. Andererseits besaßen die landwirtschaftlichen Zuschußgebiete, die sogenannten „passiven“ Gebiete (wie z. B. Dalmatien), keine oder ungenügende Verbindung mit den Überschußgebieten (Slawonien, Vojvodina usw.).

Für das neue Staatsgebilde ergaben sich daher in eisenbahnpolitischer Hinsicht folgende Aufgaben: Einmal mußten die übernommenen Netzteile untereinander in Verbindung gebracht, aufeinander abgestimmt (Spurweiten) und insbesondere an das altserbische Netz mit der Hauptstadt Belgrad angeschlossen werden. Dies bedeutete in erster Linie eine Orientierung in der neuen jugoslawischen Verkehrsrichtung, die im Gegensatz zu der bisher vorherrschenden nordsüdlichen eine nordwestsüdöstliche war, d. h. Aufhebung der bisherigen Gravitation wesentlicher Teile nach außerhalb des Landes gelegenen Verkehrszentren. Zum zweiten waren jene Gebiete, die hinsichtlich ihrer Bodenschätze, ihrer Land- und Forstwirtschaft für Binnen- und Ausfuhrwirtschaft des neuen Staates von Bedeutung waren, eisenbahnpolitisch zu begünstigen bzw. zu erschließen. Drittens mußte für leistungsfähige Verbindungen zur Adria gesorgt werden. Der neue Staat konnte und wollte, nachdem er den Zugang zum Meere gewonnen hatte, von den nunmehr italienischen Häfen Fiume und Triest, die bisher — neben Saloniki — in großem Umfang die seewärtige Ein- und Ausfuhr des Raumes bewältigt hatten, nicht abhängig bleiben. Zu diesem Zwecke mußte für die

Häfen Sušak und Bakar, die in unmittelbarem Wettbewerb mit Fiume und Triest standen, durch Bahnbauten das entsprechende Hinterland geschaffen und nach Möglichkeit auf die nunmehr von der Adria getrennten Länder Österreich und Ungarn ausgedehnt werden. Außerdem erschien es wünschenswert, eine Verbindung Serbiens zu einem südlichen Adria-hafen — nach Kotor (Cattaro) oder Dubrovnik — herzustellen. Schließlich aber galt es, in Ausnützung der geographischen Lage des Landes als Korridor zum Balkan, günstige und leistungsfähige Auslandschlüsse für den Personen- und Güterverkehr zu schaffen. Alle diese Aufgaben waren unter gleichzeitiger Berücksichtigung der strategischen Belange des neuen Staates durchzuführen und dabei die Grenzen der technischen Durchführbarkeit der Projekte mit den Gesetzen der Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes in Einklang zu bringen.

Neubauten

Die wichtigsten Neubauten, die in den 23 Jahren des Bestehens des jugoslawischen Staatsgebildes ausgeführt wurden, sind folgende:

1. Der Anschluß Dalmatiens an das Normalspurnetz durch Herstellung der Verbindung zwischen Gospić und Knin, d. h. Weiterführung der bereits während des Weltkrieges von Österreich (s. o.) projektierten und teilweise schon in Betrieb genommenen *Likabahn*.

2. Die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Serbien und dem Banat durch die Strecke Belgrad—Pančevo, mit der (auf Reparationskonto ausgeführten) großen Donaubrücke. Gleichzeitig entstand damit über Vršac eine direkte Verbindung Belgrads mit Rumänien nach Temeschburg—Bukarest.

3. Der Anschluß Belgrads an das bosnische Schmalspurnetz durch den Bau der Teilstrecken Vardište—Užice und Cačak—Gornji-Milanovac. Die Isolierung des bosnischen Netzes war damit aufgehoben, Belgrad erhielt eine direkte Verbindung über Sarajevo nach Dubrovnik. Der Umweg über Brod und die dort notwendige Überführung von Normal- auf Schmalspur wurde überflüssig.

4. Die Herstellung einer südlichen Verbindung zwischen Batschka und Banat durch die Strecke Titel—Orlovat mit einer Brücke über die Theiß. Vorher gab es auf dem Boden des neuen Staatsgebildes nur eine einzige Eisenbahnverbindung über die Theiß zwischen Senta und Čoka. Der Brückenbau über die Theiß ist schwierig und kostspielig¹³⁾.

¹³⁾ Vgl. S. 162.

5. Die Verstärkung der großen Transversale durch den Bau eines zweiten Gleises der Hauptstrecke von Belgrad bis Novska. (Die Vervollständigung des zweigleisigen Ausbaues dieser Strecke war geplant.)

6. Die *Ibartalbahn* von Kragujevac nach Mitrovica. Diese Bahn besitzt neben ihrer verkehrspolitischen Bedeutung — sie entlastet die internationale Orientbahnstrecke und verbindet das Amselfeld mit Belgrad — hervorragenden volkswirtschaftlichen Wert. Sie erschließt die wertvollen Erzlager des Ibartales, vor allem die Blei-, Zink-, Kupfer-, Mangan- und Eisenerzlager sowie die Steinkohlevorkommen der Gebiete zwischen Rašca und Mitrovica und eröffnet ihnen Möglichkeiten des Abtransportes sowohl nach Norden (über Kraljevo—Belgrad) als auch seewärts (über Skoplje—Saloniki). Der Bau war besonders schwierig und kostspielig.

7. Der Anschluß des Hafens von Bakar durch den Bau der kleinen Teilstrecke Bakar—Bakar-Hafen. Ursprünglich berührte die Strecke Karlstadt—Sušak nur den Ort Bakar, der Hafen selbst war nicht angeschlossen.

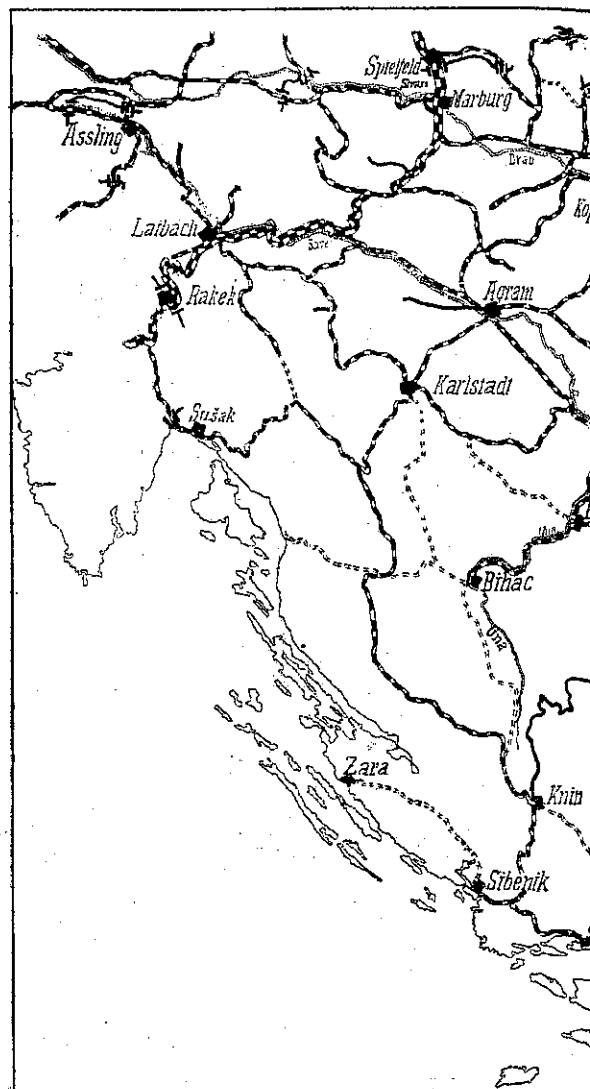
8. Der Anschluß des ostserbischen Industriegebietes (Bor) durch den Bau der Strecke Knjaževac—Nisch—Priština. Es handelt sich um eine Fortführung des altserbischen Donau-Adria-Projektes (s. o.), die neuerdings als *Transbalkanbahn* bis Kotor (Cattaro) geführt werden sollte (s. unten), aber einstweilen nur bis Priština fertiggestellt werden konnte.

Projekte

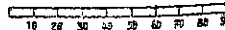
Von den erschließungswirtschaftlich besonders bedeutsamen Projekten, die auf dem Programm der jugoslawischen Eisenbahnbehörden standen, sind folgende nicht durchgeführt worden:

1. Donau-Adria-Bahn. Der Plan einer Donau-Adria-Bahn bestand schon in Altserbien (s. o.) und wurde auch bereits mit der Strecke Prahovo—Knjaževac (*Timokbahn*) in Angriff genommen. Unter jugoslawischem Aspekt erhielt er neue Bedeutung und neue Form einerseits als sogenannte *Transbalkanbahn*. Das neue Projekt sah die Verlängerung der Strecke Prahovo—Knjaževac über Nisch—Priština—Peć—Bjelopolje—Podgorica nach Kotor (Cattaro) vor. Das bisher eisenbahnlose Gebiet des fruchtbaren Sandschak, der die günstigsten Voraussetzungen für einen intensiven Mais- und Weizenanbau, für Obstkulturen und Viehzucht bietet, und das Amselfeld mit den Erzlagern von Priština sollten durch diese Bahn erschlossen werden. Bis Priština ist die Strecke bisher fertig-

DIE EISENBAHNEN DE

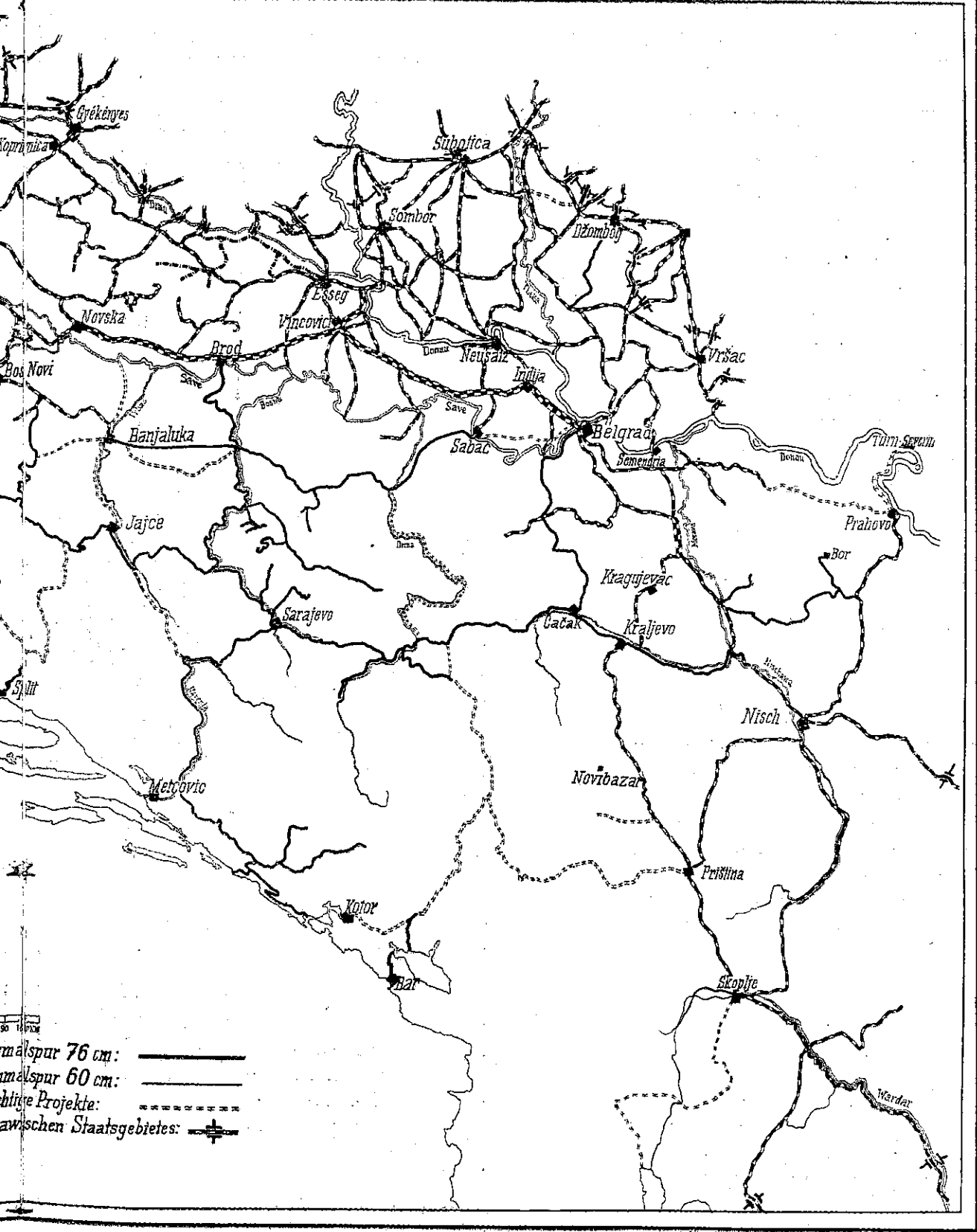


Maßstab:



Normalspur: ———— Sch
 Normalspur doppelgleis: ———— Sch
 Schmalspur 1 m: ———— W
 Übergänge an der Grenze des ehemal. jugosla

DES EHEMAL. JUGOSLAWISCHEN STAATSgebietes



gestellt. Nach ihrer Vollendung und der Fertigstellung des nördlichen Anschlußstückes Prahovo—Kladovo—Turn-Severin würde sie eine durchgehende Transbalkanstrecke von Bukarest zur Adria darstellen. Andererseits sah das Projekt einen westlichen Flügel, die sogenannte *Limtalbahn* vor, deren Linie von Belgrad durch die fruchtbare Sremeebene nach Šabac—Ložnica (Umbau der bestehenden Schmalspurtrasse in Normalspur)—Višegrad (im Drinatal) — Bjelopolje (im Limtal) — nach Kotor (Cattaro) führen sollte. Diese durch walddreiche Gebiete führende Bahn wäre bedeutsam besonders für den Abtransport des Holzes. Außerdem würden in der Gegend von Višegrad Antimon-, Blei-, Silber- und Kupferbergwerke, die infolge ungenügender Verkehrserschließung bislang noch nicht voll ausgewertet werden, direkte Verbindung mit Belgrad und dem Meere erhalten.

2. Die Unatalbahn. Sie bezweckt eine direkte Verbindung zwischen Kroatien, Slawonien und dem westlichen Bosnien und der Adria und eine Einbeziehung dieser Gebiete in das Hinterland des Hafens Split. Die projektierte Trasse verläuft von Bosnisch-Novoi über Bihać und Zrmanja nach Knin (Split). Bis Bihać ist die Strecke bereits dem Verkehr übergeben.

3. Der Anschluß Banjalukas an das Schmalspurnetz durch eine südliche Verbindung im Urbastal mit Jajce, eine östliche mit Doboj, eine westliche mit Vrhpolje.

4. Anschluß des Industriegebietes im westlichen Slowenien an Sušak durch den Bau der Verbindungsstrecke Kočevje—Brod-Moravice (an der Strecke Ogulin—Sušak), wodurch der Umweg über Agram vermieden würde. Diese Strecke wäre auch für den Fremdenverkehr zur Adria bedeutsam.

Wenn diese und zahlreiche weitere Projekte bisher noch nicht verwirklicht wurden, so ist dies — neben allen übrigen wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten des jugoslawischen Staatsgebildes — in erster Linie auf die mit dem schwierigen Gelände verbundenen hohen Kosten zurückzuführen gewesen. Auch Überlegungen, ob an Stelle eines Bahnbaues ein Straßenbau vorgezogen werden sollte, wie sie in vielen Ländern im Zeichen der Motorisierung angestellt wurden, haben den Entschluß für die Inangriffnahme der Bauarbeiten oft verzögert. Die weitere Durchführung der bereits begonnenen und die Aufrechterhaltung der noch nicht in Angriff genommenen Pläne ist vor allem von der künftigen politischen Entwicklung im östlichen Adriaraum abhängig.

Letzter Stand des ehem. jugoslawischen Netzes

Das jugoslawische Netz hatte 1938 eine Gesamtlänge von 10.608 Kilometer. Davon waren 7332 Kilometer normal- und 3276 Kilometer schmalspurig. Seit 1925 (Übersicht I) erweiterte es

Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Jugoslawien

[Übersicht I]

Jahr	Normalspur		Schmalspur						Zusammen	
	insgesamt	davon Staatsbahnen	1'00 m		0'76 m		0'60 m		insgesamt	davon Staatsbahnen
			insgesamt	davon Staatsbahnen	insgesamt	davon Staatsbahnen	insgesamt	davon Staatsbahnen		
in km										
1925	6.741	6.724	183	—	2.509	1.832	544	501	9.977	9.057
1929	6.887	6.887	183	—	2.582	1.862	528	477	10.179	9.226
1930	6.919	6.919	183	—	2.594	1.874	528	477	10.224	9.270
1931	7.104	7.104	183	—	2.638	1.918	528	477	10.452	9.499
1932	7.104	7.104	183	—	2.632	1.912	500	449	10.418	9.465
1933	7.100	7.100	183	—	2.626	1.906	500	449	10.408	9.455
1934	7.105	7.105	183	—	2.626	1.906	500	449	10.414	9.460
1935	7.124	7.124	183	—	2.627	1.907	500	449	10.433	9.480
1936	7.277	7.277	183	—	2.627	1.907	396	345	10.482	9.529
1937	7.319	7.319	183	—	2.627	1.907	396	345	10.524	9.571
1938	7.332	7.332	183	—	2.698	1.979	396	345	10.608	9.656

sich um insgesamt 631 Kilometer Streckenlänge. Davon entfallen 591 Kilometer auf neue Normalspurstrecken und 189 Kilometer auf die Ausweitung des 76-Zentimeter-Schmalspurnetzes. Der Zuwachs an Neubaustrecken zur Zeit des jugoslawischen Staates war somit nicht bedeutend. Freilich ist, wie schon erwähnt, zu berücksichtigen, daß Neubaubedarf vor allem in dem gebirgigen östlichen Teil des Landes vorlag, also kostspielige Neubauten betraf, für die die Mittel nur allmählich aufgebracht werden konnten. Ungeachtet der vorwiegenden Vergrößerung des Normalspurnetzes nimmt das Schmalspurnetz im ehemaligen Jugoslawien immer noch ungefähr ein Drittel des Gesamtnetzes ein. Auf die Fläche des Staatsgebietes verteilt, würde sich für 1938 eine durchschnittliche Eisenbahndichte von 4,3 Kilometer je 100 Quadratkilometer errechnen. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl würden 6,8 Kilometer Strecke des Gesamtnetzes auf 10.000 Einwohner entfallen. Im Vergleich mit den übrigen Südostländern¹⁴⁾ stünde Jugoslawien somit hinsichtlich seines Eisenbahnnetzes an zweiter Stelle. Die Verkehrserschließung in den nördlichen und nordwestlichen Landesteilen ist jedoch unvergleichlich stärker fortgeschritten als im Süden und Südosten, der sogar ein beträchtliches, vollkommen eisenbahnloses Gebiet aufweist. Vom Gesamtnetz waren rund 91 v. H. im Betrieb der Staatsbahnen. Betriebsmäßig herrschte somit das Staatsbahnsystem vor. Eigentumsmäßig gibt es allerdings noch zahlreiche Privatbahn-

¹⁴⁾ Vgl. hierzu: Die rumänischen Eisenbahnen, a. a. O., S. 121 ff. Die Verminderung der Eisenbahndichte je Kopf der Bevölkerung gegenüber 1935 erklärt sich aus dem starken Bevölkerungswachstum im ehemaligen Jugoslawien.

strecken; so allein die 534 Kilometer der Donau-Save-Adria-Bahn (ehemalige Österreichische Südbahngesellschaft), die an den Staat verpachtet sind. Auch einige der ehemaligen ungarischen *Vizinalbahnen* sind rechtlich als Privatbahnen anzusehen. Die wichtigsten Eisenbahnverbindungen des ehemaligen Jugoslawien waren:

1. Im Bereiche der Normalspur

Die *Nordwestsüdost-Durchgangsstrecke*: Rosenbach — Abling (Jesenice) — Laibach — Steinbrück — Agram — Dugoselo (bzw. Sisak) — Novska — Brod — Vincovici — Belgrad — Lapovo — Nisch — Zaribrod — (Sofia — Istanbul) mit der zweiarmligen Südostabzweigung:

- a) Nisch — Vranje — Skoplje — Devdelja — Saloniki (Athen),
- b) Lapovo — Kraljevo — Mitrovica — Skoplje — Bitolj — Saloniki (Athen).

Diese Hauptstrecke sammelt in Belgrad den gesamten internationalen Durchgangsverkehr (von Westeuropa und von Mittel- und Osteuropa über Ungarn) nach Istanbul und Athen. Auf ihr wurde nach dem Weltkrieg der *Simplon-Orient-Express* mit der Route Calais — Paris — Nyon — Lausanne — Montreux — Mailand — Venedig — Triest — Laibach — Agram — Belgrad — Nisch — Sofia — Istanbul (bzw. Skoplje — Saloniki) eingeführt. Die Wagen nach Bukarest werden in Vincovici abgetrennt und über Temeschburg weitergeführt.

Die Nordwestsüdost-Durchgangsstrecke schneidet in Laibach die *deutsch-italienische Transversale*: Wien — Graz — Spielfeld — Straß — Marburg — Cilli — Steinbrück — Laibach — Rakek mit den Anschlüssen nach Triest — St. Peter — Abbazia — Fiume und der Abzweigung bei Pragerhof nach Kotoriba (Budapest); die Strecke stellt zugleich die Verteilungslinie für die große Nordwestsüdost-Durchgangsstrecke einerseits nach Deutschland (in Richtung Villach — Tauernbahn — Salzburg und Linz — Prag — Berlin bzw. Graz — Wien) andererseits nach Triest und Istrien dar. In Agram schneidet sie die *ungarisch-italienische Transversale*: Budapest — Koprivnica — Agram — Karlstadt — Fiume mit der Abzweigung bei Križevci nach Esseg.

Zur großen Hauptstrecke stößt ebenfalls bei Agram (bis Karlstadt identisch mit der letztgenannten Transversale) die wichtige *Verbindungsstrecke zur dalmatinischen Küste*: Agram — Karlstadt — Ogulin — Split.

Die Verbindung Serbiens mit dem Banat durch die Strecke: *Belgrad — Pančevo — Vršac* (Temeschburg — Bukarest).

Die *Subotica-Strecken*: a) Budapest — Kelebia — Subotica — Džombolj — Temeschburg — Bukarest; b) Belgrad — Neusatz (Novisad) — Subotica — Budapest; c) Subotica — Sombor — Vincovici (Anschluß an die Durchgangsstrecke).

2. Im Bereiche der Schmalspur

Die *Nordsüdstrecke*: Brod — Sarajevo — Dubrovnik;

die *bosnisch-serbische Transversale*: Sarajevo — Užice — Cačak — Belgrad mit der Abzweigung Cačak — Kraljevo.

Verkehrsentwicklung

Trotz des Wettbewerbs der See- und Flußschifffahrt kommt der Eisenbahn im Verkehr des östlichen Adriaumes die größte Transportleistung zu¹⁵⁾; doch ist die absolute Transportleistung der Bahnen seit 1929 ständig zurückgegangen (vgl. Übersicht II), was teils konjunkturelle (Weltwirt-

Verkehrsleistungen der jugoslawischen Eisenbahnen
(Übersicht II)

Jahr	Güterverkehr				Personenverkehr			
	Beförderte Güter		Geleistete Tonnenkilometer		Beförderte Personen		Gefahrene Personenkilometer	
	in 1000 t	1929 = 100	in Mill.	1929 = 100	in 1000	1929 = 100	in Mill.	1929 = 100
1929 . .	24.704	100,0	4.298,1	100,0	49.570	100,0	2.209,8	100,0
1930 . .	21.683	87,8	3.848,9	89,5	47.643	96,1	2.296,8	103,9
1931 . .	19.255	77,9	3.411,1	79,4	43.220	87,2	2.154,0	97,5
1932 . .	15.897	64,3	3.020,4	70,3	36.367	73,4	1.799,7	81,4
1933 . .	15.050	60,9	3.047,7	70,9	32.923	66,4	1.703,2	77,1
1934 . .	16.437	66,6	3.222,0	75,0	31.588	63,7	1.647,4	74,5
1935 . .	17.451	70,6	3.305,3	76,9	39.666	80,0	2.223,3	100,6
1936 . .	17.932	72,6	3.334,5	77,6	45.934	92,7	2.441,1	110,5
1937 . .	20.506	83,0	3.986,9	92,8	54.685	110,3	2.859,8	129,4
1938 . .	22.058	89,3	4.315,4	100,4	59.332	119,7	3.067,6	138,8

schaftskrise), teils aber auch strukturelle Gründe hatte. Es erfolgte eine langsame Verlagerung zugunsten der Fluß- und Seeschifffahrt sowohl im Binnen- als auch im Außenhandelsverkehr (vgl. Übersicht III und IV). In der *Ausfuhr* war die Seeschifffahrt 1939 bereits vorherrschend. Ihr Anteil hat sich seit 1929 nahezu verdoppelt, während gleichzeitig der Anteil der Bahnausfuhr von 57,7 v. H. auf 41,0 v. H. gesunken ist. An diesem Ergebnis ist in einzelnen Fällen die Tarifpolitik der Eisenbahnen beteiligt gewesen, die z. B. mindestens teilweise die weitgehende Verlagerung der Holzausfuhr nach Italien auf dem Seeweg über Sušak bewirkte, wobei das kroatische und bosnische Holz zum Teil das slowenische verdrängte¹⁶⁾. Ein ständig wachsender

¹⁵⁾ Vgl. hierzu: *Pertot, Vladimir*, Die Wandlungen im jugoslawischen Warenverkehr im Hinblick auf die drei Haupttransportmittel, in: *Weltwirtschaftliches Archiv*, Bd. 43, 1936, S. 398 ff.

¹⁶⁾ Vgl. hierzu: *Salihbegovic, Hifzo*, Jugoslawien im internationalen Verkehr, in: *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1939, S. 405 ff.

Außenhandel Jugoslawiens nach Beförderungsarten
[Übersicht III]

Jahr	Insgesamt		davon					
	Tonnen	v. H.	Bahn		See		Fluß	
	Tonnen	v. H.	Tonnen	v. H.	Tonnen	v. H.	Tonnen	v. H.
Einfuhr								
1929	1,671.521	100,0	817.260	48,9	419.487	25,1	434.750	26,0
1930	1,513.583	100,0	543.281	35,9	506.020	33,4	464.258	30,7
1931	1,133.110	100,0	405.843	35,8	432.962	38,2	294.291	26,0
1932	880.145	100,0	357.631	40,6	315.937	35,9	206.565	23,5
1933	793.483	100,0	289.096	36,4	354.313	44,7	150.065	18,9
1934	875.724	100,0	264.393	30,2	411.355	47,0	199.969	22,8
1935	981.463	100,0	314.366	32,0	455.495	46,4	211.617	21,6
1936	971.328	100,0	371.730	38,3	384.153	39,5	215.433	22,2
1937	1,104.950	100,0	442.841	40,1	410.274	37,1	251.820	22,8
1938	1,266.899	100,0	503.360	39,6	422.401	33,3	344.122	27,1
1939	1,126.393	100,0	444.721	39,5	315.445	28,0	366.213	32,5
Ausfuhr								
1929	5,329.866	100,0	3,073.828	57,7	1,453.569	27,3	802.469	15,0
1930	4,733.223	100,0	1,830.114	38,7	2,250.520	47,5	652.589	13,8
1931	3,323.416	100,0	1,193.521	35,9	1,704.639	51,3	425.256	12,8
1932	2,398.239	100,0	779.377	32,5	1,352.214	56,4	266.648	11,1
1933	2,929.706	100,0	841.248	28,7	1,600.035	54,6	487.823	16,7
1934	3,584.242	100,0	979.865	27,3	1,899.168	53,0	705.209	19,7
1935	3,326.883	100,0	922.952	29,3	1,931.317	58,1	432.614	12,7
1936	2,868.221	100,0	883.831	30,8	1,517.938	52,9	466.452	16,3
1937	4,557.395	100,0	1,711.515	37,6	1,897.164	41,6	948.716	20,8
1938	3,702.079	100,0	1,314.205	35,5	1,791.106	48,4	596.739	16,1
1939	3,464.135	100,0	1,420.304	41,0	1,608.562	46,4	435.269	12,6

Teil besonders der Erzausfuhr wickelte sich auf der Strecke nach Saloniki und über den dortigen jugoslawischen Freihafen über See ab. Fast die gesamte Getreideausfuhr des Landes ging über die Donau. In der *Einfuhr* stieg der Anteil der Flußschiffahrt stärker als der der Seeschiffahrt (die größte Rolle spielte hier die Erdöleinfuhr aus Rumänien) bei gleichzeitigem Rückgang des Anteils der Eisenbahnen.

Binnen- und zwischenstaatlicher Eisenbahngüterverkehr Jugoslawiens
in 1000 t [Übersicht IV]

Jahr	Binnen- verkehr	Einfuhr-	Ausfuhr-	Transit-	Ins- gesamt	Anteil des Ausland- verkehrs am Gesamt- verkehr in v. H.
1936	8.307	523	1.881	1.214	12.424	29,1
1937	9.775	601	3.037	1.803	15.216	35,8
1938	10.588	655	2.564	1.623	15.420	31,3

Bemerkenswert ist das Anwachsen der durchschnittlichen *Beförderungsstrecke* je Tonne. Beim Güterverkehr kommt dies in Übersicht II darin zum Ausdruck, daß 1938 die Tonnenkilometerzahl des Hochkonjunkturjahres 1929 überschritten wurde, während im gleichen Jahr die Anzahl der beförderten Tonnen noch um rund 11 v. H. gegenüber 1929 zurückblieb. Auch in der Statistik des Personenverkehrs drückt sich die Verlängerung des durchschnittlichen Reiseweges darin aus, daß die Zahl der geleisteten Personenkilometer weit stärker gewachsen ist als die Zahl der beförderten Personen. Die Ursache für diese starke Zunahme der Beförderungsweise ist weniger der verhältnismäßig unerheblichen Gesamt-

vergrößerung des Streckennetzes, als der technischen Verbesserung und dem zweigleisigen Ausbau der Hauptstrecke Belgrad—Agram zuzuschreiben. Denn mit der größeren Leistungsfähigkeit dieser Durchgangsstrecke war erst die Möglichkeit für eine günstige internationale Güterverkehrsentwicklung zwischen Mitteleuropa und Italien einerseits und dem Balkan andererseits gegeben. Außerdem dürfte aber auch die engere wirtschaftliche Verflechtung Kroatiens mit Serbien dazu beigetragen haben, die sich erst langsam auszuwirken begann. Denn auch durch die zunehmende wirtschaftliche Verflechtung der einzelnen Landesteile des ehemaligen Jugoslawien sind die Verkehrswege faktisch verlängert worden.

Der *Güterverkehr* der Eisenbahnen erreichte 1929 den bisher größten Umfang. Während der Krisenjahre — bis 1933 — ist er wie überall erheblich zurückgegangen. Zu der raschen Erholung nach 1933 hat der ständig zunehmende Verkehr mit Deutschland sowohl im direkten Ausfuhrverkehr als auch im Transit beigetragen. Den stärksten Anteil am jugoslawischen Eisenbahngüterverkehr hatte Holz in jeder Form; an zweiter Stelle steht Kohle (in erster Linie Braunkohle und Lignit), deren Anteil seit 1929, bei vermindertem Gesamtverkehrsvolumen, sogar noch gestiegen ist. Rechnet man zum Holz (ohne Brennholz) alle übrigen Baumaterialien (Steine, Sand, Kies, Zement, Ziegel) hinzu, so machen diese zusammen 15,9 v. H. der Gesamt-

Beförderung der wichtigsten Güter auf den jugoslawischen Eisenbahnen
[Übersicht V]

Warenart	1929		1938	
	in 1000 t	in v. H.	in 1000 t	in v. H.
Gesamtbeförderung	19.107	100,0	15.420	100,0
dav.: Lebende Tiere	231	1,2	168	1,1
Weizen	646	3,4	326	2,1
Mais	419	2,2	598	3,9
Mehl, Grieß u. andere Müllereiprodukte	509	2,7	352	2,3
Zuckerrüben	863	4,5	440	2,9
Zucker, raff.	296	1,5	191	1,2
Brennholz	2.452	12,8	1.475	9,6
Holz, behauen, ge- schnitten	2.045	10,7	1.004	6,5
Kohle	2.806	14,7	2.744	17,8
Eisenerz	395	2,1	492	3,2
Steine	482	2,5	616	4,0
Sand u. Kies	233	1,2	213	1,4
Zement	358	1,9	267	1,7
Ziegel	688	3,6	353	2,3
Bauxit	407	2,6

leistung aus. Dagegen erscheint der Anteil der Agrarprodukte (aller, auch der in Übersicht V nicht genannten) an der Gesamtbeförderung mit durchschnittlich 21,5 v. H. gering, gemessen an dem vorwiegend agrarischen Charakter des Landes und seiner Bevölkerung¹⁷⁾. Hier fällt wieder die mangel-

¹⁷⁾ Von der Bevölkerung des ehemaligen Jugoslawien waren 76 v. H. (1931) in der Landwirtschaft beschäftigt.

hafte Verkehrsentwicklung ins Gewicht, die zur Folge hatte, daß nur in den verkehrerschlössenen Gebieten des Nordens für den Markt produziert wurde. Große Bedeutung hat der Güter-*Transitverkehr* über die große internationale Durchgangsstrecke, auf der sich der gesamte Eisenbahngüterverkehr zwischen Mittel- und Westeuropa einerseits und Rumänien, Bulgarien, der Türkei und Griechenland andererseits abspielt. Durch den Krieg und die damit verbundene Verlagerung des Seeverkehrs dürfte die Transitleistung dieser Strecke noch gewachsen sein.

Der *Personenverkehr* ist im Gegensatz zu anderen Ländern bilanzmäßig aktiv¹⁸⁾ und eine wichtige Einnahmequelle. Übersicht VI zeigt, daß die

Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben der jugoslawischen Eisenbahnen

[Übersicht VI]

Jahr	Einnahmen				Ausgaben	
	Insgesamt		davon		Insgesamt	
	Mill. Dinar	1929 = 100	Per- sonen- u. Gepäck- verkehr	Güter- verkehr	Mill. Dinar	1929 = 100
1929	2.748·6	100·0	724·8	1.883·1	2.760·6	100·0
1930	2.710·6	98·6	731·0	1.868·3	2.789·2	101·0
1931	2.431·1	88·4	680·0	1.570·9	2.591·6	93·9
1932	2.016·6	73·4	557·7	1.255·7	2.110·2	76·4
1933	2.001·0	72·8	526·3	1.297·6	2.020·3	73·2
1934	2.025·5	73·7	511·6	1.363·5	2.019·9	73·2
1935	2.066·8	75·2	482·1	1.382·9	1.964·3	71·2
1936	2.110·0	76·8	549·1	1.408·2	2.083·8	75·5
1937	2.463·9	89·6	615·8	1.647·6	2.171·2	78·6
1938	2.507·8	91·2	632·9	1.636·2	2.503·9	90·7

Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sich seit 1929 günstiger entwickelt haben als diejenigen aus dem Güterverkehr. Die Zahl der beförderten Reisenden ist um fast 20 v. H. gestiegen. Man darf annehmen, daß ein wesentlicher Anteil davon auf den internationalen Reiseverkehr entfällt. Die Erschließung der landschaftlichen Schönheiten Jugoslawiens für den Fremdenverkehr ist hierfür maßgebend gewesen.

Die *Tariffpolitik* hat auf die Verkehrsentwicklung wesentlichen Einfluß genommen. Die Auswirkungen auf den Güterverkehr sind im Falle der Holzausfuhr bereits angedeutet worden. Seit 1938 hatten die wiederholten Erhöhungen der Gütertarife überwiegend währungswirtschaftliche Gründe; diese führten zu erhöhter steuerlicher Belastung der Eisenbahnen ohne Rücksicht auf die übrigen Betriebsunkosten. Die Tariffpolitik begünstigte den Personenverkehr, insbesondere den Fremdenverkehr. Für Vergnügungs- und Gesellschaftsreisen wurden zum Teil Ermäßigungen bis zu 50 und 66 v. H. gegeben. Dazu kamen verbilligte Sonderzüge und Vereinbarungen mit Schiffahrtsgesellschaften.

¹⁸⁾ Vgl. hierzu: *Salihbegovic, Hifzo*, a. a. O., S. 433.

Rollendes Material

Nach dem Weltkrieg mußten zunächst die Kriegsschäden am Unterbau und am rollenden Material behoben werden. Letzteres bestand zum größten Teil aus — entsprechend den übernommenen Streckennetzen zugeteiltem — österreichischem und ungarischem Material. Als der Verkehr verhältnismäßig stark zunahm, entstand ein größerer Bedarf an Lokomotiven und Waggons, der — zum Teil auf Reparationskonto — aus Deutschland befriedigt wurde. Nach 1930, als der Verkehr zurückging, wurden keine größeren Neuanschaffungen vorgenommen, da der vorhandene Fahrpark ausreichte. Erst mit dem Wiederanstieg des Verkehrs nach 1936 wurden erneut größere Mengen Lokomotiven, Personen- und Güterwagen angeschafft. Einen Überblick über den Bestand des Wagenparks der Staatsbahnen Ende 1939 im Vergleich zu 1929 gibt Übersicht VII. In-

Wagenpark der jugoslawischen Eisenbahnen

[Übersicht VII]

Gattungen	1929		1938	
	Anzahl			
Lokomotiven insgesamt	2.839		2.309 ¹⁾	2 ²⁾
davon: normalspurig	2.044		1.603 ¹⁾	
schmalspurig 0'76	586		551 ²⁾	
schmalspurig 0'60	209		155	
Personenwagen insgesamt	5.399		5.130	
davon: normalspurig	4.433		4.143	
schmalspurig 0'76	875		909	
schmalspurig 0'60	91		78	
Güterwagen insgesamt	56.236		53.702	
davon: normalspurig	45.993		42.062	
schmalspurig 0'76	9.358		10.704	
schmalspurig 0'60	885		936	

¹⁾ Ohne 8 Schienenautobusse. — ²⁾ Ohne 14 Schienenautobusse

zwischen hatte auch im Inland eine eigene Lokomotiv- und Waggonerzeugung begonnen. Ende 1940 befaßten sich sechs Unternehmungen mit der Herstellung von rollendem Eisenbahnmateriale. An erster Stelle die *Erste Südslawische Waggon-, Maschinen- und Brückenbau A. G.* in ihrem Betrieb in Slaw-Brod, die eine jährliche Produktionskapazität von 1200 Waggons und 30 Lokomotiven erreichte. Ferner die *Jasenica A. G.* mit ihrem Betrieb in Smederevska Palanka (Holz- und Stahlwaggons), die *S. H. Gutmann A. G.* (Waggonbau in Voćin), die *Kruševac A. G.* in Kruševac (Lokomotiven und Waggons) und schließlich die *Staatlichen Eisenbahnwerkstätten* in Kraljevo und Sarajevo, die ebenfalls Waggons herstellten.

Nichtsdestoweniger sind in den letzten Jahren, in denen eine heimische Fahrbetriebsmittelindustrie eingerichtet wurde, noch Auslandsbestellungen vergeben worden. Übersicht VIII a zeigt den Umfang der Einfuhr von Lokomotiven, Tendern, Personen- und Güterwagen in den letzten Jahren nach Bezugs-

Einfuhr von rollendem Eisenbahnmaterial (Lokomotiven, Tender, Personen- und Güterwagen) nach Jugoslawien
[Übersicht VIIIa]

Land	1935	1936	1937	1938	1939
	in Mill. Dinar				
Insgesamt	4'28	34'93	2'75	12'52	1'49
davon aus:					
Deutschland	0'49	14'61	1'28	1'14	1'49
Österreich	0'07	1'10	0'16	0'20	—
Tschechoslowakei	0'21	12'14	0'29	—	—
Ungarn	3'51	7'08	1'02	11'18	—

ländern. Als Lieferanten erscheinen in erster Linie die Tschechoslowakei und Deutschland, 1938 in stärkerem Umfang auch Ungarn. Aus Ungarn kamen die letzten Lokomotiv- und Güterwagenlieferungen. Eine bedeutendere Personenwageneinfuhr gab es nur im Jahre 1936, in dem für 12.76 Millionen Dinar Personenwagen aus Deutschland bezogen wurden. Der letzte größere Auftrag der jugoslawischen Staatsbahnen Ende 1939 umfaßte 29 Normalspurlokomotiven, 420 Güter- und 120 Personenwagen für Normal- und Schmalspur und wurde ausschließlich an heimische Unternehmen vergeben. Zur richtigen Beurteilung der Eigenerzeugung muß allerdings berücksichtigt werden, daß die jugoslawischen Fabriken neben Roheisen Halbfabrikate und Spezialeinrichtungen in großem Umfang einführen mußten (vgl. Übersicht VIII b). An *Anderen Eisenbahnmate-*

Einfuhr von Eisenbahnmaterial nach Jugoslawien
[Übersicht VIIIb]

Warenart	1935	1936	1937	1938	1939
	in Mill. Dinar				
Schienen	20'05	22'74	19'62	10'67	21'39
Weichen	15'30	15'65	0'88	1'15	6'19
Signale	0'93	0'04	0'34	0'07	0'17
Schwellen	1'11	0'08	0'45	0'16	0'22
Unterlagsplatten	10'36	16'07	4'80	3'51	18'37
Achsen, Puffer und Kupplungen	1'36	2'34	2'34	2'59	12'34
Anderes Eisenbahnmaterial	10'75	20'26	17'91	14'44	25'37

ralien führte Jugoslawien noch größere Mengen ein. Hier stand während der letzten Jahre Ungarn an der Spitze mit Ausnahme des Jahres 1939, in dem das ehemalige Polen an die erste Stelle rückte. Die häufigen Verlagerungen in der Einfuhr hatten in den letzten Jahren meist handels- und verrechnungspolitische Gründe. (Eine größere Einfuhr aus Polen wurde mit Tabakausfuhren kompensiert.) Eine wichtige Rolle spielte ferner der Verteilungsschlüssel des internationalen Schienenkartells und der Umstand, daß der Umbau einiger jugoslawischer Eisenbahnstrecken einer französischen Firma übertragen worden war.

Aufteilung des ehem. jugoslawischen Netzes

Der Zerfall des jugoslawischen Staates hat eine neue Phase der Entwicklung der Eisenbahnen im östlichen Adriaraum eingeleitet. Die erste Folge war

ein Zerfall der Betriebseinheit, deren Neugliederung von der endgültigen politischen Neuordnung abhängt. Erst nach Abschluß dieser Entwicklung werden eine oder mehrere Eisenbahnpolitiken gemeinsam eine verkehrspolitische Neuordnung planen können. Im Gegensatz zu der Zeit vor 1918 wird vermutlich die übergeordnete Verkehrspolitik eines europäischen Wirtschaftsraumgesamtes die einzelstaatlichen Interessengegensätze ausgleichen und den östlichen Adriaraum entsprechend seiner wirtschaftlichen Bedeutung in eine solche Verkehrsplanung einbeziehen können.

Das kroatische Eisenbahnnetz

Einen wesentlichen Teil des ehemaligen jugoslawischen Eisenbahnnetzes hat der neue Staat Kroatien übernommen. Dieses Erbe stellt den kroatischen Staat vor eine Reihe verkehrspolitischer und technischer Probleme. Zunächst handelte es sich um die rein organisatorische Übernahme des Betriebes der schon bestehenden Linien. Es mußten die Zerstörungen des Krieges beseitigt werden, deren einschneidendste die Vernichtung der großen Savebrücke bei Brod war, wodurch das bosnische Schmalspurnetz seiner einzigen Verbindung mit dem Normalspurnetz beraubt und der Absatz der bosnischen Kohle und des bosnischen Erzes nach Norden hin abgeschnitten wurde¹⁹⁾. Über diese Instandsetzungsarbeiten hinaus muß nun der Verkehr entsprechend den Bedürfnissen des neuen Staates gelenkt und das Netz in Zukunft ergänzt und ausgebaut werden. Die beiden Wirtschaftszentren Agram und Sarajevo werden Pole des Verkehrs sein. Die Verbesserung der Verbindung zwischen beiden ist von größter volkswirtschaftlicher Bedeutung. Zu einem dritten Zentrum soll Banjaluka werden, indem es die bereits zu Zeiten des jugoslawischen Staates geplanten Verbindungen (vgl. S. 166) erhält, denen im Rahmen einer kroatischen Verkehrspolitik noch größere Bedeutung zukommt. Die große Ostwest-Transversale bleibt auch für Kroatien als „Leitlinie“ bedeutsam, in erster Linie für den reinen Durchgangsverkehr. Es liegen Pläne vor, den Transit durch Eröffnung eines Reexpeditionsverkehrs über Agram noch stärker nach Kroatien zu ziehen. Auch in der Adriarichtung wird Kroatien als Transitraum eine große Rolle spielen, doch liegen die Endpunkte der bisherigen Adriaverbindungen nicht mehr auf kroatischem Hoheitsgebiet. Kroatien will seinem Hafen Senj (südlich Bakar) durch entsprechende Bahnen ein Hinterland schaffen. Durch den Bau der Strecke Bihać—Senj würde eine direkte Verbindung dieses Hafens über Bosnisch-

¹⁹⁾ Inzwischen ist mit deutscher Hilfe die Brücke wieder hergestellt worden.

Novi mit Banjaluka und nach Bau der Strecke Banjaluka—Doboj mit dem Bergbauggebiet von Tuzla (Simin Han) bzw. Sarajevo hergestellt werden. Da die projektierte Trasse Senj—Bihać über die Plitwitzer Seen führt, die von großem landschaftlichen Reiz sind, erhofft man sich von dieser Bahnlinie auch eine Erschließung der Gegend durch *Fremdenverkehr*. Der Umfang des Ausbaues weiterer Strecken, vor allem insofern es sich um Verbindungen mit Adria Häfen handelt, die außerhalb des kroatischen Hoheitsgebietes liegen, wird weitgehend von der Gestaltung der Außenhandelsbeziehungen Kroatiens abhängig sein. Das bekannteste und älteste Projekt ist das der *Unatalbahn* (Bihać—Knin), die sich bereits im Bau befindet; dazu kommt das *Koranatalprojekt* (Karlstadt—Bihać). Durch entsprechende Ergänzung der Küstenbahnen (zwischen Split und Metković) würde damit eine direkte (normalspurige) Verbindung von Agram nach Dubrovnik geschaffen. Im Rahmen eines umfassenden

Planes des kroatischen Verkehrsministeriums soll zunächst ein Minimalprogramm in Angriff genommen werden.

Neuanschaffungen an rollendem Material werden in großem Umfang notwendig sein. Bei der Verteilung des rollenden Materials der ehemaligen jugoslawischen Staatsbahnen hat Kroatien einen Anteil erhalten, der den Bedarf nicht ausreichend befriedigt. Auf kroatischem Gebiet liegen wichtige Eisenbahnmaterialefabriken des ehemaligen Jugoslawien, so die *Erste Südslawische Waggon-, Maschinen- und Bückenbau A. G.* in Brod, die *Gutmann A. G.* in Voćin (Slawonien) und die *Staatlichen Eisenbahnwerkstätten* in Sarajevo. Allerdings dürfte die Frage der Wirtschaftlichkeit eines solchen Industriezweiges in einem kleinen Lande wie Kroatien noch zu prüfen sein²⁰.

²⁰) Vgl. hierzu: Die Eisenbahnen Rumäniens, a. a. O., S. 129/30.