

Bertram Frenzel

Auf Umwegen über den Balkan

Es gibt viele Möglichkeiten, um nach Beograd zu gelangen. Wenn ausreichend Zeit zur Verfügung steht, nimmt man selten die kürzeste oder schnellste Verbindung. Doch manche Umwege auf dieser Tour waren ungewollt. Kurz vor unserer Abreise am 24.05.2014 verursachten in Bosnien und Serbien sinnflutartige Regenfälle schwere Zerstörungen. Vor allem am Unterlauf der Flüsse Vrbas, Bosna, Drina und Sava kam der Eisenbahn- und Straßenverkehr weitgehend zum Erliegen. Wir mussten deshalb von unserer geplanten Route abweichen und die betroffenen Gebiete weiträumig umfahren.

DIE REISE BIS SARAJEVO

Von Süddeutschland nach Zagreb gibt es täglich zwei direkte Zugverbindungen. Neben dem Nachtzug „Lisinski“ (München - Zagreb) verkehrt eine Kurswagengruppe von Frankfurt (Main) in die kroatische Hauptstadt. Wegen Bauarbeiten in Villach musste auf unserer Anreise der Zug gewechselt werden. Die Weiterfahrt erfolgte in Villach Hbf am Bahnsteig 8, einem etwas abseits gelegenen Sonderbahnsteig an einem Verbindungsgleis. Für Reisende mit viel Gepäck war der Gleiswechsel sehr beschwerlich.

Vor allem wegen der Überquerung der Alpen ist diese Bahnreise ein landschaftliches Erlebnis. Aber auch hinter den Alpen bleibt die Fahrt interessant. Kurz vor dem Bahnhof Ljubljana befindet sich in Fahrrichtung links das Eisenbahnmuseum. Danach schauen Eisenbahnfreunde meist aus dem rechten Wagenfenster. Mit etwas Glück kann wenig später die farbenfroh lackierte Dampfspeicherlokomotive LBV-04 (Ct, Đuro Đaković) beim Rangieren im Heizkraftwerk beobachtet werden. Anschließend folgen die Güterverkehrsanlagen von Ljubljana und das Fahrzeugwerk.

Im slowenisch-kroatische Grenzbahnhof Dobova findet unverändert im stehenden Zug die Grenzkontrolle statt. Außerdem wird das Triebfahrzeug gewechselt. Die slowenische 541-002 spannte ab und auf dem verbleibenden Stück bis Zagreb war die 1142 016 für die Traktion unseres Zuges verantwortlich.

Ursprünglich wollten wir am folgenden Tag über Banja Luka und Doboj nach Sarajevo weiterfahren. Allerdings war diese Strecke durch das Hochwasser schwer beschädigt und der Schnellzug endete bereits in Banja Luka. Aus diesem Grund setzten wir nach einem kurzen Aufenthalt in Zagreb unsere Reise mit dem Nachtzug in Richtung Split fort. Dieser Zug war ausgesprochen schwach frequentiert und es gab in den Sitzwagen genügend freie Abteile.

Die Zugförderung bis Ogulin übernahm die Ellok 1142 012. Dort setzte sich die Diesellok 2044 030 an das andere Zugende und schleppte den Nachtzug über die Likabahn nach Knin und anschließend auf der Dalmatinerbahn weiter nach Split. Da die Region zwischen Ogulin und Knin kaum besiedelt ist und es nachts fast keine Lichtquellen gibt, kann hier bei Neumond ein fantastischer Sternenhimmel beobachtet werden.

Bereits in Perković verließen wir den Nachtzug. Auf dem Nachbargleis stand schon der Anschlusszug nach Šibenik bereit, wo eine halbe Stunde später unsere

Bahnreise vorläufig endete. Mit dem nächsten Bus fuhren wir nach Skradin, blieben dort zwei Tage und besuchten den Krka-Nationalpark.

Am übernächsten Morgen fuhren wir mit dem Zug von Šibenik über Perković nach Split. In Perković mussten wir umsteigen. Der Triebwagen 7122 013 aus Šibenik verkehrte weiter nach Knin. Der Anschlusszug nach Split war aus dem Doppeltriebwagen 7123 007/008 gebildet. Diese Neigezüge sind baugleich mit der Baureihe 612 von DB Regio. An den Wagenübergängen wurden jedoch die kroatischen Fahrzeuge verändert. So besitzen beispielsweise die 7123 zwei Toiletten.

Vom Bahnhof Split sind es nur wenige Meter zum Bus- und Fährterminal. Auf dem Busbahnhof herrschte reges Treiben. Bis zum nächsten Bus in Richtung Bosnien mussten wir nicht lange zu warten. Der Bus fuhr über die Küstenstraße nach Ploče und danach an der Neretva stromauf bis Mostar. Die restliche Zeit des Tages nutzten wir für die Besichtigung der Altstadt von Mostar.

Am folgenden Morgen konnte ich zum ersten Mal die Eisenbahn von Mostar nach Sarajevo vollständig bereisen. Beim meinem letzten Besuch war der Abschnitt von Konjic bis zur kroatischen Grenze wegen Bauarbeiten gesperrt. Unser Schnellzug, bespannt mit der Ellok 441-910, hatte nur zwei Wagen. Auf den Bahnhöfen bis Jablanica fand reger Fahrgastwechsel statt. Meist handelte es sich um Eisenbahner, die von oder zur Arbeit unterwegs waren. In der Neretvaschlucht befinden sich mehrere Staustufen. Da die

Sehr familienfreundlich ist die Bahnhofsbibliothek in Sarajevo am Gleis 1. Hier kann man entspannt Bier trinken und gleichzeitig den Nachwuchs auf der Denkmallok 71-022 beaufsichtigen (29.5.2014).



Die 441-038 fährt am 2.6.2014 mit einem kurzen Personenzug in den Bahnhof Banja Ovčar ein.



Straße auf der anderen Flussseite verläuft, kann man zu einigen Stationen nur mit dem Zug, zu Fuß oder mit dem Boot gelangen.

Auf Grund der Trassenführung und der eindrucksvollen Gebirgslandschaft gehört diese Strecke zu den spektakulärsten Eisenbahnen auf dem Balkan. In Konjic wird die Neretvaschlucht verlassen und es beginnt der nicht weniger interessante Anstieg zum Scheiteltunnel. Auf der Talfahrt nach Sarajevo folgen weitere Tunnel und Viadukte. Die Landschaft auf dem Nordabschnitt ist weniger schroff und eher vergleichbar mit einem deutschen Mittelgebirge.

In Kraljevo steht am 3.6.2014 der Dieseltriebwagen 711-005/006 zum Einsteigen in Richtung Stalac bereit.

WEITER NACH SERBIEN

Zwei Tage verbrachten wir in Sarajevo. Bis auf die Satellitenvorstadt Istočno Sarajevo (Ost-Sarajevo) liegt

Sarajevo auf dem Territorium der Föderation von Bosnien und Herzegowina. Die Busse zu den Zielen in der Republika Srpska und Serbien fahren nicht am zentralen Busbahnhof, sondern in Istočno Sarajevo ab. Vom Stadtzentrum nach Istočno Sarajevo sollten mit öffentlichen Verkehrsmitteln mindestens 45 min. eingeplant werden. Die aus der Innenstadt kommenden Trolleybusse enden kurz vor der innerstaatlichen Grenze in Dobrinja. Das letzte Stück bis zum Busbahnhof in Istočno Sarajevo muss zu Fuß zurückgelegt werden. Vor dem Krieg führte die Trolleybuslinie etwa 400 m weiter auf das Gebiet der heutigen Republika Srpska.

Istočno Sarajevo ist das kulturelle Gegenstück zum eigentlichen Sarajevo. Heute leben hier überwiegend bosnische Serben, die während des Bürgerkrieges aus den muslimisch bzw. kroatisch dominierten Gebieten vertrieben oder geflohen sind bzw. dort nicht mehr leben wollen. Mein Eindruck ist, dass sich die Ethnien in Bosnien und Herzegowina immer weiter auseinander entwickeln. In Istočno Sarajevo haben sich die Serben ihre eigene Welt geschaffen. Die Frauen sind hier grundsätzlich unverschleiert und auf den Hinweis- und Webetafeln befindet sich hauptsächlich kyrillische Schrift. Dagegen besinnt sich in dem früher ausgesprochen multikulturell geprägten Sarajevo besonders die Jugend wieder verstärkt auf den Islam. Mit großzügiger finanzieller Hilfe der Golfstaaten konnten in den letzten Jahren viele neue Moscheen gebaut werden.

Die Busfahrt von Istočno Sarajevo nach Višegrad ist landschaftlich ausgesprochen abwechslungsreich. Wegen der von 1571 bis 1578 durch die Osmanen errichteten Brücke besuchen viele Touristen Višegrad. In dem Roman „Die Brücke über die Drina“ beschreibt der Literaturnobelpreisträger Ivo Andrić sehr anschaulich das Leben und Zeitgeschehen in und um Višegrad. Die Handlung beginnt einige Jahre vor dem Baubeginn



und endet kurz nach der teilweisen Sprengung der Brücke im Ersten Weltkrieg. Nach dem Lesen des Buches kann man vielleicht etwas besser verstehen, warum die Völker auf dem Balkan schon in der Vergangenheit so oft uneins waren und es früher ebenfalls nur selten ein harmonisches Miteinander gab.

Am Nachmittag des gleichen Tages erreichten wir mit dem Bus Mokra Gora. Von der Serbischen Eisenbahn (ŽS) wird nicht nur die Museumsbahn, sondern auch das Bahnhofshotel und weitere Freizeiteinrichtungen betrieben. Mit den planmäßigen Touristenzügen werden vorrangig Schulklassen und Reisegruppen befördert. Manche Fahrten sind komplett ausgebucht bzw. bis auf wenige Restplätze ausverkauft. In der Regel wird der Zugverkehr mit der Diesellok 740-101 (ex L45H-077 Mineralwasserbahn Toplița - Borsec) abgewickelt. Die 2012 in Niš modernisierte Maschine besitzt einen Cummins-Motor. Die Reservetriebfahrzeuge L45H-096, 097 (beide ex Minenbahn Baia Mare - Șiuor) und 098 (ex Industriebahn Găvojdia - Nădrag) wurden ebenfalls aus Rumänien übernommen.

Nur noch das Stück von Mokra Gora bis Užice mussten wir auf der Straße zurücklegen. Danach konnten wir unsere Bahnreise fortsetzen. Zunächst fuhren wir mit dem Zug bis Požega. Dort hatten wir einen längeren Aufenthalt und konnten in aller Ruhe das direkt am Bahnhof gelegene Schmalspurmuseum besichtigen. Auf mehreren zum Teil überdachten Gleisen sind etliche Dampflokomotiven, Wagen und Bahndienstfahrzeuge ausgestellt.

Von Požega ging unsere Fahrt über Kraljevo und Stalac nach Niš. Der Abschnitt von Požega bis Kraljevo wird elektrisch betrieben. Die Personenzüge bestehen nur aus einem Personenwagen, vor dem eine Ellok der Reihe 441 oder 444 zum Einsatz kommt. Kraljevo ist die Schnittstelle der Bahnen Požega - Stalac und Lapovo - Fushë Kosovë/Kosovo Polje. Auf letztgenannter Strecke fahren die Züge der ŽS bis zu dem in Nordkosovo gelegenen Haltepunkt Mitrovica sever. Da die ŽS nur eine begrenzte Anzahl betriebsfähiger Triebwagen besitzt, verkehren auf den nicht elektrifizierten Bahnen sehr selten Reisezüge. Zwischen Kraljevo und Stalac pendelt nur zweimal täglich ein Dieseltriebwagen der Reihe 711.

Die Eisenbahn von Požega nach Stalac folgt der Zapadna Morava stromab. Bei Stalac vereinigen sich die Zapadna Morava und Južna Morava zur Velika Morava. Beeindruckend ist bei Banja Ovčar der Durchbruch der Zapadna Morava zwischen den Gebirgen Kablar und Ovčar. Wegen der vielen Tunnel ist die felsige Schlucht aus dem Zugfenster nur sehr kurz zu sehen.

Die elektrifizierte Hauptbahn Beograd - Niš - Skopje verläuft ab Stalac an der Južna Morava stromauf. Mit unserem Personenzug nach Niš fuhr auch eine Roma-Großfamilie. Fast alle Plätze im vorderen Teil des 1.Klasse-Großraumwagens waren von den Familienangehörigen belegt. Bei einigen Müttern der zahlreichen Kinder handelte es sich selbst um halbe Kinder. Es ist aus unserer Sicht schon sehr verwunderlich, wie manche Angehörige dieser Volksgruppe nach völlig anderen Regeln und Vorstellungen leben. Nicht nur, dass trotz Rauchverbot in dem klimatisierten Wagen permanent geraucht wurde, auch die Zigarettenskippen und sämtlicher Müll landete einfach auf dem voll gespukten Wagenboden. Mein Sohn war von diesem

für ihn ungewöhnlichen Verhalten sowie durch die verachtenden und teilweise hasserfüllten Blicke der übrigen Reisenden sehr irritiert. Er stellte mir nun viele Fragen, aber wie soll man einem fünfjährigen Kind so eine Situation unvoreingenommen erklären?

Niš, die drittgrößte Stadt von Serbien, gehört zu den ältesten Siedlungsgebieten auf dem Balkan. Trotz der über 8000-jährigen Geschichte existieren hier fast keine historischen Gebäude. In vielen Kriegen wurde die Stadt zerstört, danach aber immer wieder aufgebaut. An die dunkle Vergangenheit erinnern heute das zu einer Gedenkstätte umgestaltete Konzentrationslager Crveni krst aus dem Zweiten Weltkrieg sowie der Schädelturm. Auf Befehl der türkischen Besatzer wurde 1827 nach Niederschlagung eines Aufstandes dieser Turm mit 892 sichtbaren Schädeln von getöteten serbischen Kämpfern errichtet.

Von Niš fuhren wir nicht über die Hauptbahn nach Beograd, sondern nahmen den Umweg über Zaječar. Die Strecken um Zaječar werden mit Dieseltriebwagen der Reihe 710 bedient. Laut Fahrplan verkehren zwischen Niš und Zaječar fünf Zugpaare, aber wegen Fahrzeugmangel fahren tatsächlich nur drei Zugpaare. Auf dem ersten Stück ab Niš windet sich die Bahn in vielen Schleifen bergwärts. Später folgt ein langer Tunnel und danach fällt die Strecke wieder. Ab Svrlijig verläuft die Bahn parallel zum Fluss Timok. Der mit Abstand schönste Streckenteil befindet sich zwischen Niševac und Podvic. Der Timok hat dort eine enge Schlucht durch ein gewaltiges Felsmassiv gegraben.

In Zaječar hatten wir den östlichsten Punkt unserer Reise erreicht. Bei einem Telefongespräch am Abend mit der Familie daheim stellten wir fest, dass in Deutschland noch die Sonne am Himmel zu sehen war, aber hier schon fast völlige Dunkelheit herrschte.

Am nächsten Tag bewältigten wir die letzte Etappe bis Beograd. Auf der Eisenbahn von Zaječar nach Beograd findet leider kein durchgehender Zugverkehr mehr statt. Mit dem Frühzug fuhren wir von Zaječar bis Majdanpek. Ein Stück hinter Zaječar verzweigen sich an einem Gleisdreieck die Bahnen nach Majdanpek und Prahovo. Wenig später passiert die Strecke in Richtung Majdanpek ein imposantes Felsmassiv. Bis zur Bergbaustadt Bor muss die Eisenbahn nun etliche Höhenmeter überwinden. In Bor befindet sich eine der größten Kupferminen in Europa. Riesige Abraumhalden prägen die Landschaft und durch die Hüttenbetriebe wird die Luftqualität sehr stark beeinträchtigt.

Im weiteren Verlauf quert die Eisenbahn das Serbische Erzgebirge. Die Strecke führt jetzt durch eine sehr einsame Berglandschaft mit mehreren Viadukten und Tunnel. Krivelijski most heißt die größte Brücke und befindet sich in unmittelbarer Nähe des gleichnamigen Haltepunkts. Erst vor Majdanpek kommen wieder einige Dörfer. Wie auf anderen Nebenbahnen in Serbien wurden auch hier fast alle Kreuzungsbahnhöfe in Haltepunkte umgewandelt. Viele ehemalige Stationsgebäude sind heute dem Verfall preisgegeben.

Von Majdanpek weiter nach Požarevac fahren im Moment keine Reisezüge. Der Bahnhof Majdanpek liegt weit vom eigentlichen Ort entfernt und abseits der Hauptstraße. Wenn man Glück hat, wartet vielleicht bei Zugankunft ein Taxi. Bis zur Bushaltestelle an Hauptstraße kann aber ohne weiteres auch gelaufen werden. Normalerweise verkehren die Überlandbusse auf den

Das Gleisbaufahrzeug konnte am 5.6.2014 in der Timok-Schlucht bei Niševac fotografiert werden.



serbischen Fernstraßen mindestens einmal stündlich. Wir mussten uns aber über drei Stunden auf den nächsten Bus in Richtung Požarevac gedulden.

Von Požarevac bis Beograd nutzten wir wieder die Eisenbahn. Der Reiseverkehr auf dieser Verbindung wird mit Elektrotriebwagen der Reihe 412 abgewickelt. Da zwischen beiden Städten die Busse über die Autobahn fahren und dadurch wesentlich schneller sind, werden die Züge kaum genutzt. Landschaftliche Höhepunkte hat diese Strecke nicht zu bieten. Interessant ist direkt hinter Požarevac die kombinierte Eisenbahn-/Straßenbrücke über die Velika Morava.

ENTLANG DER ADRIAKÜSTE NACH HAUSE

Am Freitag vor Pfingsten, dem Ferienbeginn in Süddeutschland, erreichten wir Beograd. Am nächsten Tag traf die übrige Familie mit dem Flugzeug aus Deutschland ein und wir setzten nun unsere Reise zu viert fort. Unsere Tochter wollte so schnell wie möglich ans Meer. Die direkte Bahnverbindung von Serbien nach Montenegro war aber zwischen Lažarevac und

Lastra wegen Hochwasserschäden unterbrochen. Zum Glück verkehrte ein Ersatzzug über Kraljevo. Wegen der Umleitung erhöhte sich die Fahrzeit von Beograd nach Bar von 11 auf über 18 Stunden.

Die Abfahrt des Ersatzzuges B 12433 erfolgte in Beograd um 18.05 Uhr. Kurz zuvor wurden auf den Nachbargleisen die Nachtzüge nach Budapest, Sofia und Thessaloniki zum Einsteigen bereitgestellt. Zunächst wurde unser B 12433 von der Ellok 441-752 auf der Hauptbahn in Richtung Niš bis Lapovo gebracht. Die Zugförderung auf dem nicht elektrifizierten Streckenabschnitt nach Kraljevo übernahm die Diesellok 661-124. Dort erfolgte ein weiterer Lokwechsel und die montenegrinische 461-043 bespannte jetzt den Zug bis zum Endbahnhof.

Durch die umleitungsbedingte Fahrzeitverlängerung konnten wir den Abschnitt durch Montenegro bei Tageslicht erleben. Die Strecke von der serbisch-montenegrinischen Grenze bis Podgorica zählt zu den eindrucksvollsten Gebirgsbahnen in Europa. Am meisten faszinierte mich die Trassierung an der Moračaschlucht. Äußerst spektakulär verläuft die Bahn am oberen Schluchtrand. Vom Zug aus hat man einen grandiosen Ausblick zur mehrere 100 m tiefer fließenden Morača.

In Podgorica legen wir einen Zwischenstopp ein. Am nächsten Tag fuhren wir in einem Elektrotriebwagen der Reihe 6111.1 auf der Strecke in Richtung Nikšić bis zum Bahnhof Ostrog. Von dort unternahmen wir eine Wanderung zum gleichnamigen Kloster. Das Kloster Ostrog, eine der bedeutendsten Pilgerstätten der serbisch-orthodoxen Christen, wurde kühn an einer senkrechten Felswand errichtet.

Die Etappe von Podgorica zur die Adria bewältigten ebenfalls mit der Bahn. Auch dieser Streckenabschnitt ist sehr interessant. Bei Virpazar erfolgt die Querung des Skadarsko jezero, dem größten Binnensee auf dem Balkan. Wenig später wurde in einem langen

In Zaječar stehen am 6.6.2014 die Triebwagen 710-008, 710-006 und 710-001 zur Abfahrt bereit.



Tunnel das Rumijagebirge unterfahren. Kurz darauf erreichten wir die Adriaküste. Unterwegs mussten wir zweimal länger auf Gegenzüge warten und hatten bei der Ankunft in Bar über 30 min. Verspätung. An diesem Tag herrschten schon am späten Vormittag Außentemperaturen von mehr als 30 °C. Wir waren sehr froh, dass unser Zug - es handelte sich um eine Direktverbindung von Nikšić nach Bar - aus einem klimatisierten Neubetriebswagen der Reihe 6111.1 bestand.

Die folgenden Tage verbrachten wir am Meer. Ausgesprochen beliebt sind die Badeorte in Montenegro bei Touristen aus der Ukraine, Weißrussland und Russland. Vor allem in Budva ist russisch die dominierende Sprache.

Auf der Küstenstraße reisten wir über Kotor und Herceg Novi weiter nach Dubrovnik. Dubrovnik, die wichtigste Stadt im Süden von Kroatien, ist schon lange nicht mehr auf der Schiene erreichbar. Nicht nur die Schmalspurbahn, auch die schmalspurige Straßenbahn ist Geschichte. Das ehemalige Straßenbahndepot wird heute als Buswerkstatt genutzt. Allerdings muss von Dubrovnik in Richtung Norden nicht zwangsläufig mit dem Auto oder dem Bus gefahren werden. Im Sommer verbindet zweimal wöchentlich eine Küstenfähre Dubrovnik mit Split und Rijeka.

Von Ende Mai bis Ende September verlässt das 1969 gebaute Fährschiff M/S „Liburnija“ donnerstags und sonntags 8.30 Uhr (wenn der Halt in Sobra entfällt um 9.00 Uhr) den Hafen von Dubrovnik und erreicht um 18.40 Uhr Split. Unterwegs legt die Autofähre in Sobra (Insel Mljet), Korčula (Insel Korčula) und Stari Grad (Insel Hvar) an. Von Split erfolgt 19.30 Uhr die Weiterfahrt und am nächsten Tag gegen 7.00 Uhr wird Rijeka erreicht. In Gegenrichtung verkehrt die Fähre montags und freitags 19 Uhr ab Rijeka. Die Küstenlinie wird von der kroatischen Reederei Jadrolinija betrieben. Das staatliche Unternehmen unterhält ein dichtes Netz an Fährverbindungen zu den meisten Inseln in Kroatien. Außerdem fahren Autofähren von Jadrolinija nach Ancona und Bari in Italien.

Wir nutzten die Küstenfähre bis Split. Zwar bewältigt man diese Strecke mit dem Bus in der Hälfte der Zeit, aber die Schiffspassage ist wesentlich bequemer und interessanter. Die Fahrt führt nicht über das offene Meer, sondern an vielen Inseln vorbei. Zu Kroatien gehören insgesamt 1.244 Inseln bzw. Felsen im Meer. Nur 47 sind davon besiedelt.

In Split blieben wir zwei Tage, dann erfolgte die Heimreise. Während der Sommermonate verkehren neben den Nachtzügen von Split früh und nachmittags Tagesschnellzüge nach Zagreb. Oft kommt es vor, dass an Stelle eines Neigezuges der Reihe 7123 eine Ersatzgaritur zum Einsatz kommt. Bei unserer Fahrt bestand der Frühzug ICN 520 aus der Diesellok 2044 029 und zwei Reisezugwagen. Die entgegen kommenden ICN 521 und 523 führen dagegen mit Triebzügen der Reihe 7123. Wegen der fehlenden Neigetechnik erreichte unser Zug Zagreb mit etwa 40 min. Verspätung.

Die Fahrt über die Dalmatiener- und Likabahn war der letzte Höhepunkt auf unserer Reise. Auch diese Bahnverbindung verläuft größtenteils durch reizvolle und sehr abwechslungsreiche Gebirgslandschaften. Bis zum Erreichen der elektrifizierten Hauptbahn Rijeka



- Zagreb müssen drei Höhenzüge überwunden werden. Nur bei den Nachtzügen findet in Ogulin Lok- und Fahrtrichtungswechsel statt. Die Tagesreisezüge werden über eine Verbindungskurve an Ogulin vorbeigeleitet.

Vor dem Bürgerkrieg fuhren die Schnellzüge nach Dalmatien nicht über die Likabahn (Knin - Ogulin), sondern nutzten die elektrifizierte Unabahn (Knin - Novi Grad). Heute findet nur noch auf dem bosnischen Teil der Unabahn bescheidener Güterverkehr statt. Die weitläufigen Gleisanlagen in Knin werden heute kaum noch genutzt.

Während des Bürgerkrieges war Knin Hauptstadt der Republika Srpska Krajina (Serbischen Republik Krajina). Krajina heißt übersetzt Grenzland und auch andere Regionen im slawischen Sprachraum werden so bezeichnet. Vor dem Bürgerkrieg gab es in Knin und Umgebung eine serbische Bevölkerungsmehrheit. Als bei einer Großoffensive im August 1995 die Krajina durch kroatische Truppen eingenommen wurde, flohen die meisten Serben nach Bosnien oder Serbien. In den meisten Orten der Krajina sind deshalb viele leer stehende oder zerstörte Häuser zu sehen.

Das nordwestlich von Knin gelegene Gebiet wird als Lika bezeichnet. Es gibt dort nur sehr wenige größere Orte und die meisten Siedlungen bestehen nur aus einzelnen Häusern. Auf dem Streckenabschnitt von Knin bis Vrhovine fahren deshalb nur Schnell- und Güterzüge. Erst ab Vrhovine bis Ogulin findet wieder im begrenzten Umfang Regionalverkehr auf der Schiene statt.

In Zagreb blieben uns noch einige Stunden bis zur Abfahrt des Nachtzuges „Lisinski“. Wir nutzten diese Zeit für eine ausgiebige Stadtbesichtigung. Ich hätte mir in Zagreb gern das Technische Museum angesehen. Aber ausgerechnet am Wochenende schließt das Museum bereits um 13 Uhr. Vielleicht klappt es ja beim nächsten oder übernächsten Aufenthalt mit einem Museumsbesuch. Mit Sicherheit war das nicht unsere letzte Balkanreise. Ideen für die nächste Tour haben wir schon. ◀

In Požarevac wartet am 6.6.2014 der Elektrotriebzug 412 093/094 auf die Rückfahrt nach Beograd.

Rechts davon sind die ehemaligen Regie-rungszugloks 666 004 und 001 abgestellt.



Im Fährhafen Korčula legt M/S „Liburnija“ am 19.6.2014 einen kurzen Halt ein.

Die 2044 032 mit dem Nachtzug aus Zagreb hat bereits die Vororte von Split erreicht und wird bald den direkt am Fährhafen gelegenen Endbahnhof erreichen (20.6.2014).

