



Titos Gebirgsbahn – die phänomenale Eisenbahnstrecke Belgrad - Bar

Dieses technische Meisterwerk des 20. Jahrhunderts zählt zu den ganz großen und auch teuersten Eisenbahnprojekten Südosteuropas. Über das extrem schwierige Gelände des dinarischen Gebirgsmassives mit 5 hydrologischen Wasserscheiden verband man mit einem immens technischen Aufwand auf 455 Kilometern sowie insgesamt 254 Tunnel und 243 Brücken Serbiens Hauptstadt Belgrad auf kürzestem Weg mit dem Mittelmeerhafen Bar. Die Realisierung des Projekts war nur durch die Mobilisierung der fast gesamten jugoslawischen Arbeitskräfte über einen langen Zeitraum möglich. Die Finanzierung lag zeitweise durch innerpolitische Kontroversen fast ganz bei den Ländern Serbien und Montenegro und konnte nur durch immens hohe Kredite und Anleihen fortgeführt werden. Das wahre Budget und vor allem die tatsächlichen Kosten des Baus wurden nie offiziell bekanntgegeben, doch ergaben Untersuchungen, dass das Projekt ohne Elektrifizierung und die Anbindung des Hafens Bar an die 450 Millionen Dollar der 70er Jahre verschlang und somit als kostspieligster Schienenweg Europas gilt. Alleine von der Idee bis zur Verwirklichung vergingen 121 Jahre. Die ersten Trassenplanungen aus den 1930er-Jahren (u.a. durch das Prokletije) wurden oft verworfen, bis man vor dem II. Weltkrieg endlich mit dem Bau etlicher Etappenstücken begann. Ende Mai 1976 erfolgte die langersehnte Eröffnung des technischen Wunderwerkes, die als aufwendiger Staatsakt von Tito persönlich vollzogen wurde. Hunderttausende verfolgten euphorisch die zweitägige Eröffnungsfahrt durch ein menschliches Meer, in der die Trasse endlich für den öffentlichen Verkehr freigegeben wurde. Die Feierlichkeiten gingen als ein historisches Großereignis in die Geschichte Jugoslawiens ein. Schon bald nach der Verkehrsübergabe rechnete sich das Großprojekt und so wurden 1985 bereits über 7 Mio. Tonnen Güter und fast 20 Mio. Passagiere befördert. Bar entwickelte sich immer mehr zu einem bedeutendem Transporthub für Automobile aus serbischer Produktion (früher Yugo, heute Fiat-Modelle; ca. 2.800 Autos/Woche seit 2014) für den US-Markt.

Die Bahn wurde im Laufe ihrer Existenz von etlichen verheerenden Katastrophen heimgesucht. So z.B. durch das schweren Erdbeben von 1979. Nur drei Jahre nach der Eröffnung wurde durch das Unglück fast die gesamte Schienenstruktur zwischen Podgorica und Bar zerstört. Nur durch den Masseneinsatz von Arbeitern konnten die Schäden innerhalb kurzer Zeit behoben werden. Hinzu kam eine vernachlässigte Wartung des Schienennetzes. Ein schweres Zugunglück 2006 bei Bioče (hier hatte aber "nur" der Zug einen Bremsdefekt) nahm man letztendlich zum Anlaß, die gesamte Strecke nach und nach zu modernisieren, größtenteils mit internationaler Finanzhilfe.

Neben den Fakten ist eine Fahrt mit dieser legendären Gebirgsbahn auf jeden Fall ein unvergessliches Erlebnis und Abenteuer - eine spannende Reise der Superlative, mit der nur ganz wenige Bahnstrecken weltweit konkurrieren können. Der Zug durchquert überaus abwechslungsreiche Landschaften, das knapp 1.800 Meter hohe Gebirge zwischen den Tälern der Tara und der Morača, dann windet er sich hinauf bis zum höchsten Punkt auf 1.000 Meter bei Kolašin. Darauf folgt über die nächsten 40 Kilometer eine besonders atemberaubende und abenteuerliche Etappe in schwindelerregender Höhe mit phänomenalen Ausblicken auf die Hunderte von Metern tief im Talboden liegende Schlucht der Morača. In rasanter Folge wechseln über 200 Tunnel mit Brücken und Galerien. Höhepunkt ist das Viadukt über den Fluß Mala Rijeka – mit 202 Meter über dem Talgrund das Höchste der Welt. Der Zug überquert in Schrittgeschwindigkeit die 500 Meter lange, für damalige Zeiten beachtliche Stahl-, Betonkonstruktion. Nach gut eineinhalb Stunden erreicht die Bahn dann die Zeta-Tiefebene bei Podgorica.

Für die Tour muss man gut einen Tag einplanen. Am besten fährt man per Bus zum gewünschten Abfahrtsbahnhof. Es verkehren 5 Personenzüge täglich, davon zwei Expresszüge. Erste Zustiegemöglichkeit ab Belgrad auf montenegrinischer Seite ist Bijelo Polje. Besonders in der Hochsaison im Juli und August steigt der Ansturm und die Züge sind stets voll besetzt. Sitzplätze sollten mindestens 10 Tage im Voraus reserviert werden. (Aktuelle Zeiten und Preise an den Bahnhöfen oder in den Touristeninformationen.) Weitere ausführliche Infos zur Bahn auf unserer Homepage: www.hobo-team.de