



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technolo

DIPLOMARBEIT

Virtuelle Rekonstruktion des Bahnhofsgebäudes in Bosanski Brod

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer
Diplomingenieurin

unter der Leitung von

**Ao. Univ. Prof. Arch. Dipl. -Ing. Dr. techn.
Bob MARTENS**

E253 - Institut für Architektur und Entwerfen

Anstoß zum Thema und Mitbetreuung durch

**Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.
Caroline JÄGER-KLEIN**

Architekturgeschichte an der TU-Wien
und ERCBOS-Projekt an der Universität Wien

eingereicht an der Technischen Universität Wien

FAKULTÄT FÜR ARCHITEKTUR UND RAUMPLANUNG

von

Malka Dizdarevic, BSc.
01027936



Wien, Oktober 2022

Virtuelle Rekonstruktion des Bahnhofsgebäudes in Bosanski Brod

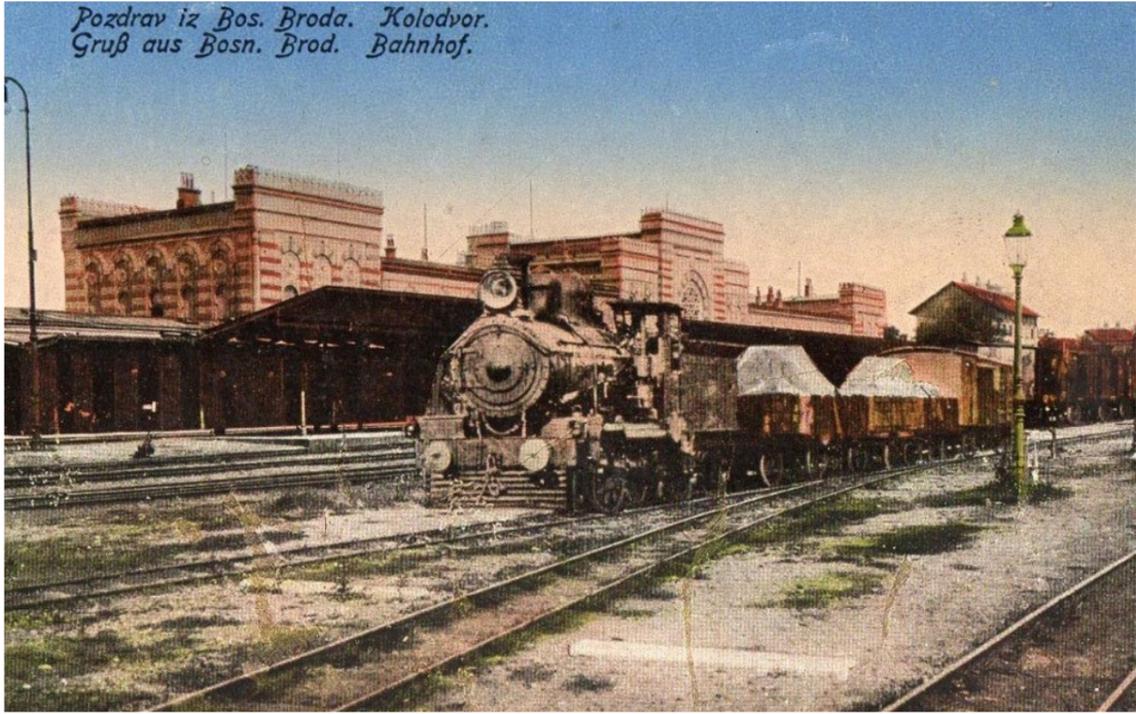


Abb. 1 - Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, kolorierte Postkarte, 1897

Abstract

This diploma thesis deals with the virtual reconstruction of the almost completely destroyed train station building in Bosanski Brod in Bosnia and Herzegovina. The building was built in 1897 according to the designs of the architect Hans Niemeczek and unfortunately largely destroyed in the course of the Second World War. Fortunately, however, parts of the two building annexes still exist today. The aim of the reconstruction is the virtual reconstruction of the station building in its original form. The station building could be almost completely reconstructed using the original plans, which were excavated by Miroslav Malinović for the project ERC#758099 in the *Arhiv Željeznice Federacije BiH*. Furthermore, the photo material collected from various archives helped with the reconstruction. Many postcards and other photographic images were discovered in the course of the online research. However, no plan or other clues to the premises on the first floor could be determined. In addition, it was not possible to find biographical notes on the architect of the station building, Hans Niemeczek, during the research. The aim of this work is both to scientifically document the project and to be a model for future work with comparable tasks.

Kurzfassung

Die vorliegende Diplomarbeit beschäftigt sich mit der virtuellen Rekonstruktion des fast gänzlich zerstörten Bahnhofsgebäudes in Bosanski Brod in Bosnien und Herzegovina. Das Bauwerk wurde 1897 nach den Entwürfen des Architekten Hans Niemeczek erbaut und im Zuge des Zweiten Weltkrieges leider weitgehend zerstört. Glücklicherweise sind aber heute noch Teile der zwei Gebäudeannexen vorhanden. Ziel der Rekonstruktion ist die virtuelle Wiederrichtung des Bahnhofsgebäudes in seiner ursprünglichen Form. Durch die Originalpläne, welche von Miroslav Malinović für das Projekt ERC#758099 im *Arhiv Željeznice Federacije BiH* ausgehoben wurden, konnte das Bahnhofsgebäude fast zur Gänze rekonstruiert werden. Weiters hat das aus verschiedenen Archiven zusammengetragene Fotomaterial bei der Rekonstruktion geholfen. Viele Postkarten und weitere fotografische Abbildungen konnten im Zuge der Onlinerecherche entdeckt werden. Allerdings konnte kein Plan oder andere Anhaltspunkte zu den Räumlichkeiten des ersten Obergeschoßes ermittelt werden. Zudem war es auch nicht möglich in der Recherche biografische Aufzeichnungen zum Architekten des Bahnhofsgebäudes, Hans Niemeczek, ausfindig zu machen. Ziel dieser Arbeit ist es, sowohl das Projekt wissenschaftlich zu dokumentieren, als auch ein Muster für zukünftige Arbeiten mit vergleichbaren Aufgabenstellungen zu sein.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Historische Hintergründe	6
2.1 Geschichtlicher Kontext des Eisenbahnausbaus	6
2.1.1 Machtpolitische Entwicklungen	6
2.1.2 Anfänge der Orientbahn	8
2.1.3 Die orientalische Frage	8
2.1.4 Die Okkupation	10
2.2 Überblick historischer Entwicklungen in Bosanski Brod	13
3. Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod	17
3.1 Die Architektur des Bahnhofsgebäudes	19
3.2 Autorenschaft	31
3.2 Orientalisierende Architektur in Bosnien und Herzegowina	35
3.3 Referenzbauten des Gebäudetyps „Bahnhof“	39
4. Virtuelle Rekonstruktion	43
4.1 Begutachtung und Bewertung der verfügbaren Materialien	43
4.2 Methodik	47
4.3 Dokumentation der Rekonstruktion	49
4.4 Einrichtung und Gliederung des 3D-Modells	85
5. Visualisierung	91
5.1 Visualisierung in Artlantis	91
6. Schlussbemerkungen	125
Literaturverzeichnis	126
Internetquellen	128
Abbildungsverzeichnis	129
Anhang	

1. Einleitung

Im Jahre 1897 in einer Ortschaft namens Bosanski Brod entlang des Save-Ufers wurde das in dieser Arbeit zu behandelnde Bauwerk errichtet. Es handelt sich dabei um ein Bahnhofsgebäude, welches in Folge der verwalterischen Übernahme Bosnien und Herzegowinas durch Österreich-Ungarn (nach europäischer Ermächtigung im Zuge des Berliner Kongresses 1878), erbaut wurde.

Wirtschaftspolitisch und militärstrategisch galt dieser Bau als Ausgangsbahnhof der Eisenbahnstrecke ins Innere des Landes, welche unter anderem die Landeshauptstadt Sarajewo erschloss. Der Ausbau dieser wichtigen Magistrale wurde bereits unmittelbar nach der Okkupation 1878 eingeleitet und bildete damit den ersten Schritt zur Annäherung an den Orient (vgl. Schiendl 1964: 244).

Das Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod wurde nach Plänen des „Civil-Architekten“ Hans Niemecek erbaut und weist von seiner Fassadengestaltung her „orientalisierende“ Gestaltungsmerkmale auf, welche im Zuge dieser Arbeit näher erläutert werden sollen.

Das hauptsächliche Ziel dieser Diplomarbeit ist es, das während des Zweiten Weltkrieges fast gänzlich zerstörte Bahnhofsgebäude im heutigen Bosanski Brod auf einer virtuellen Ebene zu rekonstruieren und dadurch die verlorene Baustruktur wieder erlebbar und greifbar zu machen. Außerdem werden wichtige geschichtliche und kunstgeschichtliche Aspekte betrachtet, welche die Verortung und Struktur des Baus weiter erklären sollen.

An dieser Stelle wird betont, dass die Arbeit im Zusammenhang mit dem ERCBOS-Projekt, einem vom europäischen Forschungsrat gefördertes Projekt mit der #758099 und dem Namen „THEKAISERSMOSQUES“ unter dem PI (Principal Investigator) Dr. Maximilian Hartmuth, angesiedelt am Institut für Kunstgeschichte der Universität Wien, entstand. Das Thema wurde über Dipl.-Ing. Dr. techn. Caroline Jäger-Klein an Dipl.-Ing. Dr. techn. Bob Martens herangetragen, mit der Bitte um Vergabe als Diplomarbeit zur virtuellen Rekonstruktion. Die Autorin hat diese Arbeit dann auf Basis des Plan- und Fotomaterials, das bereits im Zuge des ERCBOS-Projektes zusammengetragen werden konnte, verfasst.

Das Werkzeug der virtuellen Rekonstruktion konnte sich generell als sehr vorteilhaft für die Darstellungen von kriegsbedingt zerstörten Gebäuden behaupten. Auch im Zuge dieser Arbeit wird von diesem Werkzeug Gebrauch gemacht werden, um die Rekonstruktion des ehemaligen Bahnhofsgebäudes in Bosanski Brod zu ermöglichen.

Das Bauwerk ist nach dem Muster für virtuelle Rekonstruktionen von zerstörten Synagogen „wiedererrichtet“ worden. Die Vorgehensweise der Rekonstruktion ist innerhalb einer großen Sammlung an bereits abgeschlossenen Diplomarbeiten (etwa 70) unter der Leitung von Univ. Prof. Dr. Bob Martens nachvollzogen. Die dafür verwendeten Softwareprogramme belaufen sich auf ArchiCAD 22 und Artlantis 21.

Die Planunterlagen zum Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod wurden von Miroslav Malinović für das Projekt ERC#758099 im *Arhiv Željeznice Federacije BiH* ausgehoben und als Grundlage für die virtuelle Rekonstruktion zur Verfügung gestellt. Darin enthalten sind sowohl Grundriss des Erdgeschoßes, Ansichten, Schnitte, als auch Details zu Türen, Inneneinrichtung, Dachstuhlschnitte und Details zur Fassadengestaltung.

Darüber hinaus konnten Fotografien sowie ein Lageplan des Bauwerkes, welche in Schiendl (1964) *„Die Eisenbahnen in Bosnien und Herzegowina 1867-1918“* abgebildet sind, bei der Rekonstruktion helfen. Die Fotografien stammen aus der Sammlung August Zopf, dem Archiv von Helmut Griebel und dem Privatarchiv von Horst W. Kurdivovsky. Weitere fotografische Abbildungen konnten in der Sammlung von Gerald Breiffuss und im Digitalisat der Österreichischen Nationalbibliothek aufgefunden werden. Dazu kommt eine Vielzahl an Fotografien und Postkarten, teilweise auch koloriert, welche im Zuge der Onlinerecherche entdeckt wurden.

Die wichtigsten literarischen Quellen, die in der Erstellung dieser Arbeit herangezogen wurden, belaufen sich auf folgende.

Bei der Thematik zur Schmalspurenbahn konnte Schiendl (1964) *„Die Eisenbahnen in Bosnien und Herzegowina 1867-1918“* detaillierte Einblicke in die Entstehung des Eisenbahnnetzes in Bosnien und Herzegowina geben.

Zur Geschichte und zu allgemeinen historischen Hintergründen Bosnien und Herzegowinas hat Malcolm (1994) *„Bosnia. A Short History“* beigetragen, wobei sich vor allem das Kapitel 11 *„Bosnia under Austro-Hungarian rule, 1878-1914“* als hilfreich erwies. Weitere Informationen und Erläuterungen zur Zeit der Habsburger-Verwaltung in Bosnien und Herzegowina wurden aus Donia (1981) *„Islam under the double eagle: The Muslims of Bosnia and Hercegovina, 1878-1914“* entnommen. Allgemeine Hintergründe zu Renovierungsarbeiten und Neubauten während der k.u.k Herrschaft in Bosnien und Herzegowina wurden aus Stix (1887) *„Das Bauwesen in Bosnien und Hercegovina vom Beginn der Occupation durch die österr.-ung. Monarchie bis in das Jahr 1887: eine technischstatistische Studie nach amtlichen Quellen“* aufgegriffen. Eine weitere

Grundlage zu den damaligen ausgeführten Bauwerken der k.u.k bosnisch-herzegowischen Landesregierung, sowie weitere Informationen zu Bosnien und Herzegowina, bot das *„Kronprinzenwerk“* *„Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild“*, welches von Kronprinz Rudolph (verst. 1889) angeregt wurde. Genauer gesagt das Band mit der Nummer 22 *„Bosnien und Hercegovina“*, welches 1901 erschien. Ein weiterer Einblick in die osmanische Provinz konnte mit Renner (1896) *„Durch Bosnien und die Hercegovina kreuz und quer. Wanderungen.“* stattfinden. Dort wird in der Art eines Reiseberichtes auch Bosanski Brod erwähnt und beschrieben.

Spezifisch zum *„orientalisierenden“* Stil wurde Zäh (2013) *„Die orientalisierende Architektur als ein stilistischer Ausdruck des offiziellen Bauprogramms der k.u.k. bosnisch-herzegowinischen Landesregierung 1878-1918“* herangezogen. Zäh beschreibt in dieser Publikation verschiedene bedeutende Bauwerkstypen aus der Zeit der verwalterischen k.u.k Herrschaft in Bosnien und Herzegowina und geht dabei auf die gestalterischen Merkmale des *„orientalisierenden“* Baustils ein. Dabei greift er auch das Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod auf und beschreibt außerdem die noch bestehenden Überreste des Bauwerks. Ebenfalls wurde ein literarischer Eintrag aus der Zeitung *„Bosnische Post“* (1897) zur Verfügung gestellt, welcher sowohl den Baukörper und die Fassade des Bahnhofsgebäudes, als auch einige innere Räumlichkeiten anführt.

Im zweiten Kapitel dieser Arbeit wird grob der historische Hintergrund zur Entstehung des Eisenbahnausbaus in Bosnien und Herzegowina beschrieben und in Folge wird auch näher auf den Ort Bosanski Brod und dessen Geschichte eingegangen.

Das dritte Kapitel grenzt den Blick auf das Bauwerk ein. Hier soll die Architektur des Bahnhofes anhand der Struktur des Baukörpers, des Fassadenaufbaus, der Konstruktion und letztlich anhand der Beschreibung der Innenräume und ihrer Verortung, erklärt werden. Darüber hinaus wird näher auf den Architekten Hans Niemeczek geblickt. Im Zuge dessen wird dann versucht durch Vergleiche mit in ihrem Ausdruck ähnlichen Bauten der Zeit in Bosnien und Herzegowina, die Gestaltungsmerkmale und Spezifika des *„orientalisierenden“* Baustils aufzugreifen. Der Grundriss des Bahnhofes wird des weiteren mit anderen in ihrem Aufbau vergleichbaren Bahnhofgrundrissen betrachtet.

Der vierte Abschnitt bildet dann den Hauptteil dieser Arbeit und beläuft sich auf eine detaillierte Begutachtung und Bewertung der verfügbaren Materialien, eine Erklärung der Methodik, eine ausführliche Dokumentation der virtuellen Rekonstruktion und schließlich eine Erläuterung zur Einrichtung des 3D-Modells.

Das fünfte Kapitel zeigt die Ergebnisse der fotorealistischen Abbildungen, welche mit Hilfe des Rendering-Programms Artlantis 21 erzeugt wurden und bildet den Abschluss der virtuellen Rekonstruktion.

Der letzte und sechste Abschnitt beläuft sich auf Schlussbemerkungen, die sowohl aus der Zusammenfassung der Ergebnisse bestehen, als auch aus einem Ausblick, was mit dieser Arbeit noch nicht erforscht oder gelöst werden konnte.

An dieser Stelle soll noch festgehalten werden, dass die heutige Stadt Brod oder Bosanski Brod im Laufe ihrer Geschichte verschiedene Bezeichnungen hatte. Unter anderem Bosnisch Brod, Türkisch Brod, Turski Brod, Bosanski Brod und nach heutigem Stand offiziell Brod. Um die Stadt Brod eindeutig vom anderen (slawonischen) Brod in Kroatien zu unterscheiden, wird in dieser Arbeit weiterführend der Name Bosanski Brod verwendet.



Abb. 3 - Bahnhof in Bosanski Brod, Postkarte, 1910



Abb. 4 - Bahnhof in Bosanski Brod, Fotografie, 1897



Abb. 2 - Bahnhof in Bosanski Brod, straßenseits, kolorierte Postkarte, 1917

2. Historische Hintergründe

Im folgenden Kapitel sollen wichtige historische Ereignisse, die schlussendlich alle im Zusammenhang mit der Entstehung des Eisenbahnausbaus in Bosnien und Herzegowina und der daraus resultierenden Errichtung des Bahnhofsgebäudes in Bosanski Brod stehen, erläutert werden.

2.1 Geschichtlicher Kontext des Eisenbahnausbaus

2.1.1 Machtpolitische Entwicklungen

Um die Entwicklung dieses einzigartigen Eisenbahnverkehrsnetzes zu ergründen muss man aus historischer Sicht fast Jahrhunderte zurückblicken und die österreichischen und europäischen Einflüsse und Entwicklungen der Zeit betrachten.

Die Adelsfamilie der Habsburger hat mehr als 8 Jh. lang als Herrscherfamilie enorme Macht ausgeübt. Der Anfang des 16. Jh. war jedoch geprägt durch den Abwehrkampf gegen das osmanische Reich, welches mit seinen Streitkräften immer weiter ins Zentrum Europas einzudringen versuchte. Der Höhepunkt ist geschichtlich wohl mit der vergeblichen Belagerung Wiens 1683 durch das osmanische Reich zu verankern.

Prinz Eugen von Savoyen konnte dann 1697 bei der Schlacht von Zenta in Ungarn einen großen Sieg gegen die Türken erringen und daraufhin ins Zentrum Bosnien und Herzegowinas, nach Sarajewo, eindringen (vgl. Malcolm 1994: 84).

Darauffolgend wurde 1699 der „*Friede von Karlowitz*“ geschlossen um den Krieg zu beenden und war damit auch kennzeichnend für den voranschreitenden Rückzug des Osmanischen Reiches aus Europa (vgl. ebd.: 85). Transsylvanien und Ungarn wurden an die Habsburger übergeben und Venedig konnte sich große Gebiete in Griechenland und Dalmatien sichern (vgl. Malcolm 1994: 85).

Als 1714 grobe Verletzungen des Friedensvertrages durch die Venezianer getätigt wurden, brach erneut ein Krieg aus, in welchem sich Österreich wieder an die Seite von Venedig stellte. 1716 konnte Prinz Eugen von Savoyen einen weiteren Sieg gegen die Osmanen in Petrovaradin beanspruchen. Beim „*Frieden von Passarowitz*“ im Jahre 1718 wurde Österreich südlich der vorhergegangenen Grenze ein Streifen von bosnisch-herzegowinischem Land zugesprochen und die Venezianer konnten sich weitere Teile Dalmatiens sichern (vgl. Malcolm 1994: 86).

Im Jahre 1736 kam es zur Verletzung des „*Frieden von Passarowitz*“ durch Österreich, die eine Invasion nach Bosnien und Herzegowina durchführten. Sie scheiterten an ihren Plänen und mussten 1739 beim „*Frieden von Belgrad*“ alle Gebiete südlich der Save, außer einer Festung, abtreten. Die aus dem Vertrag hervorgekommene Grenze

bildet bis heute die nördliche Grenze Bosnien und Herzegowinas (vgl. Malcolm 1994: 86).

Das Habsburgerreich wurde dann mit Ende der Napoleonischen Kriege und dem Wiener Kongress, welcher 1815 stattfand, weiter vergrößert. Vom heutigen Rumänien als östlichster Punkt nach Mailand als westlichster und von Kroatien dem südlichsten Punkt nach Krakau dem nördlichsten Punkt.

Trotz seiner immensen Größe war das Kaiserreich Österreich in einer finanziell sehr schlechten Lage, denn es gab kaum industrielle Nutzungen im Reich sondern eine deutliche landwirtschaftliche Ausprägung (vgl. Schiendl 1964: 10).

Durch die Vielschichtigkeit von Nationalitäten und verschiedensten Ethnien kam es außerdem zu immer weiter ausschreitenden Auseinandersetzungen. Eine spürbare Vereinigung aller Völker des Reiches war auch unter der langen Herrscherzeit von Kaiser Franz Joseph I. nicht möglich. Es folgten Niederlagen für das Kaiserreich Österreich und es verlor immer weiter an Macht und hat dann mit der Auflösung des Deutschen Bundes und dem Aufstieg Preußens als Großmacht endgültig seine Führungsrolle verloren. All diese Vorfälle hatten große außenpolitische Veränderungen für Österreich zur Folge. Das Kaiserreich musste sich umstrukturieren und neue Wege des Wachstums für sich entdecken. Niederlagen und Machtverluste im Süden und Westen Mitteleuropas zwangen zu einer Umorientierung auf den Südosten Europas, also den Balkanraum. Die Vorstellung war eine direkte Verbindung zum griechischen Hafen Saloniki zu erschaffen und somit den Orient-Handel im Zentrum Europas zu dominieren (vgl. Schiendl 1964: 12).

Bei diesem Anliegen war Österreich jedoch nicht allein, auch Russland beanspruchte aus geopolitischem Interesse diese Route für sich zu gewinnen. Russland hatte dazu auch eine weit in die Geschichte zurückreichende Tradition als Beschützer der Slaven im Balkanraum vorzuweisen (vgl. Donia 1981: 9).

Als das Kaiserreich Österreich 1866 eine Niederlage gegen Preußen einstecken musste, nutze Ungarn diese Gelegenheit und handelte einen schon lange anhaltenden Wunsch aus und zwar eine Positionierung Ungarns als gleichberechtigten Staat mit dem Österreichischen Kaiser als König Ungarns.

So entstand letztlich die Doppelmonarchie. Durch den geschaffenen Ausgleich kam es dann zu einer Teilung in drei Staatsgebilde: Österreich, Ungarn und als Bindeglied die Habsburger Monarchie (vgl. Schiendl 1964: 13).

Danach kam es auch zur Etablierung vieler neuer Institutionen, die teilweise von Österreich und Ungarn zusammen, oder auch getrennt geführt wurden.

Dies bedeutete komplizierte Namen und Abkürzungen für verschiedene Organisationen (vgl. Schiendl 1964: 14). Jene Teilung von Angelegenheiten hat sich dann im Fall von Bosnien und Herzegowina als Fehlgriff entpuppt. Die führte nämlich später dazu, dass in Fragen des Eisenbahnausbaus, Sarajewo und Wien nicht das letzte Wort hatten, sondern Budapest. So kam es in dieser Sache immer wieder zu Interessenskonflikten, die ein Vorankommen österreichischer Ziele schwer machten (vgl. ebd.).

2.1.2 Anfänge der Orientbahn

Zwei grundsätzliche Vorstellungen und Ziele waren ab 1866 in Österreichs Eisenbahnpolitik im Balkanraum von großer Bedeutung. Einerseits die verkehrstechnische Eisenbahnbindung zur abgeschiedenen Provinz Dalmatien und andererseits eine Verbindung zu Konstantinopel zu schaffen, um diese wichtige Handelsroute für sich beanspruchen zu können und den wirtschaftlichen Wachstum des Reiches voranzutreiben. An dieser Stelle kam die Errichtung einer „Orientbahn“ ins Bild. Dank der Zustimmung des Osmanischen Reiches und des Sultans Abdul Aziz Han 1867 konnte eine rasche Einigung bei der Schaffung einer Orient-Verbindung gefunden werden (vgl. Schiendl 1964: 15).

Beide Parteien waren sich des enormen Machteinflusses einer verbindenden Eisenbahnroute vom Okzident in den Orient bewusst und wollten klarerweise daran profitieren. Auch der Zuspruch von Seiten der Bevölkerung war in Österreich-Ungarn groß.

Schließlich wurde 1870 ein Staatsvertrag vom österreichisch-ungarischem Außenminister Beust und dem Großwesir Ali Pascha abgeschlossen. Dieser Vertrag beinhaltete die Verbindung der Eisenbahn zwischen den osmanischen Bahnen und Österreich-Ungarn durch Bosnien und Herzegowina und Anschluss in Novi. Allerdings gab es keinen Zuspruch von seiten Ungarns in dieser Sache. Denn, wie bereits erwähnt, kam es zu vielerlei Interessenkonflikten und Ungarn hatte eigene nationalistische Anliegen zu vertreten. Der Einspruch Ungarns in dieser Angelegenheit war der erste von vielen, die bis 1916 folgten (vgl. Schiendl 1964: 16).

2.1.3 Die orientalische Frage

Während des 19. Jh. kam es zur Konfrontation Österreichs an der Grenze im Südosten. Nämlich wurde die „orientalische Frage“ und die Rolle der Balkanvölker diesbezüglich aufgeworfen. Denn das Osmanische Reich wurde immer weiter zurückgedrängt und verlor seine Machtposition etwa durch den verlorenen Krimkrieg gegen

Russland 1853, der im darauffolgenden Pariser Friedensvertrag 1856 mündete. Das Osmanische Reich konnte jedoch die Ziele des Vertrages nicht vollständig erfüllen, so mangelte es an Schutz für die nicht muslimischen Völkergruppen in der Balkanregion und sie konnten weiters auch keine Ordnung an den Grenzen zu Russland und Österreich sicherstellen.

Das dadurch entstandene Machtvakuum spielte dem Zarenreich in die Hände und so konnte Russland durch Verbreitung von Propaganda auf viel Zustimmung in der slawischen Bevölkerung treffen.

In Herzegowina ansässige Christen fühlten sich bedrängt und diskriminiert und haben 1875 eine blutige Rebellion gegen die Osmanische Herrschaft eingeleitet, diese verbreitete sich dann recht schnell auch auf den Rest Bosniens. Die Rebellion wurde letztendlich von den Osmanen niedergeschmettert. 1876 folgte dann die Kriegserklärung von Serbien und Montenegro an das Osmanische Reich. Das Ziel war es Bosnien und Herzegowina für sich zu gewinnen. Die Serben scheiterten jedoch an ihren Plänen und konnten von den Türken abgewehrt werden (vgl. Schiendl 1964: 24).

Im April 1877 fasste Russland den Entschluss den Krieg gegen das Osmanische Reich auszurufen um seinen Verbündeten aus dem Balkan zu helfen (vgl. Donia 1981: 9).

Nach dem Sieg Russlands wurde 1878 der „Friede von San Stefano“ von Russland diktiert. Da dies Russland eine freie Verbindung zum Bosphorus und ans Schwarze Meer sicherte, waren die anderen Großmächte, vor allem England und Österreich-Ungarn, nicht zufrieden.

Mit dem Hintergedanken San Stefano aufzuheben und eigene Mächte im Kontinent geltend zu machen, bot sich der Reichskanzler Deutschlands Otto von Bismarck als Vermittler an und lud alle Parteien zum Berliner Kongress ein. Dort wurden wichtige Verhandlungen zur Zukunft Europas geführt mit einem Ergebnis, welches für Russland nicht allzu vorteilhaft ausfiel.

Ausschlaggebend für Österreich-Ungarn war letztlich die Ermächtigung in Bosnien und Herzegowina einmarschieren und die Verwaltung der osmanischen Provinz übernehmen zu dürfen (vgl. Donia 1981: 10).

2.1.4 Die Okkupation

Nachdem der Berliner Vertrag 1878 unterfertigt wurde, machten sich österreichisch-ungarische Militärtruppen, aus Dalmatien mobilisiert, auf den Weg zur nördlichen Grenze zu Bosnien und Herzegowina. 16.000 Soldaten wurden dort positioniert. Da in Bosnisch-Brod zu jener Zeit keine Brücke über der Save vorhanden war, musste eine vorübergehende Pontonbrücke errichtet werden, um die militärische Truppenbewegung zu gewährleisten.



Abb. 5 - Österreichisch-Ungarische Truppen überqueren den Save Fluss bei Brod, 1878

Dieses Prinzip wurde auch an einer anderen Stelle der Save eingesetzt und weiters rückte eine Division südwestlich aus Dalmatien ein.

Schlechte Wetterbedingungen und eine katastrophale Infrastruktur innerhalb Bosnien und Herzegowinas erschwerten den weiteren Vormarsch Richtung Süden. Insurgenten und rebellierende osmanische Soldaten sorgten außerdem für heftige und blutige Widerstände, die letztlich eine Aufstockung des Militärs auf 155.000 Mann forderten. Um den Abtransport von Verletzten und den Nachschub an Militärtruppen zu gewährleisten wurde bald die Dringlichkeit eines Eisenbahnnetzausbaus erkannt (vgl. Schiendl 1964: 28).

Um dann schnell eine Nachschublinie herzustellen, entschied sich die Kriegsverwaltung der Okkupationsarmee für ein Schmalspurnetz, welches sich auch in der kurvigem Terrain-Beschaffenheit Bosnien und Herzegowinas als vorteilhaft erwies. Da Österreich-Ungarn durch bisher verlorene Kriege und Militärausgaben jedoch stark verschuldet war, musste auch nach vollendeter und geglückter Okkupation eine kostengünstige Variante zur Fortführung des Eisenbahnausbaus gewählt werden. So sprach sich das Reichskriegsministerium für die Weiterführung des Schmalspurnetzes aus (vgl. Schiendl 1964: 74).

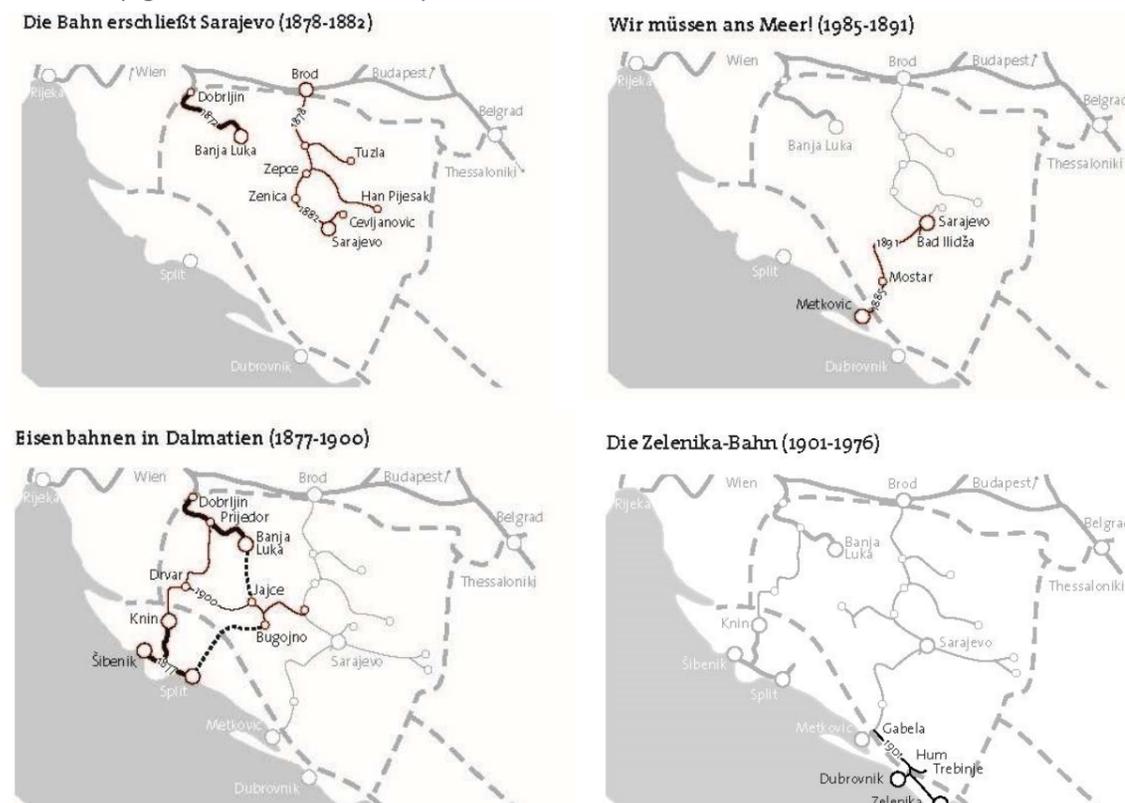


Abb. 6 - Illustr. Kartenmaterial, 2013, Urheber: Michael Franke

In den obigen Darstellungen von Franke (2013: 37-41) können die Normalspur (in dicken Linien) - bzw. vorwiegend Schmalspurnetze (in dünnen Linien), die sich durch Bosnien und Herzegowina ziehen, erkannt werden. Bis Bosanski Brod wurde auf der Normalspur 1435 mm gefahren und dann auf die „bosnische“ Schmalspur 760 mm umgestiegen. Durch engere Bogenradien kann die Schmalspur eine bessere Anpassung an das Terrain bewerkstelligen und führt auch zu geringeren Achlasten als die Bahnen der Normalspur (vgl. Bergh 2001:10).

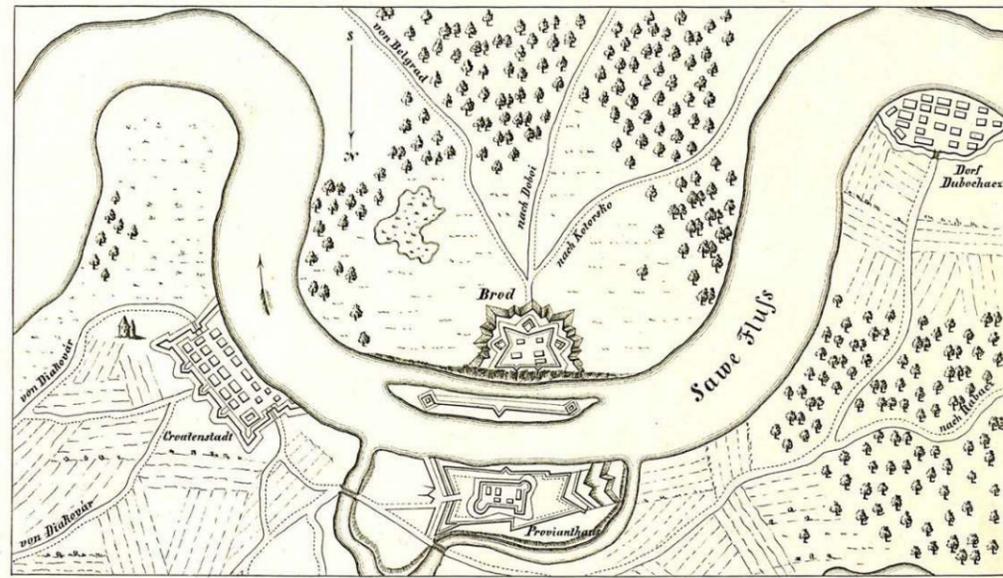


Abb. 7 - Plan der Festung Brod und Umgebung, 1698

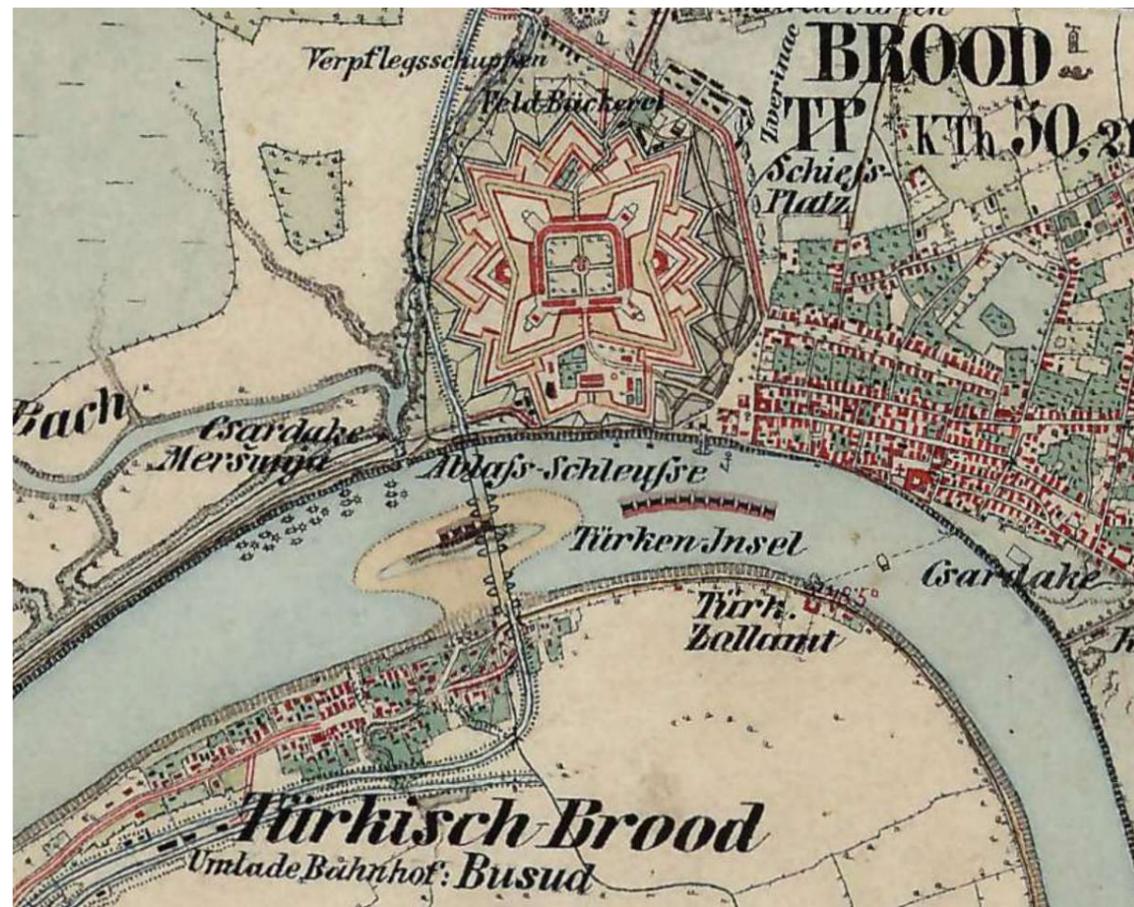


Abb. 8 - Plan Türkisch Brood, vor 1869

2.2 Überblick historischer Entwicklungen in Bosanski Brod

Im Norden von Bosnien und Herzegowina befindet sich die kleine Stadt Bosanski Brod. Sie ist im Kanton Posavina am südlichen Ufer des Save Flusses situiert. Genau gegenüber am Nordufer ist die Stadt Slavonski Brod anzutreffen. Beide sind mit einer Brücke verbunden, welche 1880 errichtet wurde. Aufzeichnungen über die Geschichte der Stadt datieren bis ins Mittelalter zurück, damals wurden Brod und Slavonski Brod vom Stamm der Boricević gehalten (vgl. Vuleta 2016: 85).

Im Jahre 1536 wurde Brod vom Osmanischen Reich eingenommen, welche die Stadt als Grenzhochburg nutzten. Im Zuge des Krieges zwischen Österreich und des Osmanischen Reiches von 1688-1691 wurde die Siedlung und Grenzburg der Türken vollkommen zerstört. Wie bereits im letzten Kapitel erwähnt, wurde dann 1739 im „Frieden von Belgrad“ der Save Fluss und somit daran angrenzend die Stadt Brod als nördliche Grenze des Osmanischen Reiches bekundet und auf den Namen Türkisch Brod umbenannt.

Bis 1878 blieb diese Grenze auch strikt vorhanden und war im Großen und Ganzen ein defensiver Grenzstützpunkt von Seiten des Osmanischen Reiches als auch von Österreich-Ungarn (vgl. Vuleta 2016: 85).

Der große Umschwung und wirtschaftliche Wachstum von Bosanski Brod kam nach militärischem Einmarsch und darauffolgender verwalterischer Übernahme Bosnien und Herzegowinas durch Österreich-Ungarn und den daraus resultierenden Eisenbahnausbau und Beginn der Industrialisierung (vgl. ebd.).

Eine Beschreibung von Bosanski Brod findet sich in Renner (1896:1-3) in der Art eines Reiseberichts wieder. Er schildert die kleine Ortschaft, die damals nicht mehr als 2000 EinwohnerInnen zählte, als wenig ereignisreich für Reisende. Er geht weiter auf die schlanken Minarette des Ortes ein, welche für ihn eine Überquerung in das islamische Land repräsentierten. Des weiteren beschreibt er die mohammedanischen Wohnhäuser, welche aus Holz gefertigt auf Pfählen errichtet wurden, da die Gegend der Nähe zum Fluss Save schuldend, Überschwemmungen ausgesetzt war. Überdies erzählt er von fremdländisch gekleideten Einheimischen, die ihm, in der Restauration des (ersten) Bahnhofes in Bosanski Brod sitzend, einen Blick in die orientalische Lebensweise gaben.

Abb. 7-9 zeigen die Entwicklungen der Ortschaft, welche durch kriegerische Auseinandersetzungen beider Großmächte immer wieder in Mitleidenschaft gezogen wurde.



Abb. 9 - Plan Bosanski Brod, vor 1887 (E.St. steht für „Eisenbahnstation“)

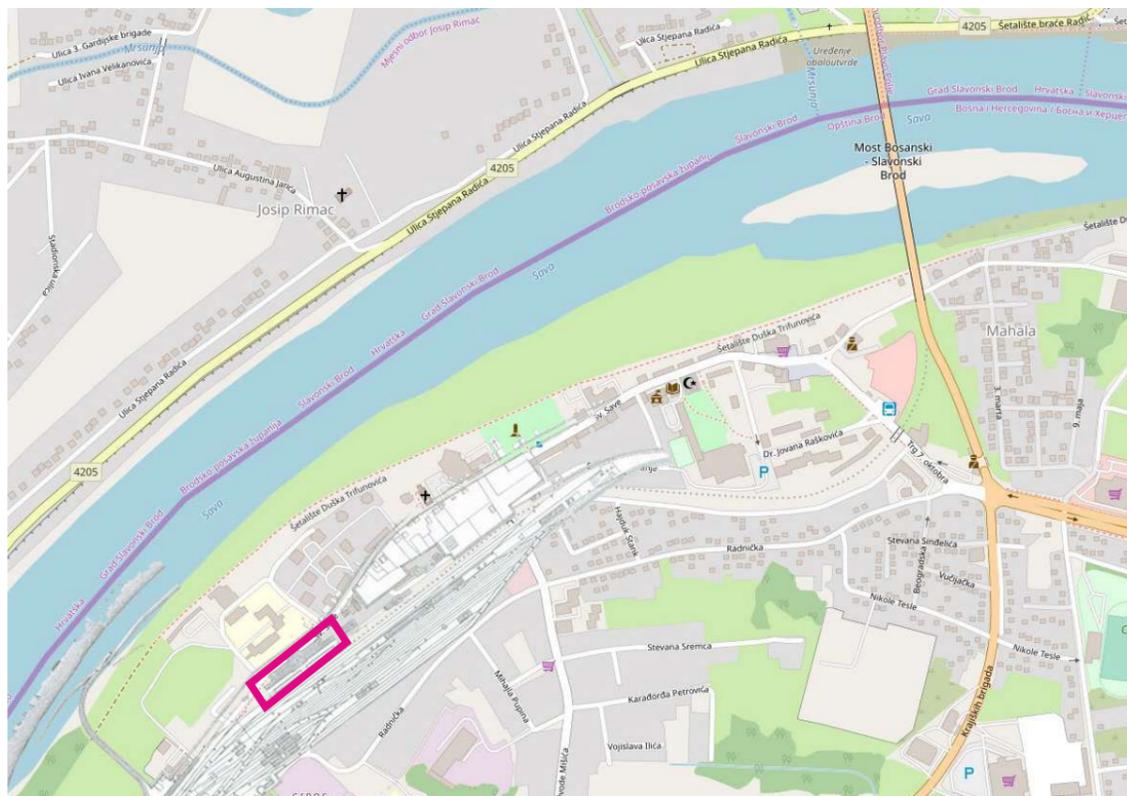


Abb. 10 - Google Maps Aufnahme, 2022; darübergelegter Lageplan des Bahnhofsgeländes

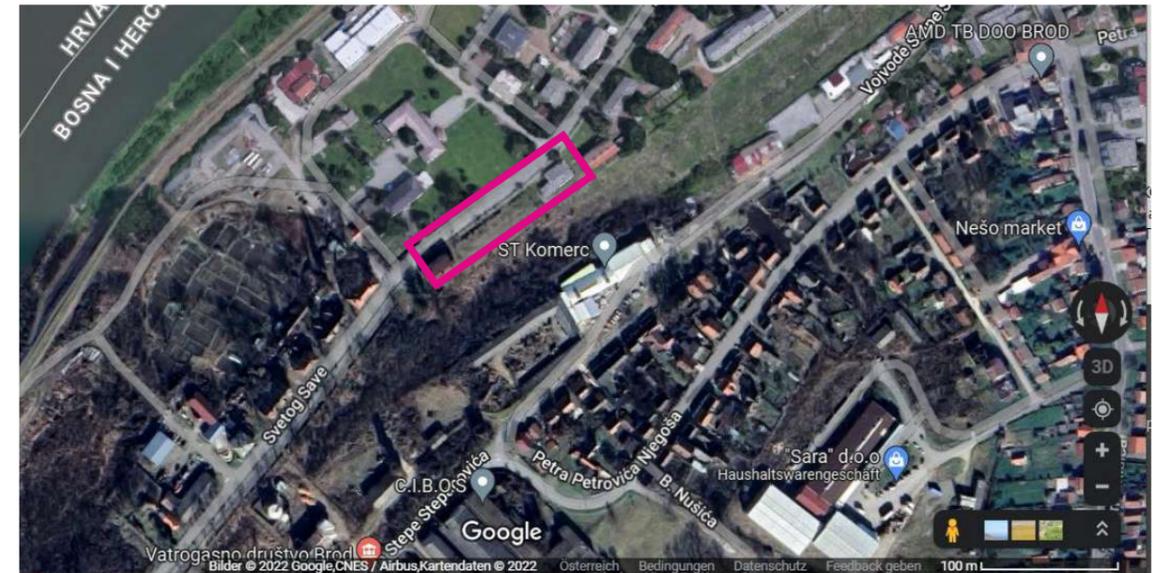


Abb. 11 - Google Maps Aufnahme, 2022

Im weiteren Zuge dieser Arbeit soll das zu rekonstruierende Bahnhofsgebäude im Kontext der heutigen Stadt Bosanski Brod situiert werden. Obwohl fast die gesamte Baustruktur während des Zweiten Weltkrieges zerstört wurde, sind noch zwei kleine Gebäudeflanken vorhanden, welche eine Verortung des Gebäudes auf Google Maps erleichtert haben. In Abb. 11-12 sind jene Überreste markiert und ersichtlich. In Abb. 10 wurde der Versuch unternommen einen alten Lageplan des Bahnhofsgeländes in eine aktuelle Karte der Stadt zu setzen. Wieder bestätigt sich die Lage und damit auch die klare Verortung im Stadtgefüge.

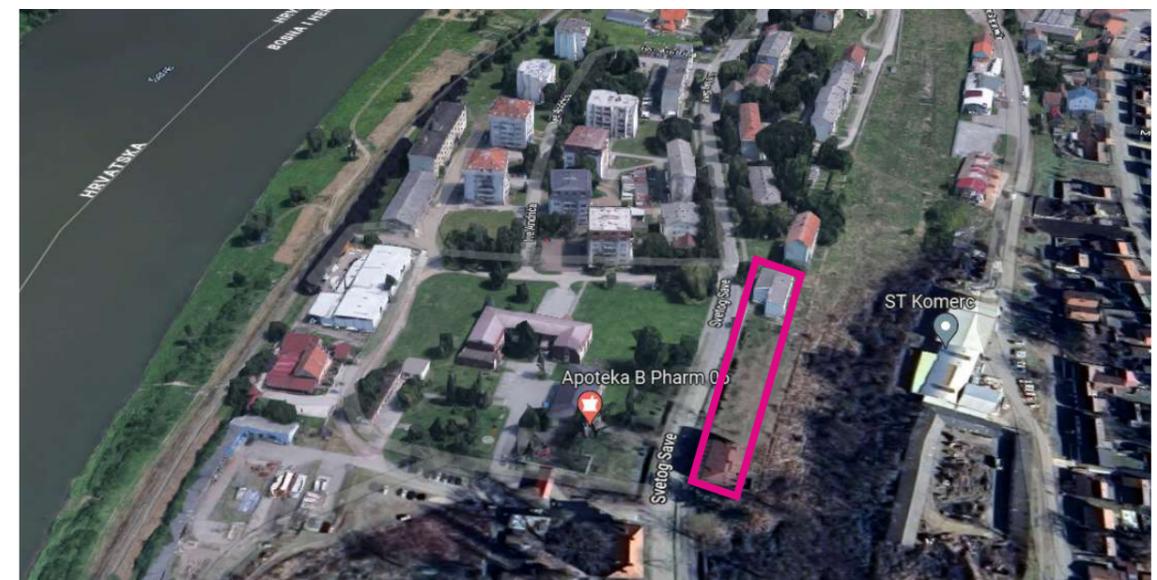


Abb. 12 - Google Maps Aufnahme, 2022

3. Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod

Nachdem nun ein grober historischer Kontext mit den verbundenen machtpolitischen Verflechtungen im vorangegangenen Kapitel geschaffen wurde, widmen wir uns nun dem wohl spektakulärsten Bahnhofsgebäude, das je in Bosnien und Herzegowina erbaut wurde. Besonderes Augenmerk soll diesbezüglich auf die Architektur des Gebäudes, den Architekten Hans Niemecek sowie die historische Signifikanz des „pseudo-maurischen“ beziehungsweise „orientalisierenden“ Stils gelegt werden. In weiterem Zuge wird ein Vergleich mit Referenzbauten, welche eine gleichartige Ausdrucksweise und ähnliche Merkmale aufzeigen, gezogen.

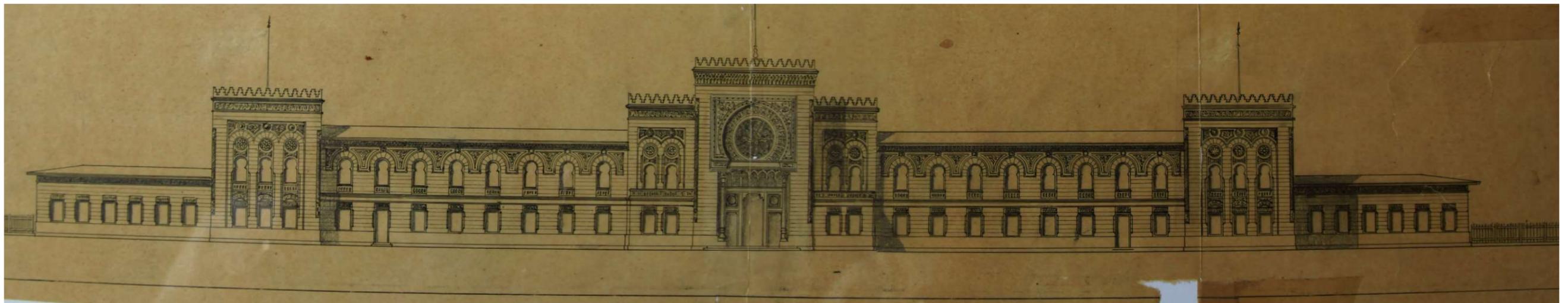


Abb. 13 - Ansicht Nord, straßenseits, 1897

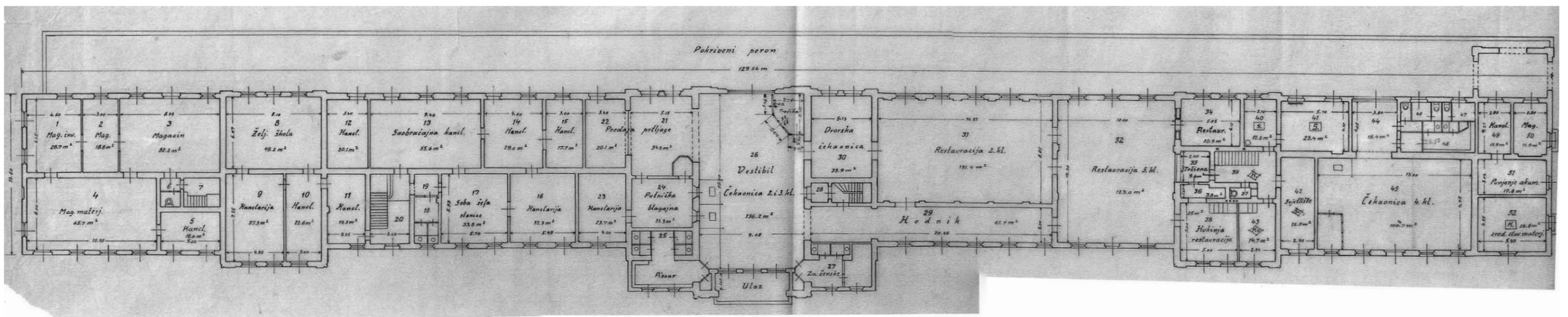


Abb. 14 - Grundriss Erdgeschoß, 1907



Abb. 15 - Rathaus in Bugojno, Fotografie, 2022



Abb. 16 - Sarač Haus in Jajce, Fotografie, 2019



Abb. 17 (li. u. re.) - Detailaufnahme Sarač Haus, 2019



Abb. 18 - Bezirksamt in Travnik, Fotografie, 2019



Abb. 19 - Rathaus (heute Nationalbibliothek) in Sarajewo, Fotografie, 2013



Abb. 20 - Ansicht Nord, Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, straßenseits, 1907

3.1 Die Architektur des Bahnhofsgebäudes

Struktur des Baukörpers

Farbschema

Zuerst wird an dieser Stelle noch ein Exkurs zum Farbschema des Bahnhofsgebäudes eingefügt. In den Abbildungen 15-19 sind vier Gebäude aus der Zeit der Habsburger-Verwaltung in Bosnien und Herzegowina erkennbar. Das Rathaus in Bugojno, das Sarač Haus in Jajce, das Bezirksamt in Travnik und das ehemalige Rathaus in Sarajewo. An den bildlichen Darstellungen wird ersichtlich, dass sich die jeweiligen Farbtöne der Rot-Gelben Fassaden bei allen Bauwerken unterscheiden. Das Sarač Haus ist, wohlgemerkt, jedoch das einzige unter diesen Gebäuden, welches nach seiner Errichtung keine Restaurierung oder Rekonstruktion der Fassade erfahren hat. So ist in Abb. 16 und 17 das ursprüngliche, aber deutlich verblasste, Farbschema ersichtlich. In Abb. 19 ist die Fassade des ehemaligen Rathauses in Sarajewo erkennbar. Diese wurde nach der Zerstörung komplett rekonstruiert und wird mit seiner Farbgebung auch als Muster für das Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod herangezogen werden.

Das Farbschema der k.u.k Bauten in Bosnien und Herzegowina wird in Renner (1896: 57) wie folgt beschrieben „[...] Schreiten wir weiter nach Osten fort, in der Richtung gegen das Kastell, so kommen wir zu einem grossen neuen Gebäude maurischen Stils in rothen und gelben Ziegeln (roth und gelb sind die bosnischen Landesfarben), das einen imponirenden Eindruck gewährt. [...]“.

Diese zeitgenössische Quelle zeigt im Bezug auf das Farbschema einen weiten Interpretationsspielraum auf, welcher in der „Restaurier-Historie“ an den unterschiedlich ausgelegten Ergebnissen (vgl. Abb. 15,18 und 19) erkennbar ist.

Kubatur

Grundsätzlich wird man sich beim Betrachten der Pläne vom 1897 fertiggestellten Aufnahmegebäude des Bahnhofs zu allererst der schieren Größe des Bauwerks bewusst. Der knapp 120 Meter lange, längsrechteckige Baukörper wird vom Mittelpunkt hinweg, welcher durch einen hervorragenden 10 Meter hohen Torbogen betont wird, symmetrisch ausgebildet. Wie in Abb. 13 erkennbar, gestaltet der Hauptrisalit mit den angrenzenden, etwas niedrigeren und axialsymmetrisch aufgebauten Seitenrisaliten, den Mittelteil aus. Angrenzend daran befinden sich ebenfalls zweigeschoßige,

symmetrische Längsschiffe, welche wiederum etwas niedriger sind als die Seitenrisalite. Die Längsschiffe werden, ebenso symmetrisch, von zwei zweigeschoßigen Eckrisaliten abgelöst, welche sich auf gleicher Höhe mit den Seitenrisaliten des Mittelteils befinden. Zuletzt können, wie in der Ansicht in Abb. 13 ersichtlich, die eingeschößigen Annexe des Bauwerks identifiziert werden. Sie erzeugen in ihrer Abtreppung den größten Höhenunterschied zwischen den Bauteilen des Baukörpers.

Eine Ausnahme zum sonst streng symmetrischen Grundriss bildet ein rechteckiger Zubau mit einem pavillonähnlichen Vorbau bahnseits, welcher laut Plänen aus dem Eisenbahnarchiv in Sarajewo, nachträglich hinzugebaut wurde. Dieser ist im Grundriss in Abb. 14 erkennbar.

Das Bauwerk ist bahnseits Richtung Süden und straßenseits Richtung Norden (zum Fluss Save) ausgerichtet.

Weiters lassen sich im Grundriss straßenseits Rück- und Vorsprünge der Bauteile erkennen. Bahnseits bleibt die Verwendung solcher Tiefensprünge weitgehend weg, vermutlich aus Gründen der Funktionalität, um einen ungestörten Bewegungsfluss der BesucherInnen zu gewährleisten.

Eine weitere Erzeugung von Tiefe wird straßenseits mit den im 1. Obergeschoß liegenden Terrassen oder Flachdächer erreicht, welche die Risaliten in ihrer Vertikalität zurücknehmen und dadurch wieder zu einer Betonung des Hauptrisaliten und des Torbogens führen. Dieser bildet eine Nische aus.

Fassade

Nordfassade straßenseits

Der Sockelbereich hebt sich durch eine hellere Farbe (wahrscheinlich Weiß) von der Fassade ab und umfasst die gesamte Fassadenseite. Die Außenhaut ist durch horizontale Putzbänder in abwechselnden Farben (Rot und Gelb) durchgestaltet.

Das Erdgeschoß beinhaltet 42 Fassadenöffnungen, wobei 8 davon Türöffnungen und die restlichen 34 Fensteröffnungen ausbilden. Der Hauptrisalit beinhaltet 3 Türachsen, die Seitenrisalite jeweils 2 Fensterachsen. Anschließend besitzen die Seitenschiffe jeweils 7 Fensterachsen und 1 Türachse. Die Eckrisalite bilden jeweils 3 Fensterachsen aus. Die im Osten gelegene Annexe beinhaltet 5 Fensterachsen und 1 Türachse. Die im Westen gelegene Annexe hingegen 5 Fensterachsen und 2 Türachsen. Alle Fenster und Türen sind rechteckig ausgeführt und nach oben hin an der Fassade mit rechteckigen Putzdekorationen verziert. Sowohl die Fensterrahmen, als auch die Türen sind aus Holz gestaltet. Vor den Türen sind Eingangsstufen, zwei an der Zahl, platziert.

Der Hauptrisalit bildet eine Nische aus, die 3 Türen mit hufeisenförmigen Abschlüssen enthält, welche mit rot-gelb abwechselnden Putzdekoration umrahmt und eckig umrandet sind, resultierende Zwickel werden mit Flächenfüllornamentik ausgestaltet. Ein Gurtgesims an den Längsschiffen trennt das Erdgeschoß in der Fassadengliederung zum ersten Obergeschoß ab. An den einstöckigen Annexen des Bauwerkes wird dieses Gesims weitergeführt, darüber befinden sich Oberlichten. Der Annex hin nach Osten hat 6, der gegenüberliegende nach Westen hat 7 Oberlichten aufzuweisen.

Das erste Obergeschoß des Bauwerks an der Nordseite beinhaltet 26 Fensteröffnungen. Die Fensterrahmen sind hier ebenfalls aus Holz hergestellt, hinzu kommt die Ausbildung von hufeisenförmigen oberen Fensterabschlüssen. Des Weiteren werden die Fenster von hufeisenförmigen in rot-gelb abwechselnden Putzelementen umrandet und rechteckig eingerahmt, die entstehenden Zwickel sind mit Flächenfüllornamenten bestückt. Die Fensteröffnungen innerhalb der Eckrisaliten und der Seitenrisaliten des Hauptrisaliten beinhalten weitere Dekorationen, wie kreisrunde Stukaturen oberhalb der Fenster. Die Eckrisaliten haben zusätzlich einen scheinbaren Sturz als unteren Abschluss zu den Fenstern des Erdgeschoßes vorzuweisen.

Die Seitenrisaliten bilden im ersten Obergeschoß Terrassen aus und ein Geländer, welches sich in seiner Materialbeschaffenheit und einer helleren Farbgebung von der Fassade abhebt.

Der Hauptrisalit beinhaltet zudem in der ausgebildeten Nische ein arabisches im Durchmesser über drei Meter breites arabisches Kreisfenster. Dieses wird mit Putzdekorationen umrandet und quadratisch eingerahmt und mit Ornamenten bestückt. An der Außenwand enthält der Hauptrisalit einen etwa zehn Meter hohen, hufeisenförmigen Torbogen. Dieser ist in farblich rot-gelb abwechselndem Keilsteindekor ausgestaltet und auf Ecksäulen abgestützt. Darüber schließt eine mit Stukaturen beschmückte, rechteckige Einrahmung ab. Die Zwickel sind mit Flächenfüllornamenten ausgestaltet, darüber befinden sich 5 rosettenartige Ornamente. Weiters sind die Ecken des Hauptrisaliten als Stützen ausgebildet. Die Basis der Stützen beginnt auf der Höhe des oberen Sockelabschlusses und schließt mit dem Kapitell am Niveau des oberen Abschlusses (ohne lilienförmige Zinnen) der Seitenrisaliten ab.

Die Eckrisaliten bilden an ihren Ecken ebenfalls Stützen aus. Diese beginnen etwa neunzig Zentimeter oberhalb des oberen Sockelabschlusses und enden auf der Höhe der rechteckigen Einrahmung der Fenster im ersten Obergeschoß.

Alle 5 Risaliten enthalten als obersten Abschluss einen lilienförmigen Zinnenkranz, darunter ein Gesims, welches beim Hauptrisalit als unteren Abschluss Stalaktit-Kapitelle vorweist. Die Seiten- und Eckrisaliten beinhalten darüber hinaus ein arabisches Fries.

Ostfassade Seitenansicht

Die Fassadengestaltung der Ostfassade stimmt mit der bereits beschriebenen Nordfassade überein. Auch hier findet die Ausgestaltung der Außenhaut durch rot-gelb abwechselnde horizontale Putzbänder statt, genauso wird hier auch der Sockelbereich wie zuvor beschrieben weitergeführt.

Die Außenwand der eingeschößigen Annexe enthält 4 Fenster, davon 1 Blindfenster. Das umlaufende Gurtgesims ist auf der selben Höhe wie an der Nordfassade angebracht. Darüber befinden sich 4 Oberlichten, wobei 3 davon als Blindfenster ausgeführt sind.

Sichtbar ist außerdem ein am gegenüberliegenden Ende des Baukörpers gelegener pavillonartiger Zubau. Dieser ragt knapp 4 Meter über den Bahnsteig. Er ist in seiner Ausgestaltung deckend mit der bisher beschriebenen Fassadengestaltung und bildet an der Ostseite einen hufeisenförmigen Torbogen aus, welcher rechteckig eingeraht und mit flächenfüllenden Ornamenten verziert ist. Den oberen Abschluss des Vorbaus bildet ein lilienförmiger Zinnenkranz.

Die Seitenansicht des Eckrisaliten beinhaltet im 1.Obergeschoß 5 hufeisenförmige Blindfenster, welche die gleichen Dekorationen wie in der Nordansicht aufweisen. Die Blindfenster werden vom Dach der Annexe teilweise überdeckt.

Darüber hinaus ist die Seitenansicht des Hauptrisaliten mit 5 Rundfenstern in gleichen Abständen versehen.

Die Risaliten bilden an den Vorder- und Rückseiten (Nord/Süd Ansicht) Überhöhungen aus, dabei sind die Eck- und Seitenrisaliten auf der gleichen Höhe, der Hauptrisalit 2,7 Meter höher.

Südfassade bahnseits

Die Südfassade deckt sich in der Gestaltung der Außenhaut mit der Nordfassade, einige Unterschiede sind aber erkennbar.

Im Erdgeschoß befinden sich 37 Fassadenöffnungen, davon sind 19 Türöffnungen und 18 Fensteröffnungen vorhanden. Zwei Türen (an dem westlich gelegenen Seitenschiff) werden außerdem blind an der Fassade aufgebracht. Alle Türen haben eine Eingangsstufe vorgesetzt.

Der Hauptrisalit weist hier 1 Türachse auf, die Seitenrisaliten jeweils 2 Türachsen. Die Seitenschiffe beinhalten jeweils 4 Fenster- und 4 Türachsen. In den Eckrisaliten sind jeweils 2 Fensterachsen und 1 Türachse (mittig) gelegen. Der westlich gelegene Annex weist 5 Tür- und 2 Fensterachsen auf. Der östlich gelegene Annex dahingegen 4 Fenster- und 1 Türachse.

Das umlaufende Gurtgesims, welches in der Fassadengliederung das Erdgeschoß und das 1.Obergeschoß trennt, verläuft an der Südansicht auch über die Seitenrisaliten. Im Gegensatz zur Nordansicht, sind hier keine Terrassen vorhanden. Der Hauptrisalit bildet zwei Rücksprünge in der Fassade aus, jedoch keine Nische. Die Haupteingangstür ist hier rechteckig und ebenfalls aus Holz gefertigt.

Am Ende des westlich gelegenen Annexes befindet sich ein pavillonartiger Vorbau, welcher die gleiche Fassadengestaltung wie das restliche Gebäude besitzt. Er ist etwa sieben Meter lang und bildet auch an dieser Seite einen hufeisenförmigen Torbogen aus, welcher die gleichen Dekorationen wie in der Ostansicht aufweist.

Der östlich gelegene Annex beinhaltet 5 Oberlichten oberhalb des durchgehenden Gurtgesims, der westlich gelegene besitzt 7 Oberlichten.

Das 1. Obergeschoß enthält 24 Fassadenöffnungen, die alle hufeisenförmige Fenster ausbilden. Darüber hinaus weist die Fassade 2 Blindfenster auf. Die Dekorationen sind gleich wie an der Nordseite. Der Hauptrisalit besitzt hier ebenfalls ein im Durchmesser über drei Meter breites, arabeskes Kreisfenster. Es wird von einem auf Stützen liegenden, hufeisenförmigen Bogen eingeraht und mit Putzdekorationen verziert. Der Rücksprung im Hauptrisalit erzeugt eine rechteckige Umrandung des Bogens und sorgt für eine Abhebung von der rot-gelb gebänderten Fassade.

Die Ecken des Hauptrisaliten sind hier auch als Stützen ausgebildet, die Basis beginnt an der Südseite jedoch erst ab dem oberen Abschluss des Gurtgesimses, das Kapitell endet auf derselben Höhe wie an der Nordseite.

Die Überhöhungen der 5 Risaliten und deren obere Abschlüsse sind gleich mit denen der Nordseite.

Westfassade Seitenansicht

Die Fassadengestaltung der Westfassade weist die gleiche Außenhaut wie die vorhergegangenen Fassadenansichten auf.

Im Erdgeschoß befinden sich hier 3 Fassadenöffnungen, davon 2 Türen und 1 Fenster. Diese Seite besitzt jedoch keine Oberlichten. Bahnseits an die Fassade anschließend mit einer Breite von etwa vier Metern ist der pavillonartige Vorbau, welcher hier genau gleich mit einem hufeisenförmigen Torbogen ausgestaltet ist wie an der Ostfassade.

Die Fassadengestaltung der Seitenansichten des Eck- als auch des Hauptrisaliten und deren obere Abschlüsse sind deckungsgleich mit der Ostansicht.

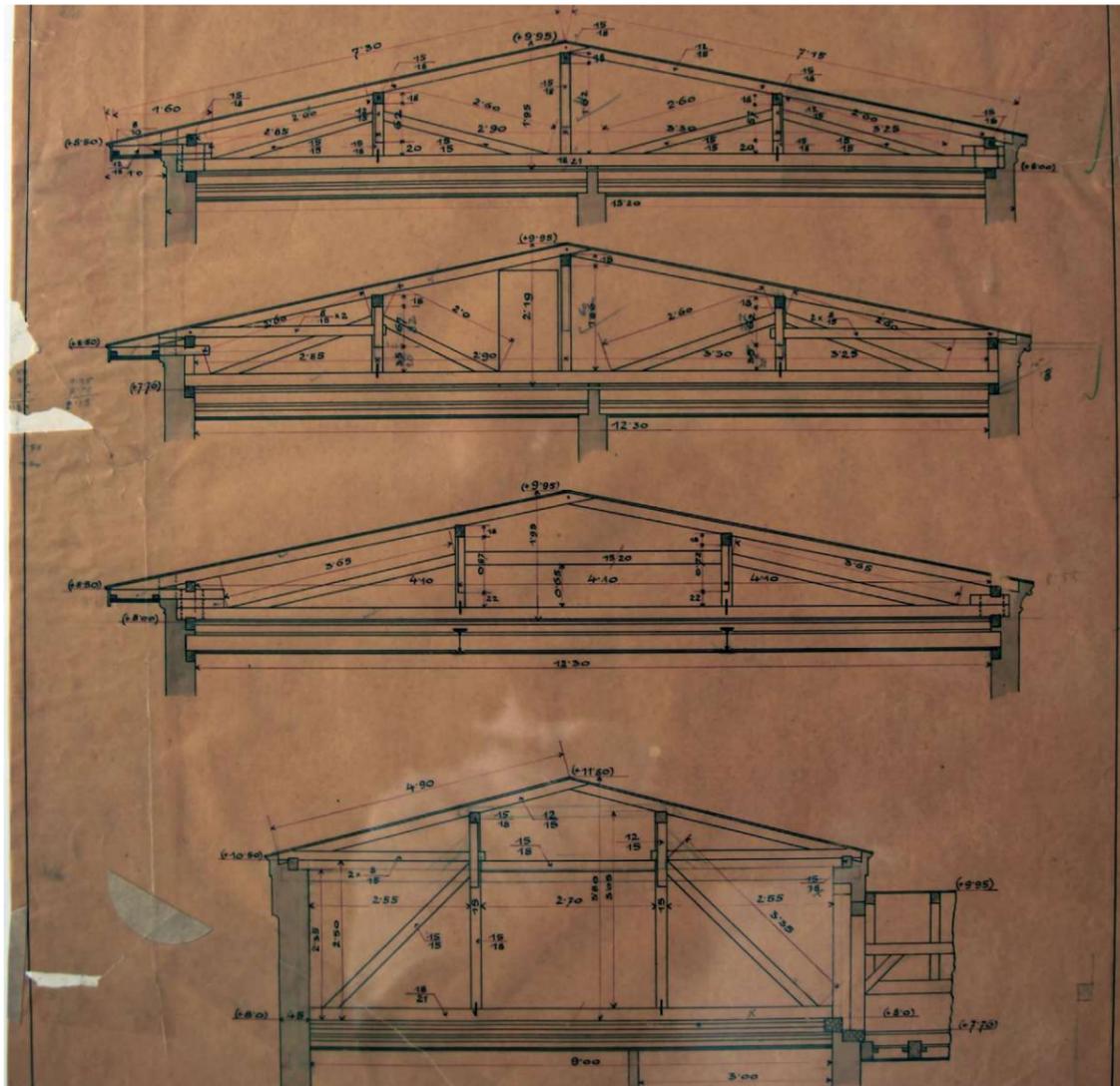


Abb. 21 - Dachstuhlansichten, Bahnhofgebäude in Bosanski Brod, 1895

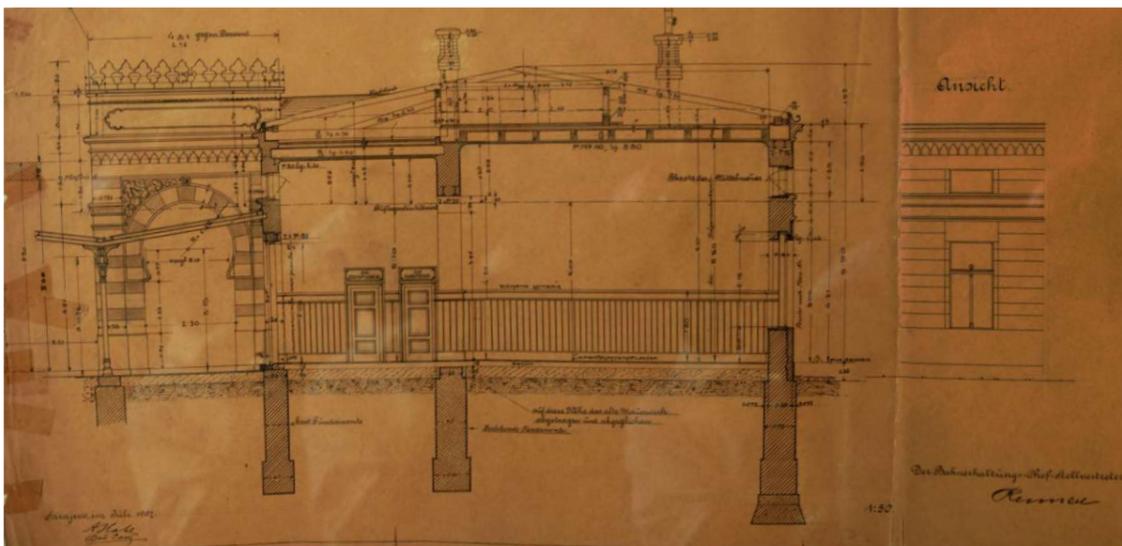


Abb. 22 - Schnitt durch den Wartesaal 4. Klasse, Bahnhofgebäude in Bosanski Brod, 1907

Konstruktion

Leider ist wenig Literatur zur Konstruktionsweise des Aufnahmegebäudes vorhanden. Jedoch können einige Informationen aus dem Planarchiv entnommen werden.

Wie im Schnitt in Abb. 22 an der Beschriftung der Fundamente erkennbar, scheint es für den Bau des Objektes teilweise zur Verwendung der bereits vorhandenen Fundamente des ersten Bahnhofes in Bosanski Brod gekommen zu sein. Weitere notwendige Fundamente wurden nach statischem Ermessen und Bedarf hinzugefügt.

Das Bauwerk ist in Massivbauweise aus Ziegeln errichtet und trägt allfällige Lasten über die tragenden Außen- und Innenwände in die Fundamente beziehungsweise weiter in den Boden ab.

Die verschiedenen Dachstuhlansichten der Bauteile können in Abb. 21 betrachtet werden. Dabei ist festzuhalten, dass die zu überbrückenden Deckenspannweiten durch die tragenden Wandscheiben relativ klein gehalten werden konnten.

Die oberen zwei Dachstuhlansichten in Abb. 21 zeigen Pfettendächer mit einem jeweils dreifach stehenden Dachstuhl.

Der dritte Dachstuhlanschnitt von oben zeigt ein Sprengwerk, welches die Lasten auf gusseiserne T-Träger abträgt und bei großen Spannweiten zum Einsatz kam. Auf diese Weise konnten, in etwa bei den hohen Wartesälen, Mittelstützen oder Wandscheiben im Raum verhindert werden.

Der unterste bildet ein Kehlbalckendach mit doppelt stehendem Dachstuhl aus.

Weiters lässt sich noch eine Beobachtung zu der Dachart machen. Fast alle Dächer sind als Satteldächer ausgebildet, nur die Überdachungen der eingeschößigen Bauteile an den jeweiligen Enden des Aufnahmegebäudes sind aus einer Kombination des Walm- und Satteldachs ausgeführt.

Die Dachhaut ist überall gleich gestaltet und zwar aus einer Blechabdeckung, die dann wahrscheinlich, um die Färbung des oxidierten Kupfers nachzuahmen, grünlich bestrichen wurde.

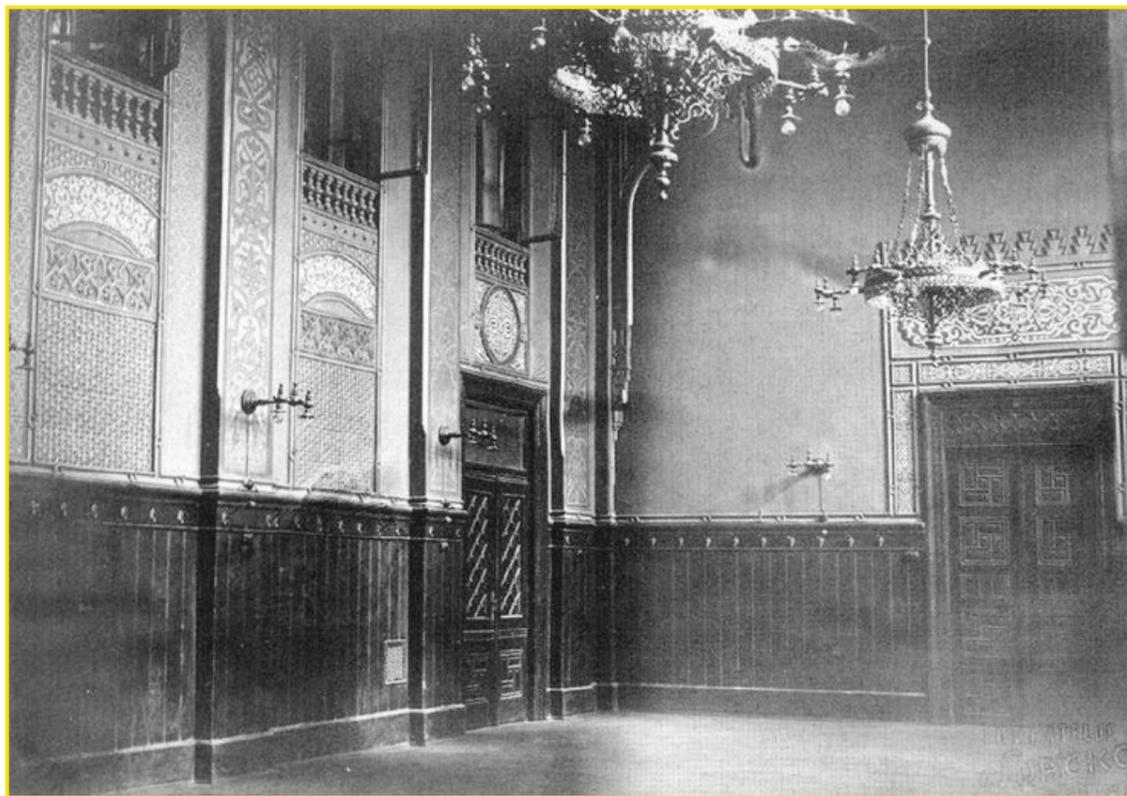


Abb. 28 - Restauration und Wartesaal erste und zweite Klasse, Fotografie, 1910



Abb. 29 - Restauration und Wartesaal dritte Klasse, Fotografie, 1910

Sogar die Möblierung und die Sitzkissen folgen dieser Linie.

Die Wartesäle können über den nach dem Haupteingang rechts befindlichen Korridor erschlossen werden.

Der Wartesaal erster und zweiter Klasse, gleichzeitig auch Restauration, ist seiner Ausführung nach vergleichbar mit dem Vestibül. In Steinoptik gestaltete Wände, eine großzügige Raumhöhe und ein in Holz gestaltetes Plafond sprechen dafür. Weiters hat dieser Raum auch durch die Vielzahl an Fenstöffnungen mit hufeisenförmigen Oberlichtern, sowohl an der Außenwand bahnseits als auch an der Innenwand zum Korridor hin, gute Lichtverhältnisse zu bieten (vgl. Abb. 28). Für einen außergewöhnlichen Charakter im Raumgefüge sorgt darüber hinaus eine aus Holz angefertigte Kredenz, welche in Abb. 27 sichtbar ist. Außerdem enthält der Raum viele orientalisierende Stuckarbeiten an den Innenwänden als auch arabeske Dekorationen und ebenfalls Stalaktit-Kapitelle an der Innenwand bahnseits.

Zum Wartesaal der dritten Klasse, hier auch gleichzeitig die Restauration, sind unglücklicherweise nicht viele Bilder vorhanden. Aus dem bereits erwähnten Zeitungsartikel geht jedoch hervor, dass dieser Raum in seiner Ausstattung etwas weniger ausgeschmückt war. Dennoch verfügte er über eine bemerkenswerte Raumhöhe, Wände in Steincharakter und ein hölzernes Plafond (vgl. *Bosnische Post* 1897: 2). Dazu fällt noch die geometrische Gliederung der hohen Innenwand (vgl. Abb. 29) auf, welche mit islamischen Flechtbändern, die eine einrahmende Wirkung erzielen, verziert ist.

Angrenzend an den Wartesaal der dritten Klasse befindet sich die Küche und eine weitere Restauration. Danach kommt man zum letzten Wartesaal und zwar zu dem vierten Klasse. Hier sind zwar keine bildlichen Aufnahmen zu dem Raum vorhanden, jedoch kann man stark davon ausgehen, dass hier der niedrigste Ausstattungsstandard zum Einsatz kam. Aus einem Schnitt an dieser Stelle (s. Abb. 22) kann ein anderer Bodenbelag herausgelesen werden. Statt dem üblichen Parkett, wie in den anderen Wartesälen, wurde hier eine kostengünstigere Alternative, und zwar ein Zementplattenpflaster, gewählt.

Zu den anderen Räumlichkeiten des Aufnahmegebäudes sind auch keine weiteren Fotografien vorhanden. Aus dem Grundrissplan und dem Zeitungsartikel geht aber hervor, dass in den vom Haupteingang straßenseits links befindlichen Gebäudetrakten die Büros der Telegrafisten und der Post situiert waren. Des Weiteren befanden sich dort auch die Wohnungen der zwei Stationchefs sowie Zimmer für übernachtende Gäste (vgl. *Bosnische Post* 1897: 2).



Abb. 30 - Wohnhaus in Sarajevo, Fotografie, 1893

3.2 Autorenschaft

Vom Architekten des Aufnahmegebäudes in Bosanski Brod, Hans Niemeczek, sind unglücklicherweise keine biographischen Aufzeichnungen publiziert.

Nichtsdestotrotz lässt sich Niemeczek als Planer vieler Bauwerke in Bosnien und Herzegowina zu jener Zeit belegen. Etwa 1881 mit einem größeren Auftrag und zwar dem Nationaltheater in Sarajewo. Darüber hinaus entwarf Niemeczek die Ausmalung und Ausstattung in den Innenräumen der von Karl Pařík 1887 entworfenen Scherjats-Richterschule in Sarajewo (vgl. Záh 2013: 14). Im Jahre 1893 kann ihm außerdem ein im pseudo-maurischen Stil errichtetes Wohnhaus in Sarajewo nachgewiesen werden und 1895 der Kranken- und Unterstützungsverein, ebenfalls in Sarajewo. Darüber hinaus arbeitete er als Ingenieur der „*Vakuf-Comission*“, welche, von der Okkupationsmacht erschaffen, für die Verwaltung und Instandhaltung von muslimischen Stiftungsgütern verantwortlich war. So wird er 1896 auch als Architekt des Vakuf Gebäudes (*Arsa Tekke*) in Sarajewo angeführt (vgl. Krzovic 1987: 95, 119 und 251).

Zum 1893 erbauten Wohnhaus in Sarajewo konnte im Zuge der Internetrecherche ein Artikel in den „*Architektonischen Monatsheften*“ aus dem Jahre 1901 (7. Jahrgang) gefunden werden. Bosnien und Herzegowina wird als Land mit orientalischem Flair beschrieben, dieser Charakter solle auch aus architektonischer Sicht in Teilen beibehalten werden. „[...] *Wie im socialen Leben sich orientalische Sitten und Gebräuche mit unseren modernen Anschauungen langsam verschmelzen, ebenso sollten auch die neuen Schöpfungen auf architektonischem Gebiet eine Verschmelzung orientalischer Motive mit der modernen Bauconstruction sein.* [...]“ (Architektonische Monatshefte 1900: 17). Niemeczek wird im Artikel als vorbildhafter Architekt des orientalisierenden Baustils dargestellt, gleichzeitig werden die ersten in Sarajewo im „*abendländischen*“ Stil errichteten Neubauten, wie etwa das Regierungsgebäude oder das Hôtel Europe, kritisiert und als störend empfunden. Dies gilt auch für die von Einheimischen erbauten Zinshäuser im modereren Stil.

Als „*modern-orientalischer*“ Stil werden die von der Landesregierung errichteten Bauwerke bezeichnet. Dazu werden unter anderem das Rathaus in Sarajewo oder die Scherjats-Richterschule genannt. In Folge dessen wird bedauert, dass die Bauten nur vereinzelt anzutreffen sind und eine Beeinträchtigung ihrer Wirkung durch die modereren Wohnhausfassaden stattfindet.

Darüber hinaus wird im Artikel auch das Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod erwähnt, genauer gesagt werden die Umstände der Beauftragung Niemeczeks geklärt.

„[...] *Im Jahre 1894 fügte es der Zufall, dass Architekt Niemeczek das von der Direction der k. k. bosn.-herceg. Bahnen ausgearbeitete Project für das neue Aufnahmege-*



Abb. 31 (li. u. re.) - Scheriatrichterschule in Sarajevo, Innenausmalung durch Hans Niemeczek, Fotografie, 2019

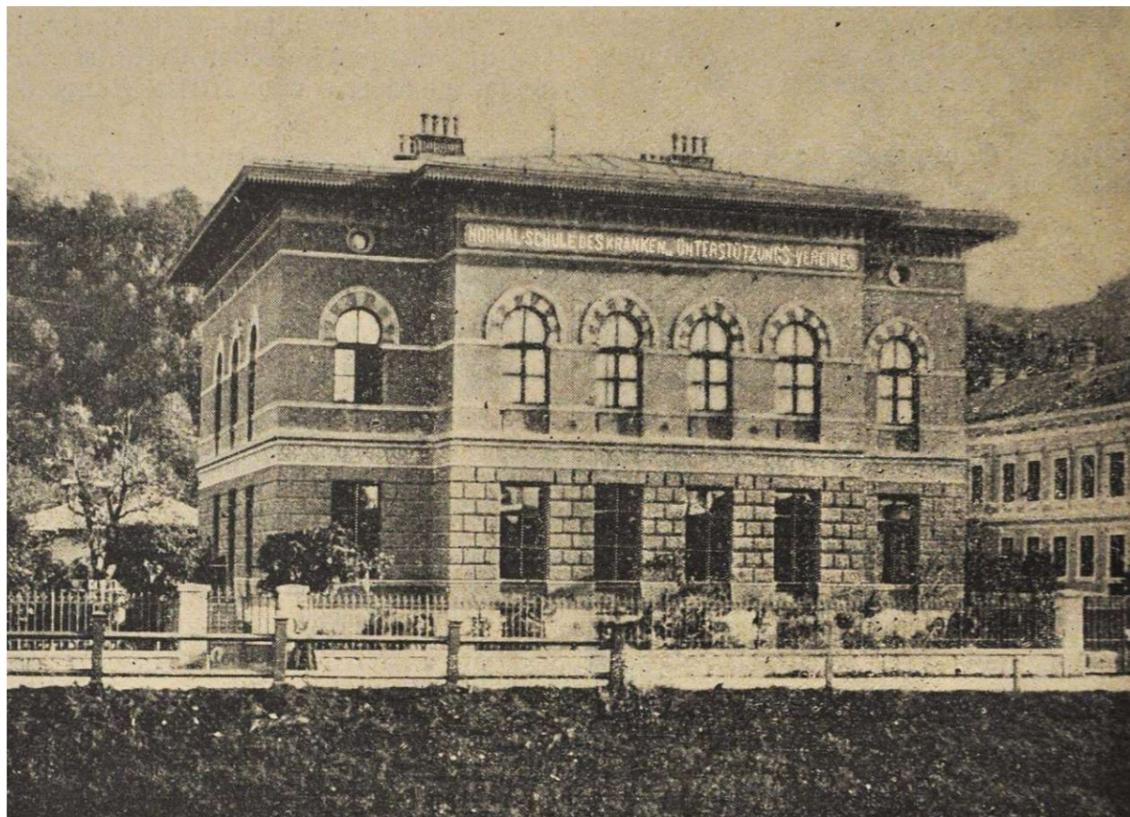


Abb. 32 - Kranken- und Unterstützungsverein in Sarajevo, 1895

bäude in Bosnisch-Brod besichtigen durfte. Er erbat sich die Erlaubnis, 48 Stunden vor Absendung des Projectes an das k.k. Reichskriegs-Ministerium einen Facaden-Entwurf im orientalischen Stil vorlegen zu dürfen. Die Bitte wurde bewilligt und nach 48 Stunden legte Architekt Niemeczek eine colorirte Facaden-Skizze vor, welche vom Reichskriegs-Ministerium genehmigt und nachdem mittlerweile die Verstaatlichung der bosnischen Bahnen stattfand, von der Direction der bosn.-herceg. Staatsbahnen unter der artistischen Leitung des Architekten Niemeczek zur Ausführung kam. [...]“ (Architektonische Monatshefte 1900: 18).

Ob er selbst das entscheidene Wort bei der Wahl der Gestaltung hatte, ist eher fragwürdig. Vielmehr sollte der österreichisch-ungarische Finanzminister Kallay, welcher ab 1895 mit dem Übergang der Bosna-Bahn in die Landesverwaltung, die zentrale Rolle erhielt, als Entscheidungsträger identifiziert werden (vgl. Hartmuth 2018: Vortrag).

Kallay war maßgeblich an der Integrationspolitik, welche seit Beginn der Okkupation herrschte, beteiligt. Mit dem Vorwand der Erhaltung von islamischen Traditionen wurden so etliche Bauten im orientalisierenden Stil in ganz Bosnien errichtet.

Untenstehend noch ein Auszug aus der Bosnischen Post zur Errichtung des Bahnhofsgebäudes in Bosanski Brod.

„ [...] Das Zustandekommen des in jeder Hinsicht vollkommen und seinem Zweck entprechenden Baues ist in erster Linie dem k. und k. Reichskriegsministerium zu verdanken, welches denselben über Antrag der k. k. Bosnabahn Direction genehmigte. In Folge der Verstaatlichung dieser Bahn fiel die Durchführung des Baues der Landesregierung für Bosnien und Hercegovina resp. der Direction der bos. - herc. Staatsbahnen zu, welche demselben das grösste Interesse und die grösste Sorgfalt zuwendeten. Die Bauleitung war dem Ingenieur Carl Srp anvertraut, der sich seiner Aufgabe mit seltener Fachkenntnis und Aufopferung hingab, und das Gedeihen des originellen Werkes wesentlich förderte. Das Verdienst des artistischen Theiles der Arbeit gebührt dem bekannten Sarajevoer Architekten Hans Niemeczek, dessen seiner Zeit aus persönlichem Interesse der Bosnabahn Direction unterbreitete Skizze für die Facade des Gebäudes vom k.u.k. Reichs Kriegsministerium genehmigt worden war. Die stylvolle Durchbildung des Aeusseren zeitigte den Wunsch, auch die Innenräume dem Style entsprechend auszugestalten, sowie die Einrichtung dem Ganzen anzupassen; Herr Niemeczek kam auch dieser Aufgabe nach und verwerthete dabei seine durch eifriges Studium des Styles gesammelte Formenschatze und Erfahrungen in bester Weise. [...]“ (Bosnische Post 1897: 2)



Abb. 33 - Rathaus (Vijećnica) in Sarajewo, Fotografie, 2014

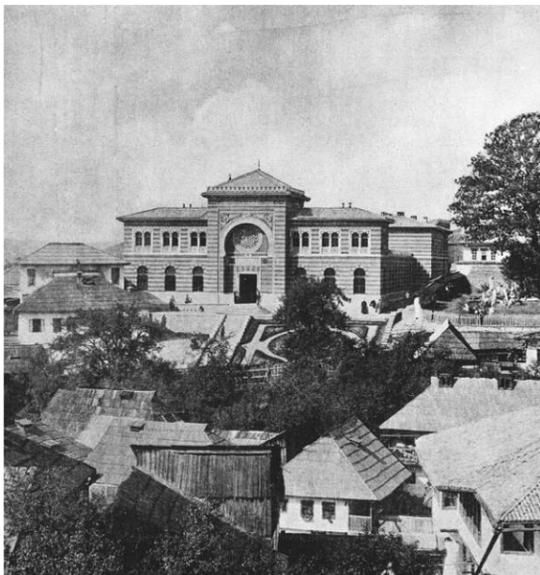


Abb. 34 - Scheriat-Richterschule in Sarajewo, 1917



Abb. 35 - Scheriat-Richterschule in Sarajewo, Fotografie, 2013



Abb. 36 - Rathaus in Brčko, Postkarte, 1892

3.2 Orientalisierende Architektur in Bosnien und Herzegowina

Der im letzten Punkt angeführte Hans Niemeczek, war einer, wenn auch nicht der bedeutendste, der Architekten prägend für die architektonische Ausbildung der orientalisierenden Architektur unter der Herrschaft Österreich-Ungarns. Die wohl bedeutendsten Regierungsarchitekten für die Verbreitung des „pseudo-maurischen“ oder „orientalisierenden“ Stiles waren Karl Pařík und Cirill Iveković.

Wenn man die Umstände zu jener Zeit genauer betrachtet, wird klar, dass dieser orientalisierend angehauchte Stil nicht nur einen ästhetischen Zweck zur Verschönerung des Landes inne hatte, sondern ihm auch eine bedeutende politische Rolle zugetragen wurde.

So wurde im Kronprinzenwerk „Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild“ im Band Nr.22 „Bosnien und Herzegowina“ (1901: 432) direkt auf die Beabsichtigung hingewiesen, den arabischen Stil wieder auferleben lassen zu wollen. Auch gleich, dass sich der eben angesprochene Stil nicht in der sonst üblichen Formensprache der Bauwerke Bosnien und Herzegowinas wiederfand. Die traditionsgerechten bosnisch-türkischen Landhäuser etwa wurden als aufragende Holzkonstruktionen auf Steinfundamenten errichtet (vgl. Záh 2013: 91).

Es wurde somit quasi von oben herab diktiert welcher Baustil akzeptabel und erwünscht wäre und dieser wurde dann weitläufig bei verschiedenen Gebäudetypen angewendet und vollzogen. Folglich entstand ein breit gefächertes Katalog, der Badeanlagen, Moscheen, sogar Synagogen, islamische Glaubensgrundschulen, Medresen, Rathäuser, die Scheriat-Richterschule, Wohngebäude und das Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod beinhaltete.

Um diese Entwicklungen zu erörtern ist es von Vorteil auch auf die politischen Hintergründe zu blicken. Österreich-Ungarn war eine der wenigen Großmächte, die selbst keine Kolonien im Orient hatte. So wurde mit Hilfe europäischer Ermächtigung, nach dem Berliner Kongress 1878, Bosnien und Herzegowina zur Pforte in den Orient erhoben und musste folglich auch in baulicher Substanz diesem Namen gerecht werden. Dies scheint den Ursprung des bosnischen Baukasten-Orientalismus zu ergründen. Nach Außen hin wurden die neuen repräsentativen Bauwerke als Rückbesinnung zu den osmanischen Wurzeln des Landes angepriesen, wahrscheinlich um der islamischen Bevölkerung gegenüber Wohlwollen zu vermitteln. Man kann aber auch nicht bestreiten, dass sich die aufwendig beschmückten und andersartig aussehenden Bauwerke nicht als ideale Motive für Postkarten und dergleichen gestalteten.

Dazu sollte an dieser Stelle noch darauf hingewiesen werden, dass während der Zeit der Habsburger-Verwaltung in Bosnien und Herzegowina nicht nur Neubauten errich-

tet wurden, sondern auch eine beträchtliche Menge an Rekonstruktion von bereits bestehenden Bauwerken stattfand. Dies kann aus der umfassenden Dokumentation von Stix (1887) herausgelesen werden. Des Weiteren wurde die Infrastruktur sowohl mit dem Eisenbahnausbau deutlich vorangetrieben, aber auch Haupt- und Bezirksstraßen oder Geh- und Reitwege wurden neu errichtet, beziehungsweise rekonstruiert oder umgelegt. Darüber hinaus wurden auch größere Brückenbauten zur Ausweitung der Infrastruktur ausgeführt.

Gestaltungsmerkmale des „orientalisierenden“ Stils in Bosnien und Herzegowina

Im Bezug zum orientalisierenden Baustil kommt es nun zur wichtigen Frage, welche Merkmale man als kennzeichnend und besonders charakteristisch benennen kann? Laut Záh kann dieser als „eklektizistisch“ definiert werden und lässt sich am besten an den drei aufwendigsten und prägensten architektonischen Exemplaren der Zeit darstellen (vgl. Záh 2013: 88).

Zum einen die Scherjats-Richterschule und das Rathaus in Sarajevo und zum anderen das Rathaus in Brčko. Diese Bauten sind sowohl in ihrer Ausführung als auch in der Planung höchst anspruchsvoll gewesen und haben die Ausbreitung des orientalisierenden Stils durch ihre beeindruckende Wirkung sehr gefördert.

Die vorhin erwähnten Bauwerke wirken zwar in ihrem Ausdruck „oriental“, entsprechen aber hinsichtlich ihres Grundrisses eindeutig dem zeitgenössischen europäischen Kanon (vgl. ebd.: 89).

Also kann festgehalten werden, dass die orientalisierende Wirkung meist lediglich durch den Einsatz verschiedenster Dekorationen und ausgereifter Details zum Vorschein kam. In etwa durch die Ausführung von Stalaktit-Kapitellen, welche sowohl im Außen- als auch im Innenbereich (siehe Abb. 33 und Abb. 25 beim Vestibül in Bosanski Brod) angewendet wurden.

Weiters kristallisieren sich aber auch immer wiederkehrende Stilmittel heraus, so wie das nach oben hin abschließende Zackenkranzgesims, welches seine Ursprünge bis in die neobabylonischen und assyrische Architektur zurückführen lässt.

In den Bauten Bosnien und Herzegowinas findet sich dieses Gestaltungsmerkmal meist in etwas abgewandelter Form wieder, und zwar in der Gestalt einer Lilie. Es ist durch das Lilienmotiv zwar eine Verbindung zum Wappen des Landes erkennbar, die Herkunft dieses Motivs kann aber wohl viel eher aus der mittelalterlichen islamischen Architektur Kairos angenommen werden.

Auffindbar ist der Lilienkranz zum Beispiel beim Bahnhof in Bosanski Brod und beim Rathaus in Sarajewo (vgl. Záh 2013: 89).

Ein weiteres Gestaltungsmerkmal ist der fast bei allen Bauten der Zeit vorherrschende Hufeisenbogen. Dieser wird sowohl als beeindruckende Portallösung, als auch für den Abschluss von Fenstern und Türen angewendet. Mit seiner auffallenden Gestalt kann der Hufeisenbogen eine klare Identifikation von orientalisierenden Bauten in Bosnien und Herzegowina darstellen. Dieses Stilmerkmal lässt sich in etwa bei der Fassadengestaltung des Rathauses in Brčko, der Scherjats-Richterschule in Sarajewo und des Bahnhofsgebäudes in Bosanski Brod erkennen.

Außerdem kann die Verwendung des scheinbaren Sturzes als weiteres kennzeichnendes architektonisches Motiv gesehen werden, erkennbar etwa bei den Eckkrisaliten des Bahnhofsgebäudes. Darüber hinaus findet man die Verwendung von monumentalen arabesken Kreisfenstern, welche in erster Linie in Portal- und Eingangssituationen zur Belichtung dienten, vorfindbar an der Vorder- und Rückseite des Vestibüls beim Bahnhof in Bosanski Brod oder der Scherjats-Richterschule in Sarajewo (siehe Abb. 35). Dieses Stilmittel konnte aber auch zu rein ästhetischen Zwecken verwendet werden, dazu zählt das „*piano nobile*“, also Repräsentationsgeschoss, mit den blind auf der Fassade angebrachten Kreisfenstern beim Rathaus in Brčko (siehe Abb. 36) (vgl. Záh 2013: 90).

Überdies wurde auch der öftere Gebrauch von umlaufenden Stalaktitfriesen gemacht, welche sowohl an den Eckkrisaliten des Rathauses in Sarajevo als auch des Bahnhofsgebäudes in Bosanski Brod erkennbar sind.

Dazu kommt ein weiteres sehr auffälliges Gestaltungsmerkmal des Stiles und zwar die Farbgebung der Fassade und der Verputz. Die omnipräsente farbliche Durchgestaltung in horizontalen abwechselnden Rot - Gelben Putzbändern stellt einen deutlichen Wiedererkennungswert der Stilbauten dar. Die Wahl dieses Farbkonzeptes fiel wahrscheinlich darauf zurück, dass es wichtige Bauten im Stadtgefüge wie kommunale Staats- oder Bildungsbauten sofort erkennbar machte (vgl. Záh 2013: 90).

Die inneren Räumlichkeiten waren geprägt durch Stuckaturen oder Stuckarbeiten von orientalisierenden Flechtbändern und Ornamenten. Diese wurden, anhand von Aufnahmen noch bestehender Gebäudeteile des Bahnhofs in Bosanski Brod erkennbar, direkt auf die rohen Ziegelwände aufgebracht. Weitere Auswüchse des Stiles in den Innenräumen bilden Secoomalereien, Fresken, Mosaik, Stalaktit-Kapitelle und wie in etwa beim Bahnhof in Bosanski Brod Stalaktitnischen, welche über Türöffnungen angebracht wurden (vgl. ebd.).



Abb. 37 - Sirkeci Bahnhof in Istanbul, Fotografie, 1918

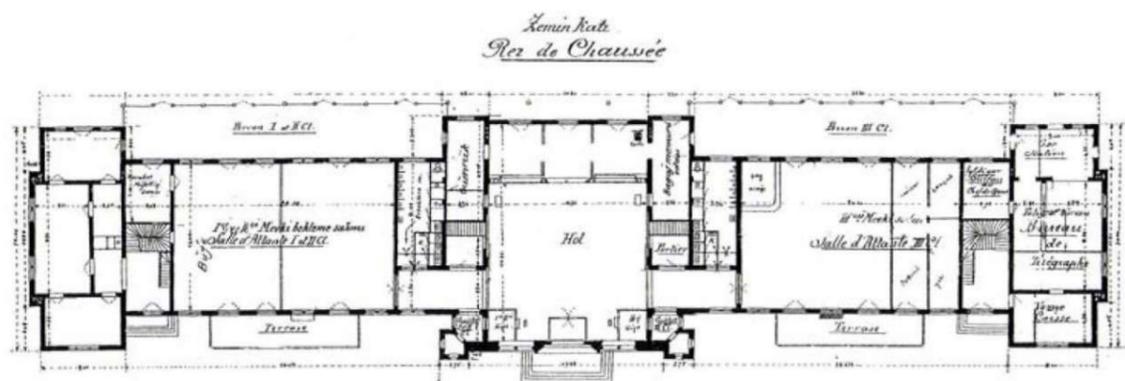


Abb. 38 - Sirkeci Bahnhof in Istanbul, Grundriss, 1890

3.3 Referenzbauten des Gebäudetyps „Bahnhof“

Im vorhergegangenen Abschnitt wurde der „*orientalisierende*“ Stil in Bosnien und Herzegowina grob erörtert und mit den dem Stil entsprechenden Bauten der Zeit dargelegt. Weiters wurden auch Parallelen zum Aufnahmegebäude in Bosanski Brod durch den Vergleich der verschiedenen architektonischen und kunsthandwerklichen Gestaltungsmerkmale gezogen. Nun soll in weiterer Folge auf den Typus des Bauwerks eingegangen werden. Dies soll mit Hilfe eines Vergleichs von ähnlichen Bahnhofsgebäuden geschehen.

Zu allererst wird der Bahnhof in Bosanski Brod von seiner logistischen Ausführung her weiterführend noch etwas erläutert.

Im Grunde galt der Bahnhof als wichtiger Verkehrsknotenpunkt, denn hier war es Passagieren, welche etwa aus Budapest, Wien oder Zagreb mit der Normalspur anreisen, möglich, ab Bosanski Brod auf die „*bosnische Spur*“ beziehungsweise die Schmalspur umzusteigen und ihre Reise weiter nach Sarajewo anzutreten. Dieser Vorgang war natürlich auch in umgekehrter Reihenfolge möglich.

Die Entfernung zu Sarajewo betrug auf dieser Strecke in etwa 269 km, das bedeutete eine Fahrzeit von 9-11 Stunden. Laut Fahrplan gab es täglich drei Fahrten, davon eine untertags und zwei nachts (vgl. Záh 2013: 74).

Der Bahnhof in Bosanski Brod ist von seiner im orientalisierenden Stil gestalteten Bauweise kein Einzelfall. So findet man ähnliche „*maurische*“ Eindrücke auch beim Nordbahnhof in Wien wieder, welcher durch die ausgestalteten Türme, Bögen und Dekorationen einen fremdländischen Charakter widerspiegelte (vgl. Hartmuth 2018: Vortrag).

Weitaus relevanter erscheint als Beispiel der Sirkeci-Bahnhof in Istanbul. Dieser wurde 1890 fertiggestellt und von einem preußischen Baumeister namens August Carl Friedrich Jasmund im Zuge eines Wettbewerbs entworfen (vgl. Yavuz 2009: 245).

Der zeitlichen Einordnung nach zu urteilen, könnte es sogar sehr gut möglich gewesen sein, dass Niemceczek von dem Sirkeci-Bahnhof wusste und sich unter Umständen an diesen als Referenz angelehnt haben könnte.

Der Bahnhof in Sirkeci hatte auch eine wesentliche Bedeutung für den Ausbau der Orientbahn, so sollte dieser der Endbahnhof des Orient-Expresses werden.

Wie beim Bahnhof in Bosanski Brod, ist dieses Gebäudes auch axialsymmetrisch aufgebaut. Die Mittelachse des Bauwerkes wird hier ebenfalls durch ein erhöhtes



Abb. 39 - Ost-Bahnhof in Graz, Fotografie, 1873

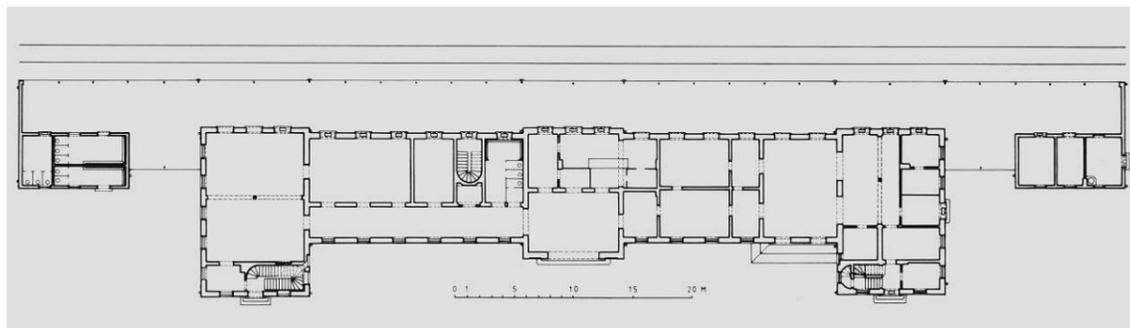


Abb. 40 - Ost-Bahnhof in Graz, Grundriss, 1873



Abb. 41 - Bahnhof in Bad Gastein, 1907

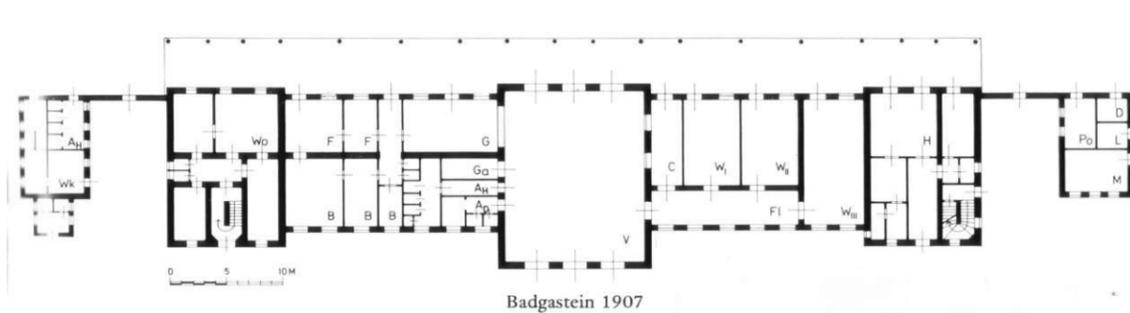


Abb. 42 - Bahnhof in Bad Gastein, Grundriss, 1907

Vestibül gebildet, anschließend daran von beiden Seiten mit niedrigeren Seitenschiffen flankiert, welche an den beiden Enden wieder durch zweigeschoßige Eckkrisalite abgeschlossen werden. Die verwendeten Stilelemente erinnern auch an den Bahnhof in Bosanski Brod, so werden hier gleichfalls Hufeisenbögen verwendet und die Fassade wird in horizontalen Bändern gegliedert. Jasmunds Entwurf erweckt den Eindruck, dass es sich hier um ein Zitat an die maurische und arabische Architektur handelt.

Des weiteren gibt es noch eine interessante Parallele beider Bahnhöfe, und zwar waren sie ihrer Formensprache her als Durchgangsbahnhöfe konzipiert, doch sind in ihrer tatsächlichen Funktion eindeutig als Kopfbahnhöfe einzugliedern (vgl. Hartmuth 2018: Vortrag).

Weitere in ihrem Grundrissaufbau ähnliche Bauobjekte sind in Abb. 39-42 erkennbar. Es handelt sich hier um zwei Bahnhöfe aus Österreich, einerseits in Bad Gastein und andererseits in Graz gelegen. Auf den ersten Blick sind im Grundriss offensichtliche gestalterische Verbindungen zum Bahnhof in Bosanski Brod erkennbar. In beiden Fällen etwa der breitgelagerte Baukörper, welcher von der Mittelachse aus streng symmetrisch aufgezogen ist. Auch hier wird die Eingangshalle als Hauptrisalit in seiner überhöhten Größe betont und von eingeschößigen Seitenschiffen abegläst. Ebenfalls wird auf zweigeschoßige Eckkrisalite zurückgegriffen, was die Horizontalität des Bauwerks etwas durchbricht. Man sieht also im Vergleich mit den drei angeführten Bahnhöfen viele Ähnlichkeiten im Grundrissaubau mit dem Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod und beim Sirkeci Bahnhof in Istanbul auch einige Gemeinsamkeiten in der Fassadengestaltung.

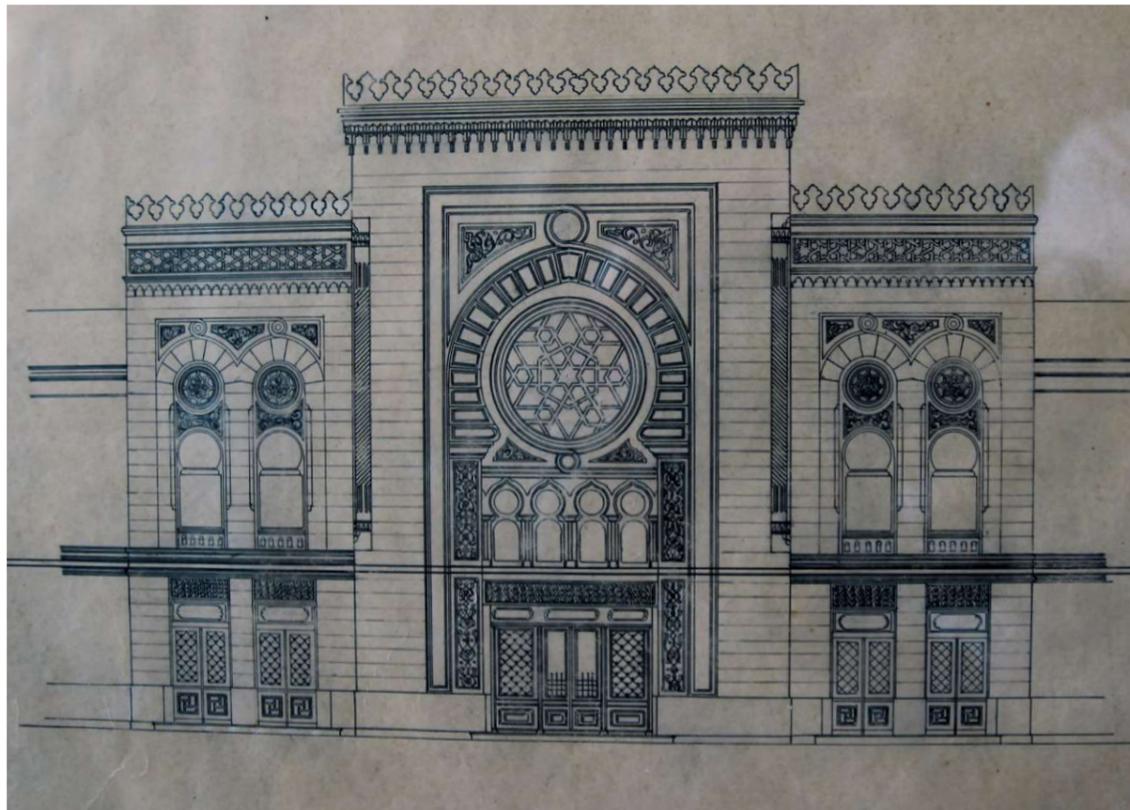


Abb. 43 - Ansicht bahnseits, Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, 1896

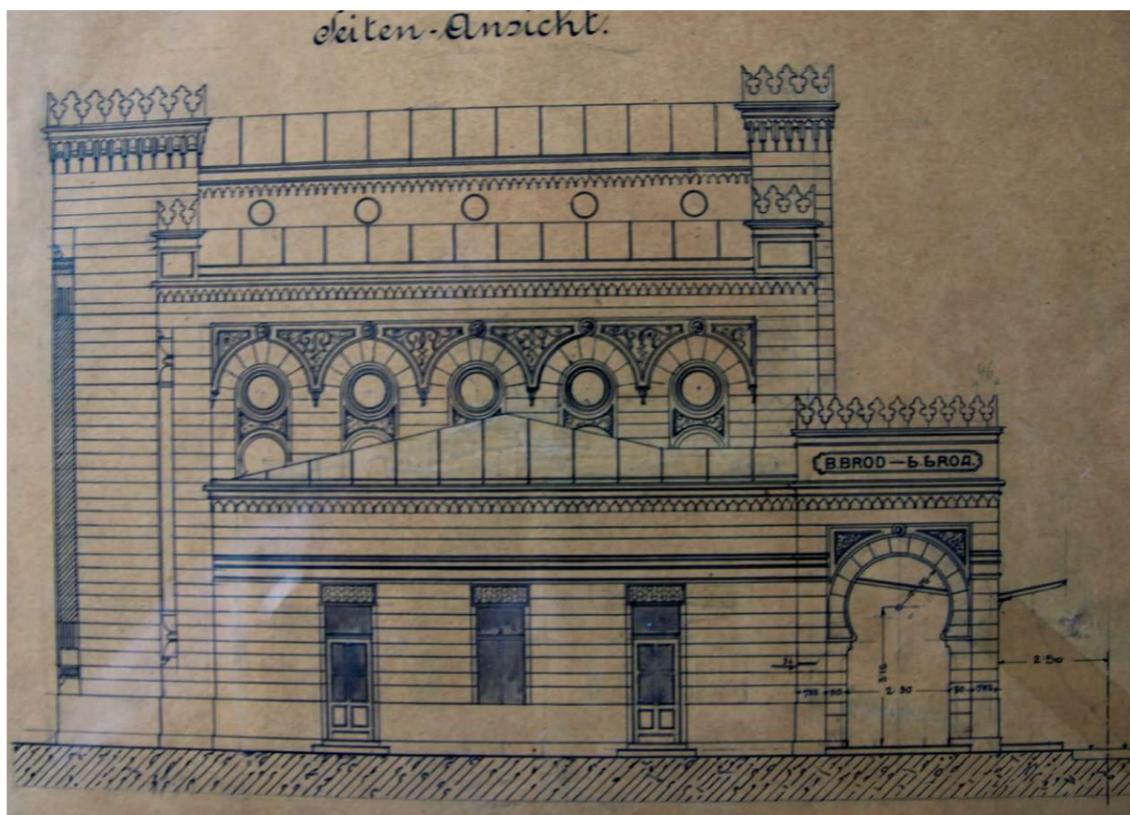


Abb. 44 - Ansicht West, Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, 1907

4. Virtuelle Rekonstruktion

In folgendem Kapitel sollen die Arbeitsschritte für die Erstellung der virtuellen Rekonstruktion näher beschrieben werden. Zuerst sollen die verfügbaren Materialien, die während der Recherche aufgefunden werden konnten, angeführt, und im Zuge dessen auch bewertet werden. Die Abläufe und die Dokumentation der virtuellen Rekonstruktion bilden dann den Kern dieses Kapitels.

4.1 Begutachtung und Bewertung der verfügbaren Materialien

Um überhaupt in der Lage zu sein eine verlorene Baustruktur virtuell wiederauferleben zu lassen, sind natürlich im Vorfeld Unterlagen wie planerische Darstellungen in abnehmbaren Maßstäben, Zeichnungen oder sogar Fotografien notwendig. Dabei gilt in der Regel, je mehr Material vorhanden ist, desto besser und ferner von eigenen Interpretationen lässt sich eine solche Rekonstruktion gestalten.

Planunterlagen

Die Originalpläne, welche für die Rekonstruktion des Aufnahmegebäudes in Bosanski Brod verwendet wurden, wurden von Miroslav Malinović für das Projekt ERC#758099 im Arhiv Željeznice Federacije BiH ausgehoben und für weitere wissenschaftliche Zwecke, wie eben dieser Diplomarbeit, zur Verfügung gestellt.

Die Pläne umfassen viele Bereiche des Bauwerks, so ist ein Grundriss des Erdgeschosses vorhanden, welcher wichtig war um das Gebäude in den richtigen Proportionen und größengerecht zu modellieren. Leider konnte der Grundriss des ersten Obergeschosses nicht ausfindig gemacht werden. Diese Lücke im vorhandenen Fundus zeigt wie wichtig die Vollständigkeit der Grundlagen ist, denn im Falle des Bahnhofs in Bosanski Brod gab es überhaupt keine Anhaltspunkte zur Anordnung der Räumlichkeiten im ersten Obergeschoß.

Weiters sind auch zwei Schnitte enthalten sowie drei von vier das Bauobjekt betreffenden Ansichten, welche essenziell für die korrekte Darstellung der Fassadengestaltung und der Erfassung der Gebäudehöhen waren.

Richtig interessant wird es, wenn man die Fülle an Plänen zu den inneren Räumlichkeiten betrachtet. Hier ist nämlich ein hoher Detaillierungsgrad vorhanden. So konnten im Vestibül zwei von vier Innenwandseiten allein durch diese Pläne recht gut rekonstruiert werden. Sogar die Kassabarriere in der Eingangshalle ist in einem beachtlichen Detaillierungsgrad dargestellt und konnte dadurch mit hoher Genauigkeit nachgebaut

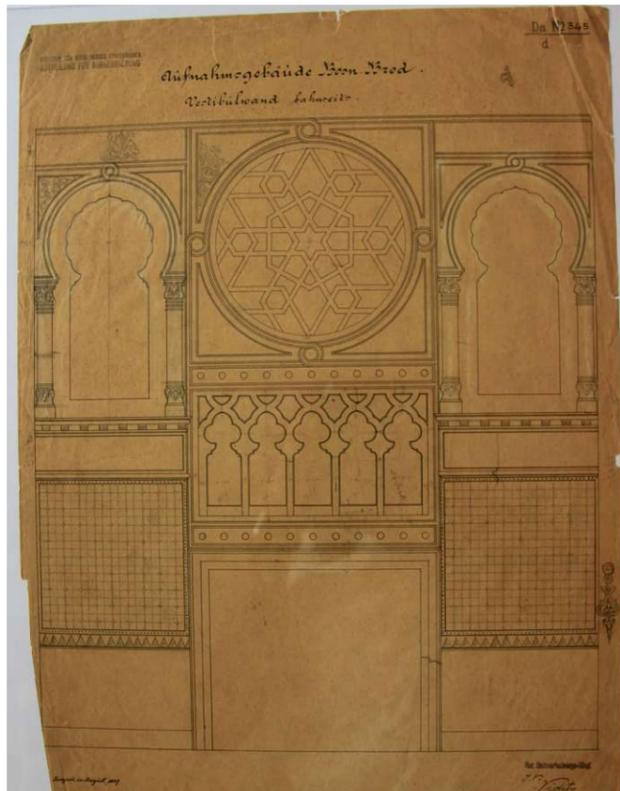


Abb. 45 - Ansicht Südwand Vestibül, 1897

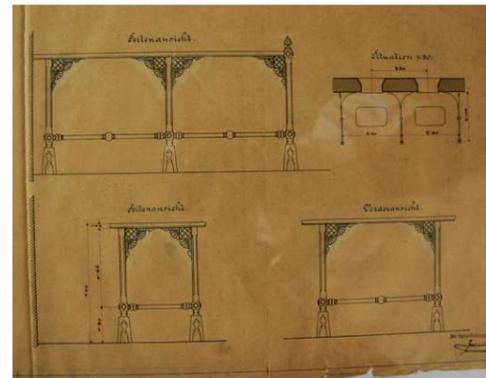


Abb. 46 - Kassabarriere, 1897

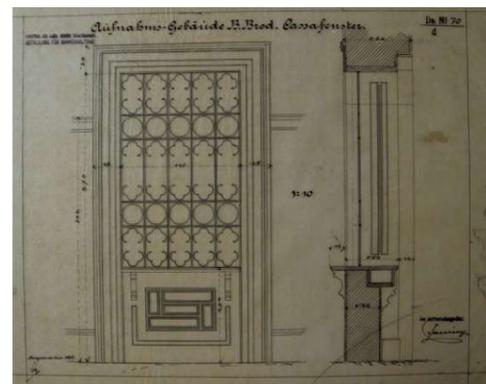


Abb. 47 - Kassafenster, 1897

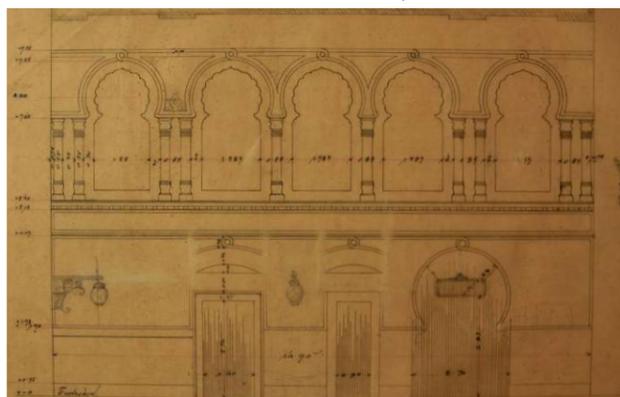


Abb. 48 - Ansicht Vestibül Innen, 1897

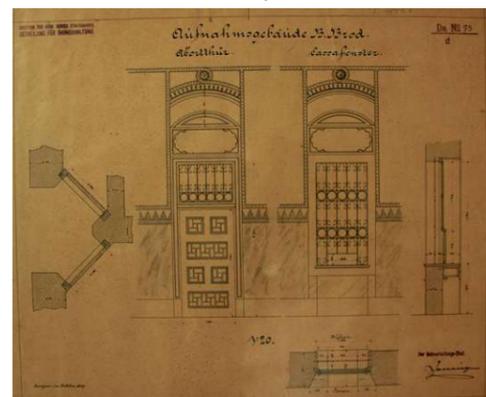


Abb. 49 - Kassafenster und Aborttür, 1897

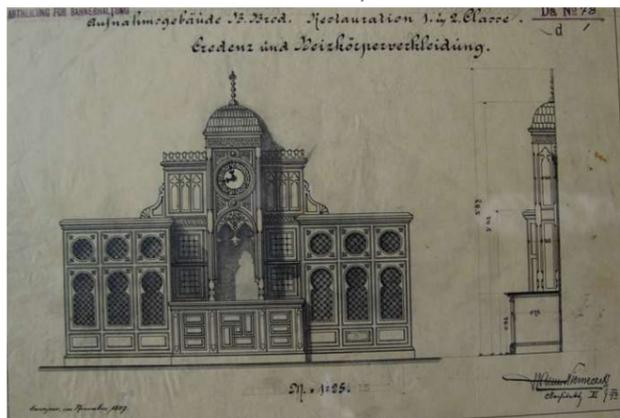


Abb. 50 - Kredenz, Ansicht und Schnitt, 1897

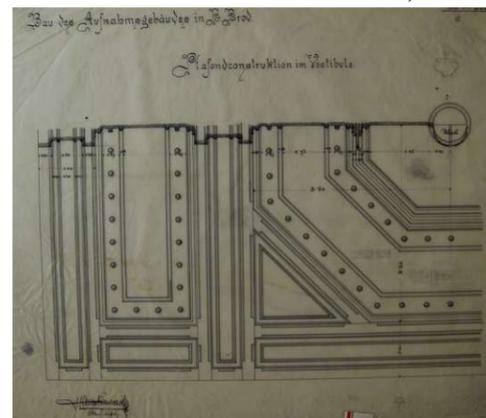


Abb. 51 - Plafond, Vestibül, 1897

werden. Die zum Vestibül straßenseits gelegenen Eingangstüren mit hufeisenförmigen Oberlichtern konnten ebenfalls durch die Verwendung der planerischen Darstellungen ins Detail gehend nachgebildet werden. Gleichmaßen war dies auch beim hölzernen Plafond im Vestibül und sogar bei den Türen zu den Toiletten möglich. Der Hofwartesaal ist im Fundus leider nur mit einer einzigen Schnittansicht vorhanden.

Die Restauration erster und zweiter Klasse weist zwei im Archiv vorgefundene Pläne auf. Hier ist einerseits ein detaillierter Plan zur Innenseite, welche zu den Bahngleisen führt, vorhanden. Dazu kommt noch eine planerische Darstellung der hölzernen Kredenz inklusive Bemaßungskoten.

Letztlich ist glücklicherweise eine Konstruktionszeichnung der Dachstuhlansicht enthalten, die ausschlagend war für die Ausarbeitung und Modellierung der jeweiligen Dachstühle.

In Abb. 45-51 wurde eine kleine Auswahl an den verfügbaren Plänen dargestellt. Alle aufzuführen würde den Rahmen hier jedoch etwas sprengen. Allerdings kann das gesamte verfügbare Planarchiv im Anhang dieser Arbeit betrachtet werden.

Fotografien und Postkarten

Es ist an dieser Stelle festzuhalten, dass eine wirklich baugerechte Rekonstruktion der Innenräume ohne das fotografische Archivmaterial und die im Zuge der Onlinerecherche gefundenen Fotografien und Postkarten, nicht umfassend möglich gewesen wäre. Wenn man nämlich das Gebäude nur anhand der Pläne nachbilden würde, gäbe es schon einige Stellen an denen womöglich ein Fragezeichen stehen würde.

Ein solcher Raum wäre zum Beispiel der Hofwartesaal. Nur aufgrund der vorhandenen Fotografie (aus der Privatsammlung von Gerald Breitfuss) konnte die korrekte Aufteilung der Räumlichkeit nachvollzogen werden. Ohne die bildliche Dokumentation wäre auch nicht hervorgegangen, dass dieser Raum zwei Bilderrahmen enthält. Einer diente der Umrahmung eines Gemäldes von Kaiser Franz Joseph I. und der andere war mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Möbelstück, welches lediglich einen Spiegel enthielt.

Auch die Rekonstruktion des Vestibüls konnte von passenden Fotografien (aus dem Privatarchiv von Horst W. Kurdiovsky) profitieren und die Innenwände konnten dadurch in einem höheren Detaillierungsgrad nachgebildet werden.

Zuletzt gibt es noch eine Räumlichkeit für deren Rekonstruktion eine Fotografie und einer Postkarte, welche im Zuge der Online-Recherche gefunden wurden, von großem Vorteil war. Dies wäre die Restauration erster und zweiter Klasse. Dort haben die Planunterlagen bloß eine Wandseite als Ansicht gezeigt. Dies hätte ohne weiteres bild-



Abb. 52 - Haupteingang straßenseits, Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, Fotografie, 1910



Abb. 53 - Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, bahnseits, Postkarte, 1910

liches Material einen sehr kargen oder von eigenen Interpretationen geprägten Raum hervorgebracht. Durch die Fotografien konnten letztlich alle vier Wände der Restauration rekonstruiert werden.

Beschreibungen

Über das Bauwerk sind leider nicht viele literarische Einträge auffindbar, die möglicherweise mehr Aufschlüsse zur Gestaltung der Räume geben würden. Lediglich ein Zeitungsartikel der „*Bosnischen Post*“ aus dem Jahre 1897 bietet dahingehend ein paar Informationen, die sowohl eine architektonische Beschreibung als auch eine Darlegung einiger innerlicher Räumlichkeiten beinhalten. Dies verhalf dazu die Verortung der Räume, welche zuerst aus dem Grundriss angenommen wurde, noch einmal zu bestätigen.

4.2 Methodik

Der Arbeitsprozess wurde mit einer groben Einteilung der Kubatur begonnen. Dazu diente zu allererst der Grundrissplan vom Erdgeschoß, welcher in den vorhandenen Unterlagen bemaßt ist. Rückschlüsse über die genaue Geschoßhöhe der Bauteile konnten dann aus den im Planfundus enthaltenen Schnitten erfolgen. So gelang es recht schnell einen groben Überblick vom Bauwerk zu erhalten.

Das Bahnhofsgebäude wurde von Außen mitsamt der Fassade rekonstruiert. Darauf folgend wurden die Innenwände und Geschoßdecken laut Grundrissplan gesetzt. Den Abschluss der groben baulichen Rekonstruktion bildeten die Dachstühle inklusive Dachaufbau.

An dieser Stelle lässt sich anmerken, dass im Zuge des Modellierens ein klarer Vorteil darin erkannt wurde zuerst die bauliche Struktur zu rekonstruieren, damit ein Steckenbleiben in den vielen Details verhindert werden kann. So lässt sich die beachtliche Menge an Informationen aus den Plänen gut strukturieren und letztlich im Modell verwirklichen. Weiters kann von dieser Seite auch generell davon abgeraten werden die vielen Stukaturen und arabesken Dekorationen als Objekte zu modellieren. Dieser Arbeitsprozess führt zwar zu realistischeren Ergebnissen, kann aber durch die erhöhte Datenmenge schnell die Grenzen der Möglichkeiten sprengen. So wird diesbezüglich eher zu dem Vorgang geraten etwaige kompliziertere Reliefs oder Stukaturen geometrisch nachzuzeichnen, als Bild abzuspeichern und diese dann als Textur beziehungsweise „*Bump-Map*“ abgespeichert an den gewünschten Stellen anzuwenden.

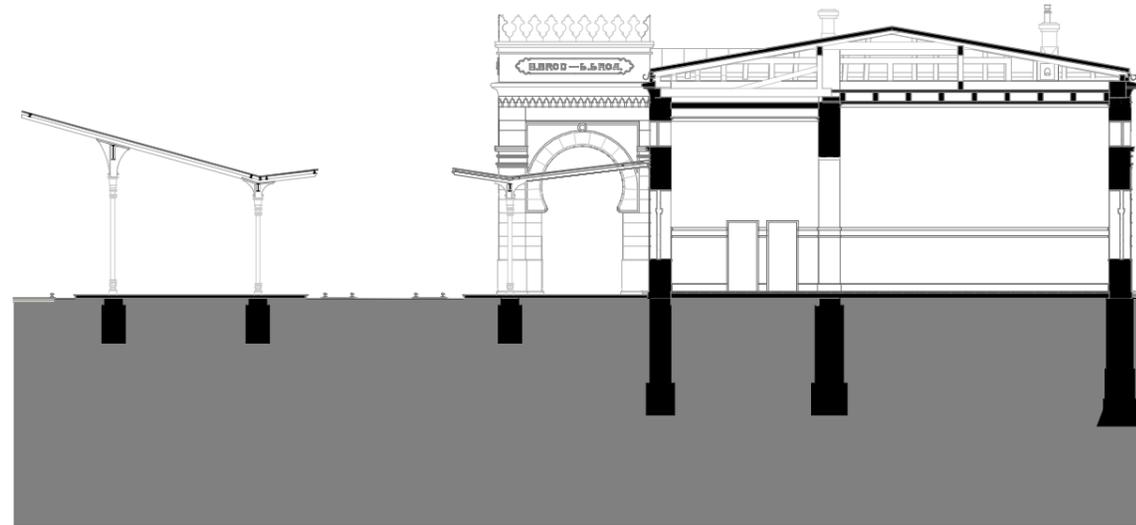


Abb. 54 - Schnitt C-C, Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, M1:200

4.3 Dokumentation der Rekonstruktion

Ermittlung der Höhen

Die Rekonstruktion der verschiedenen Gebäudehöhen innerhalb des Bauwerks haben sich wie bereits erwähnt durch die im Planfundus enthaltenen bemaßten Schnitte gut bewerkstelligen lassen.

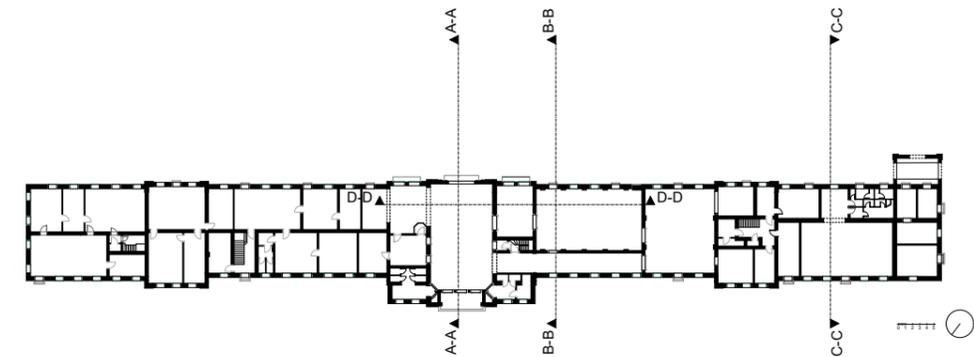


Abb. 56 - Grundriss, Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, M1:1000

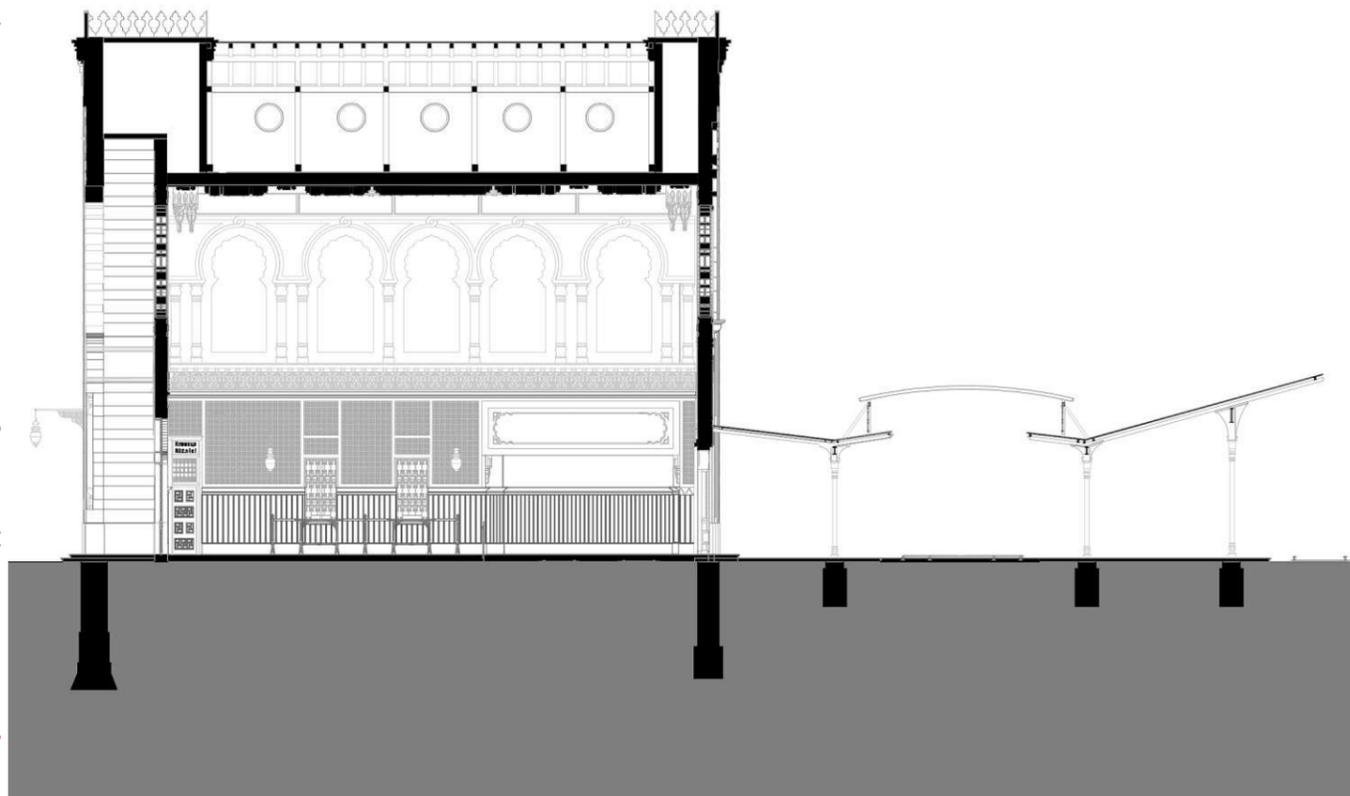


Abb. 55 - Schnitt A-A, Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, M1:200

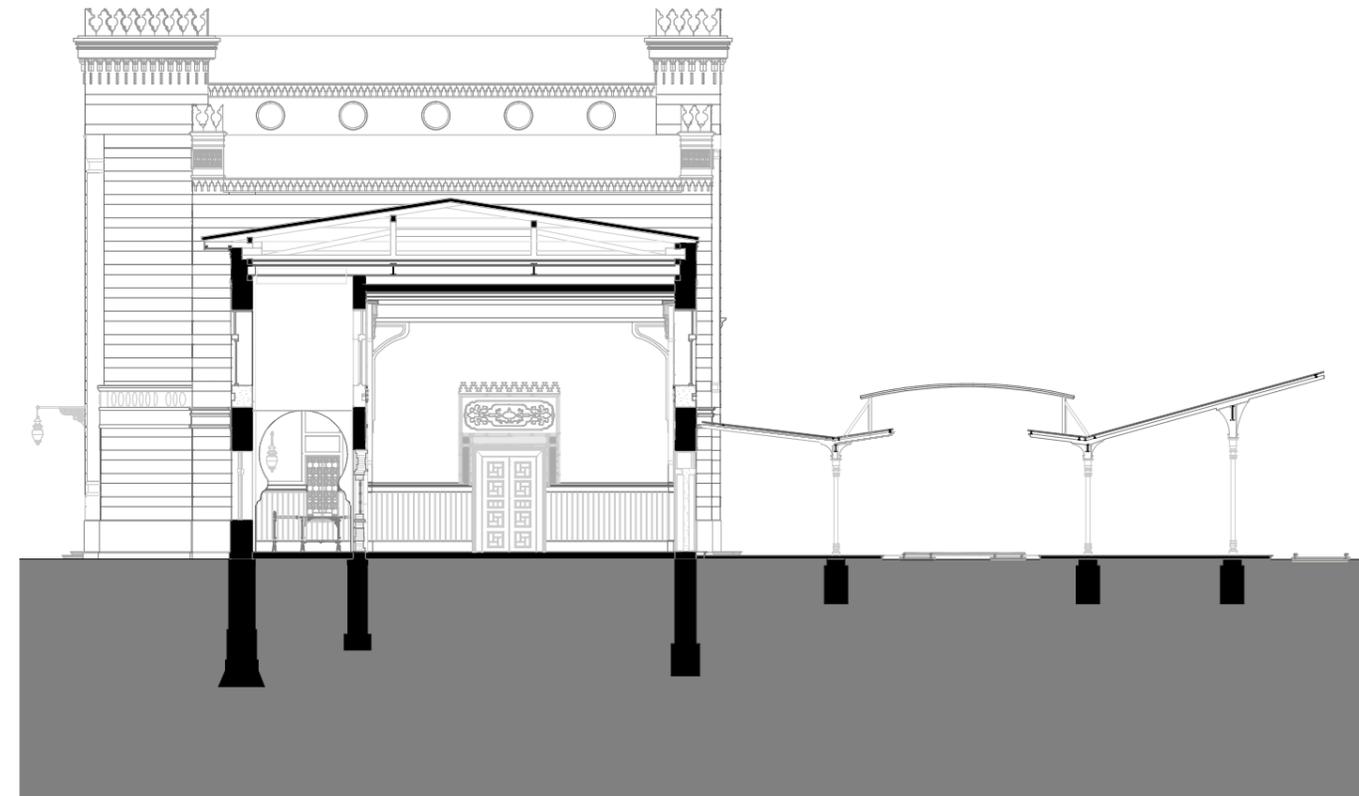


Abb. 57 - Schnitt B-B, Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, M1:200

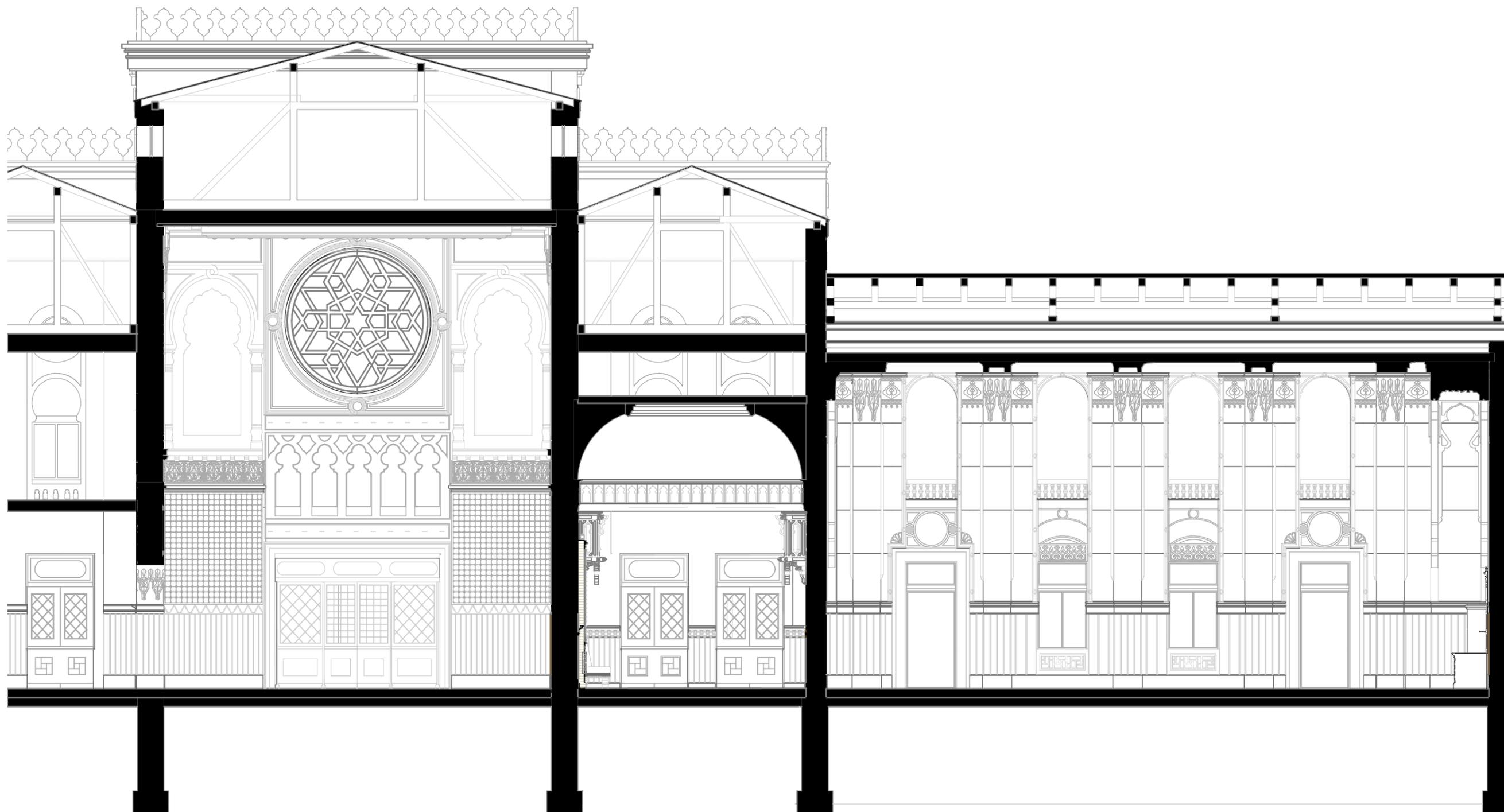


Abb. 58 - Schnitt D-D, Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, M1:100



Abb. 59- Rekonstruktion Westfassade, Visualisierung

Westfassade

[sciedoc: Aussen 01 - Westfassade (Seitenansicht)]

Die Westfassade konnte anhand einer Ansicht aus dem Planarchiv rekonstruiert werden. Wie bereits in Kapitel 3.1 „Die Architektur des Bahnhofsgebäudes“ erläutert, wurde bei der Rekonstruktion der Fassade und der Farbgebung auf das Farbschema des vollständig rekonstruierten ehemaligen Rathauses in Sarajewo zurückgegriffen.

Außerdem ist eine zeitgenössische literarische Beschreibungen der Farbgebung in Renner (1896: 57) vorfindbar, welcher von einem Gebäude „[...] maurischen Stils in rothen und gelben Ziegeln (roth und gelb sind die bosnischen Landesfarben) [...]“ berichtet. Detaillierter wird jedoch nicht auf das Farbschema eingegangen.

Überdies konnten im Zuge der Online-Recherche entdeckte Postkarten und Fotografien die Seitenansicht aus dem Planarchiv (vgl. Abb. 60) bestätigen. Die Westfassade ist anhand der vereinfachten Fassadengestaltung und der Ausrichtung klar als Rückfassade einzuordnen. Der pavillonartige Zubau bahnseits hat zudem eine Vertäfelung, welche den Namen der Bahnstation als Inschrift vorweist.

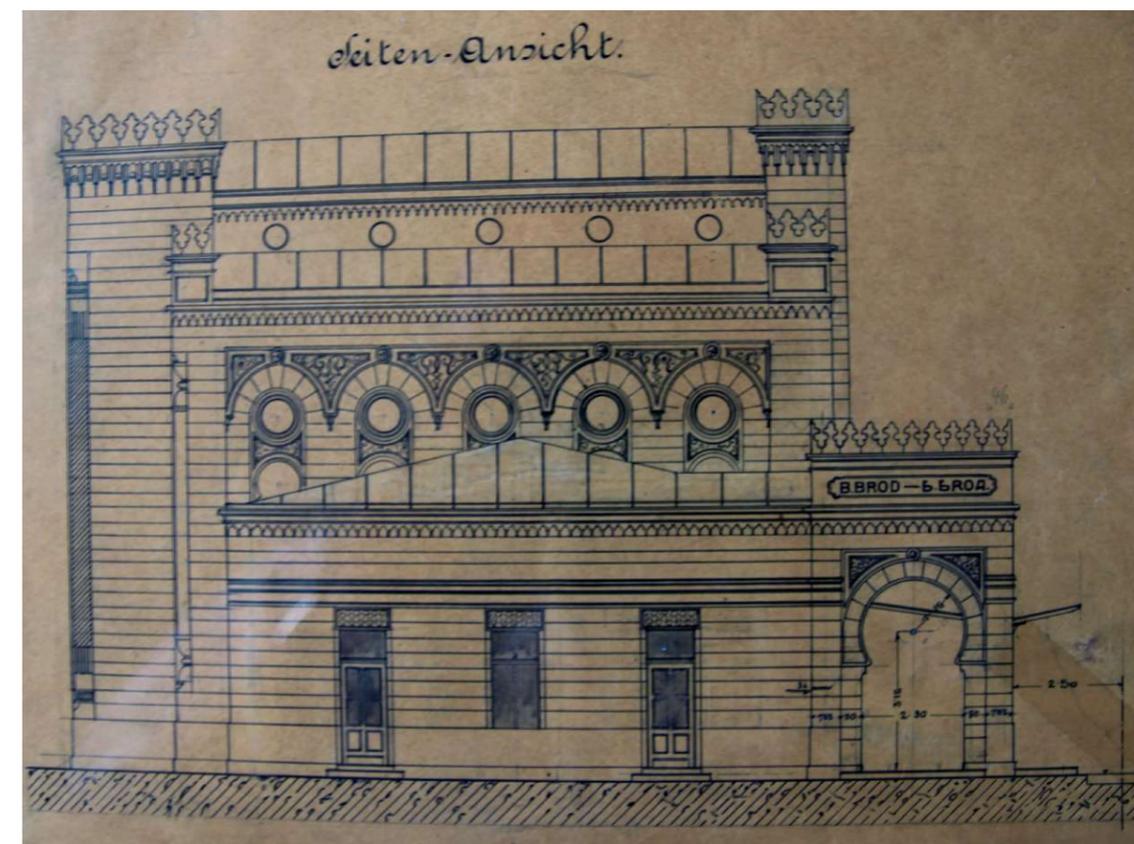


Abb. 60 - Ansicht West, Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, 1902

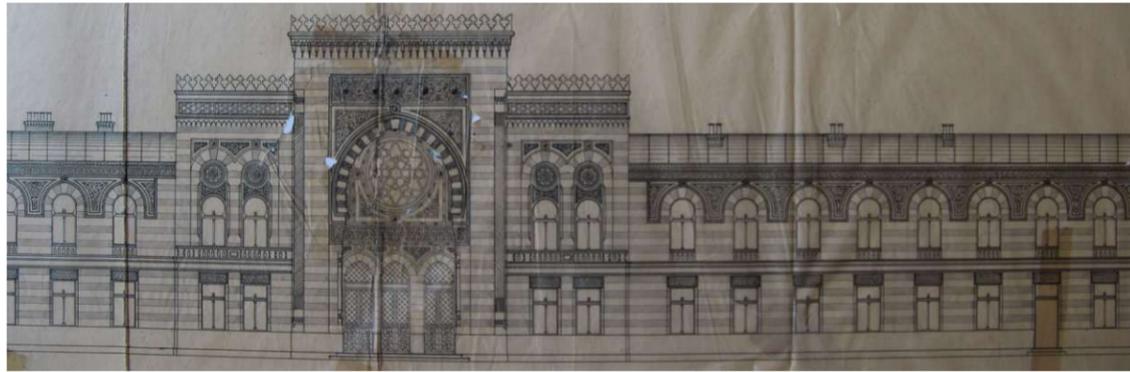


Abb. 61 - Ansicht Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, straßenseits, 1895

Nordfassade

[sciedoc: Aussen 01 - Nordfassade (Straßenseits)]

Für die Rekonstruktion der Nordfassade konnte hier ein Ansichtsplan aus dem Planarchiv herangezogen werden. Darüber hinaus ist eine detaillierte Fotografie in Schiendl (1964) „Die Eisenbahnen in Bosnien und Herzegowina 1867-1918“ abgebildet und stammt aus dem Privatarchiv von Horst W. Kurdiovsky. Weitere Postkarten und Fotografien aus der Online-Recherche konnten wiederum durch die Übereinstimmung mit dem Ansichtsplan dessen Korrektheit bestätigen.

Aufgrund des Detaillierungsgrades der Fassadengestaltung und der Ausrichtung können sowohl die Nord- als auch die Südfassade als Hauptfassaden angesehen werden. Hinzu kommt die Inszenierung und Betonung des überhöhten Torbogens als Eingangsportal (vgl. Abb. 63). Die drei Türen des Haupteingangs, welche ins Vestibül führen, befinden sich hier in einer Nische.



Abb. 62- Rekonstruktion Nordfassade Haupteingang, Visualisierung

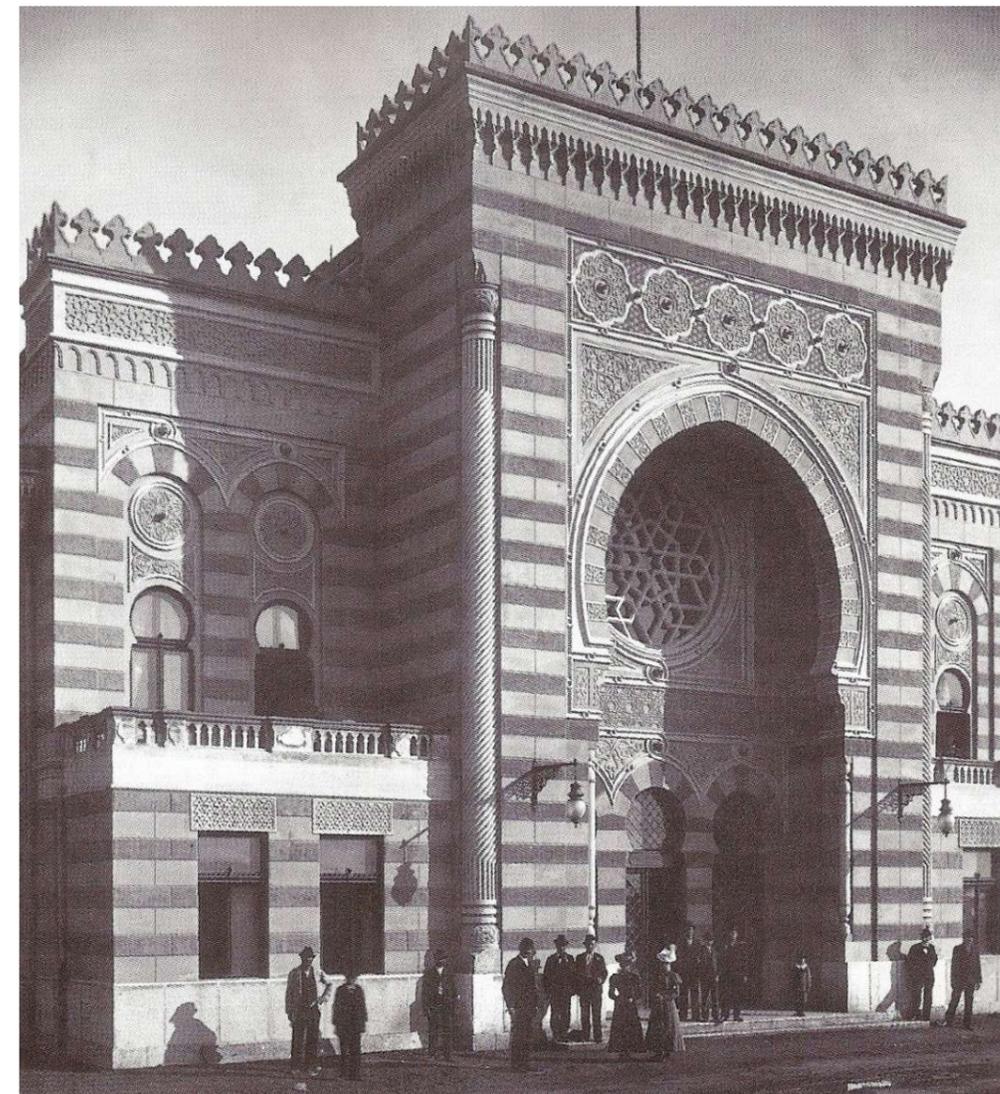


Abb. 63 - Eingang straßenseits, Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, Fotografie, 1910



Abb. 64 - Rekonstruktion Nordfassade, Visualisierung



Abb. 65 - Rekonstruktion Ostfassade, Visualisierung

Ostfassade

[sciedoc: Aussen 03 - Ostfassade (Seitenansicht)]

Für die Rekonstruktion der Ostfassade war ein Schnitt aus dem Planarchiv hilfreich. Anhand anderer vorhandener Ansichten im Zusammenspiel mit dem Grundriss und Abbildungen wie Postkarten, konnte sie rekonstruiert werden.

Wie in Abb. 66 erkennbar, ist die Ostfassade in ihrer Fassadengestaltung stark vereinfacht. Um sie regelmäßig zu gestalten wurde hier laut Abbildung auf die Verwendung von Blindfenstern zurückgegriffen.

Aus dem Grundrissplan und einem Zeitungsartikel aus der Bosnischen Post geht hervor, dass in den Räumlichkeiten dieses Gebäudetraktes die Büros der Telegrafisten und der Post situiert waren. Des Weiteren befanden sich dort auch die Wohnungen der zwei Stationchefs sowie Zimmer für übernachtende Gäste (vgl. Bosnische Post 1897: 2).

Dahingehend kann angemerkt werden, dass die Ostfassade, sowie die Westfassade als Rückfassaden eingeordnet werden können.

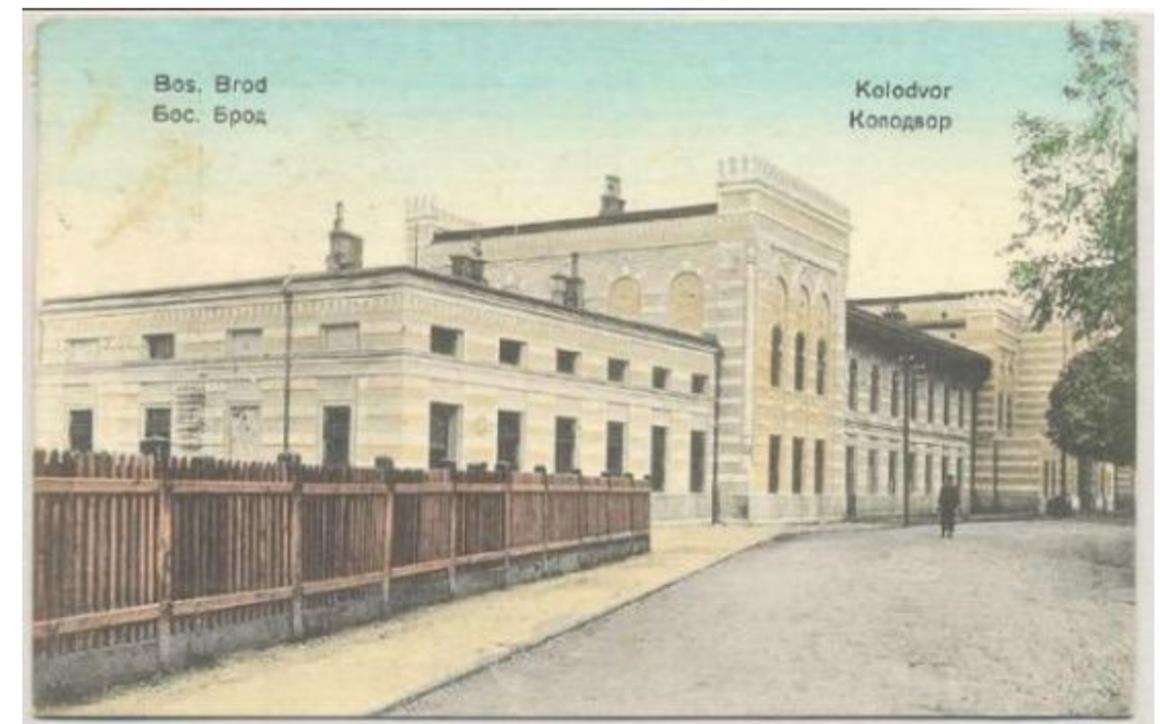


Abb. 66 - Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, straßenseits, kolorierte Postkarte, 1910



Abb. 67 - Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, bahnseits, Postkarte, 1910



Abb. 68 - Rekonstruktion Südfassade Haupteingang, Visualisierung (mit Bahnsteigüberdachung)

Südfassade

[sciedoc: Aussen 04 - Südfassade (Bahnseits)]

Für die Rekonstruktion der südseitigen Fassade konnte ein Ansichtsplan aus dem Planfundus herangezogen werden. Weiters konnten sich auch einige Postkarten und Fotografien als hilfreich erweisen. Der Haupteingang an dieser Seite führt zum Vestibül, welches, genauso wie an der Nordfassade, durch ein arabeskes Kreisfenster beleuchtet wird. Außerdem sind der Hofwartesaal und die Restauration erster und zweiter Klasse zur Südseite hin ausgerichtet.

Die südlich gelegene Fassade kann, wie die Nordfassade, auch als Hauptfassade angesehen werden.

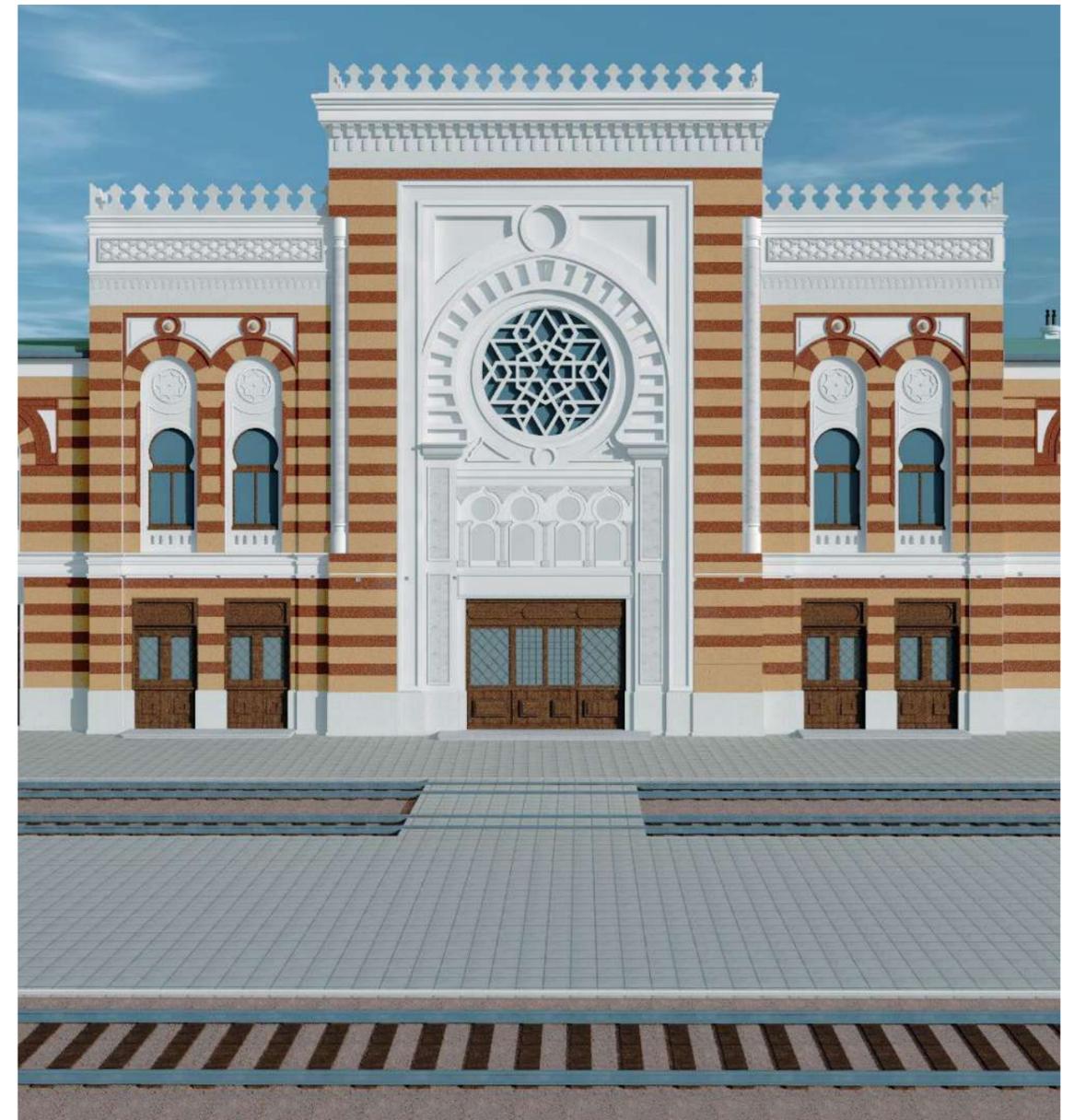


Abb. 69 - Rekonstruktion Südfassade Haupteingang, Visualisierung (ohne Bahnsteigüberdachung)



Abb. 70 - Rekonstruktion Südfassade, Visualisierung (mit Bahnsteigüberdachung)



Abb. 71 - Rekonstruktion Südfassade, Visualisierung (ohne Bahnsteigüberdachung)

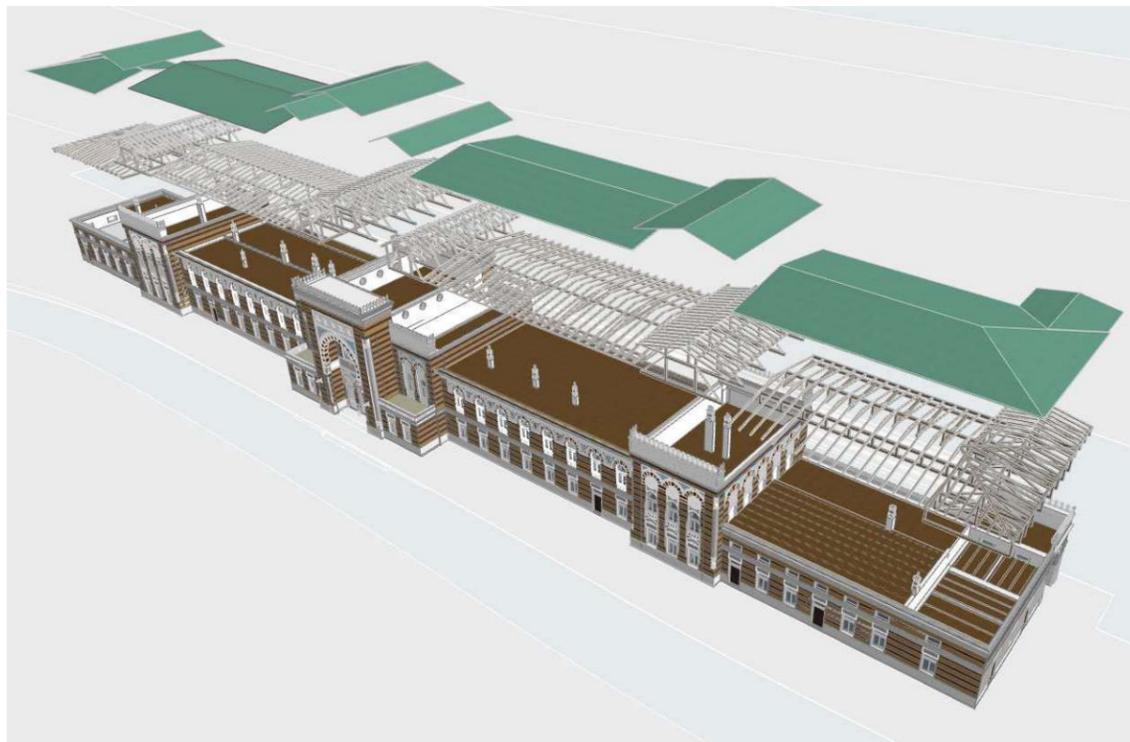


Abb. 72 - Explosions-Darstellung des Dachstuhles und Dachaufbaus, Modelldarstellung

Dach

[sciedoc: Aussen 05 - Dach]

Die Rekonstruktion der Dachstühle erfolgte basierend auf den im Planarchiv enthaltenen Dachstuhlansichten. Anhand von Vergleichen der Deckenspannweiten konnten die Schnitte den jeweiligen Bauteilen zugeordnet und dementsprechend modelliert werden. Die verschiedenen Dachstuhlansichten der Bauteile können in Abb. 21 betrachtet werden. Darin wird ersichtlich, dass verschiedene Dachkonstruktionen verwendet werden. Etwa Pfettendächer mit einem jeweils dreifach stehenden Dachstuhl, ein Sprengwerk, sowie ein Kehlbalkendach mit doppelt stehendem Dachstuhl. Fast alle Dächer werden als Satteldächer ausgebildet, nur die Überdachungen der eingeschossigen Bauteile an die Annexen werden aus einer Kombination des Walm- und Satteldachs ausgeführt. Die Dachhaut ist überall gleich gestaltet und zwar aus einer Blechabdeckung, die dann wahrscheinlich, um die Färbung des oxidierten Kupfers nachzuahmen, grünlich bestrichen wurde.

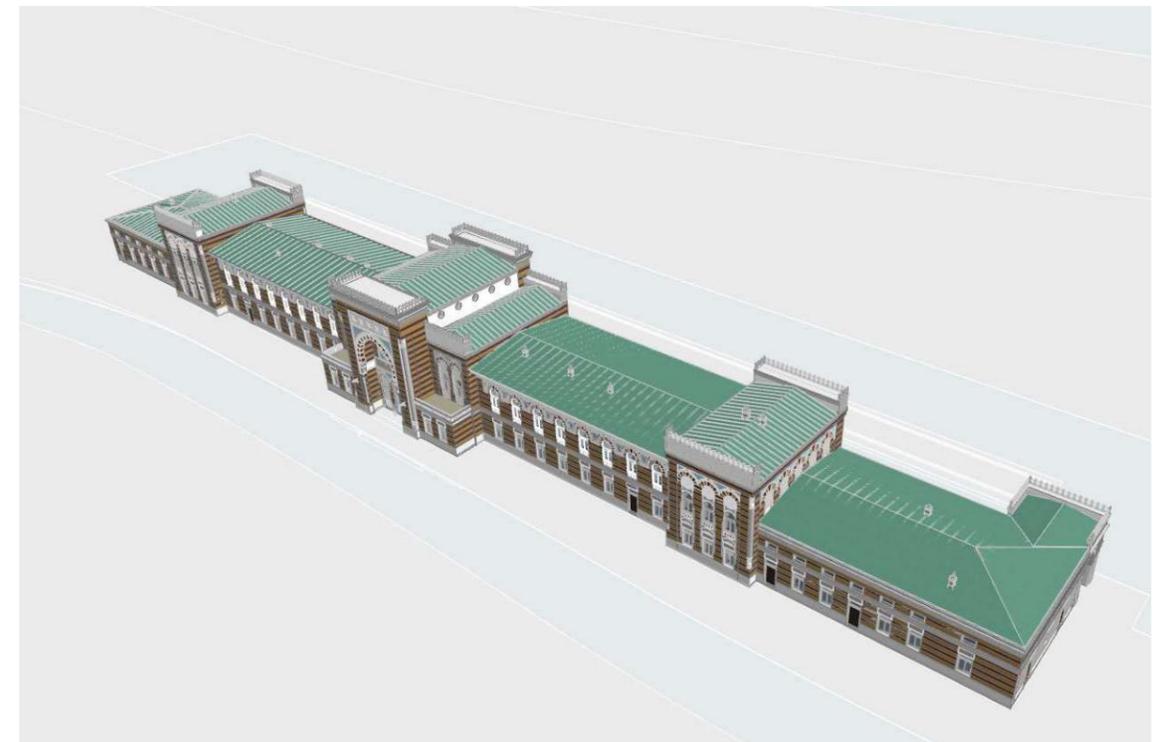


Abb. 73 - 3D Rekonstruktion der Dachlandschaft, Modelldarstellung



Abb. 74 - Nordansicht Bahnhofsgebäude Bosanski Brod, straßenseits, 1895

Grundstückseinfassung

[sciedoc: Aussen 06 - Grundstückseinfassung]

Informationen über eine Grundstückseinfassung konnten aus ein paar Postkarten entnommen werden, weiters ist eine, wahrscheinlich hölzerne, Einzäunung in einer Ansicht aus dem Planarchiv erkennbar. Ein Katasterplan aus dem Errichtungsjahr des Gebäudes (1897) konnte im Zuge der Recherche nicht aufgefunden werden.



Abb. 75 - Grundstückseinfassung, straßenseits, Visualisierung



Abb. 76 - Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, straßenseits, Postkarte, 1916



Abb. 77 - Rekonstruktion Bahnsteigüberdachung, Visualisierung



Abb. 78 - Rekonstruktion Bahnsteigüberdachung, Visualisierung

Bahnsteigüberdachung

[sciedoc: Aussen 10 - Bahnsteigüberdachung]

Die Überdachung des Bahnsteiges ließ sich mit Hilfe von zwei vorhandenen Schnitten rekonstruieren. Außerdem konnten weitere Postkarten und Fotografien zur Modellierung herangezogen werden.

Für die Überdachung wurden gusseiserne Säulen in gleichen Abständen, welche aus dem Grundriss nachvollzogen werden können, aufgestellt. Darunter gab es wohl ein Fundament, wie im Schnitt (vgl. Abb. 79) erkennbar. Die Säulen bilden als obere Abschlüsse gusseiserne Kapitelle aus, welche in der Mitte von einem über die gesamte Bahnsteigslänge reichenden gusseisernen Träger durchstoßen werden. Darüber befindet sich die Dachkonstruktion, ebenfalls aus gusseisernen Querträgern bestehend. Letztlich wird die Dachhaut durch eine Blechabdeckung abgeschlossen, welche vermutlich, genauso wie die Dachhaut des Bahnhofsgebäudes, grünlich bestrichen wurde um oxidiertes Kupfer nachzuahmen.

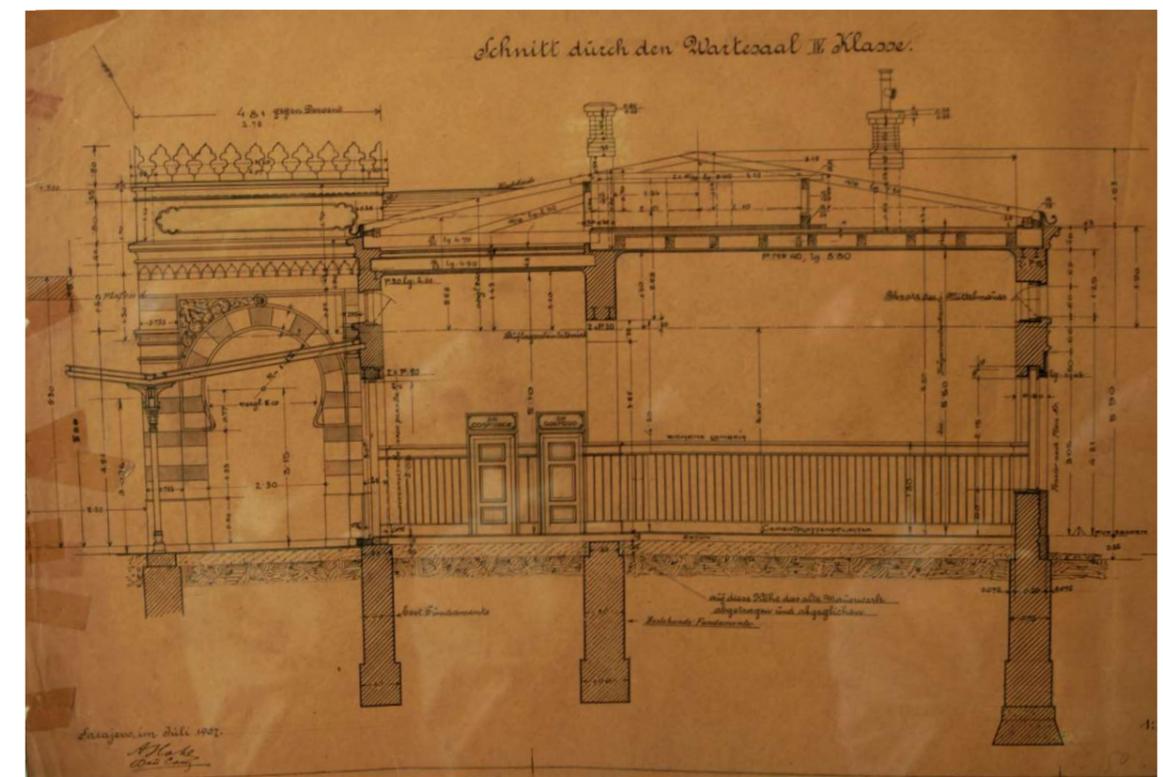


Abb. 79 - Schnitt durch den Wartesaal 4. Klasse, Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, 1907



Abb. 80 - Rekonstruktion Ostwand Vestibül, Visualisierung

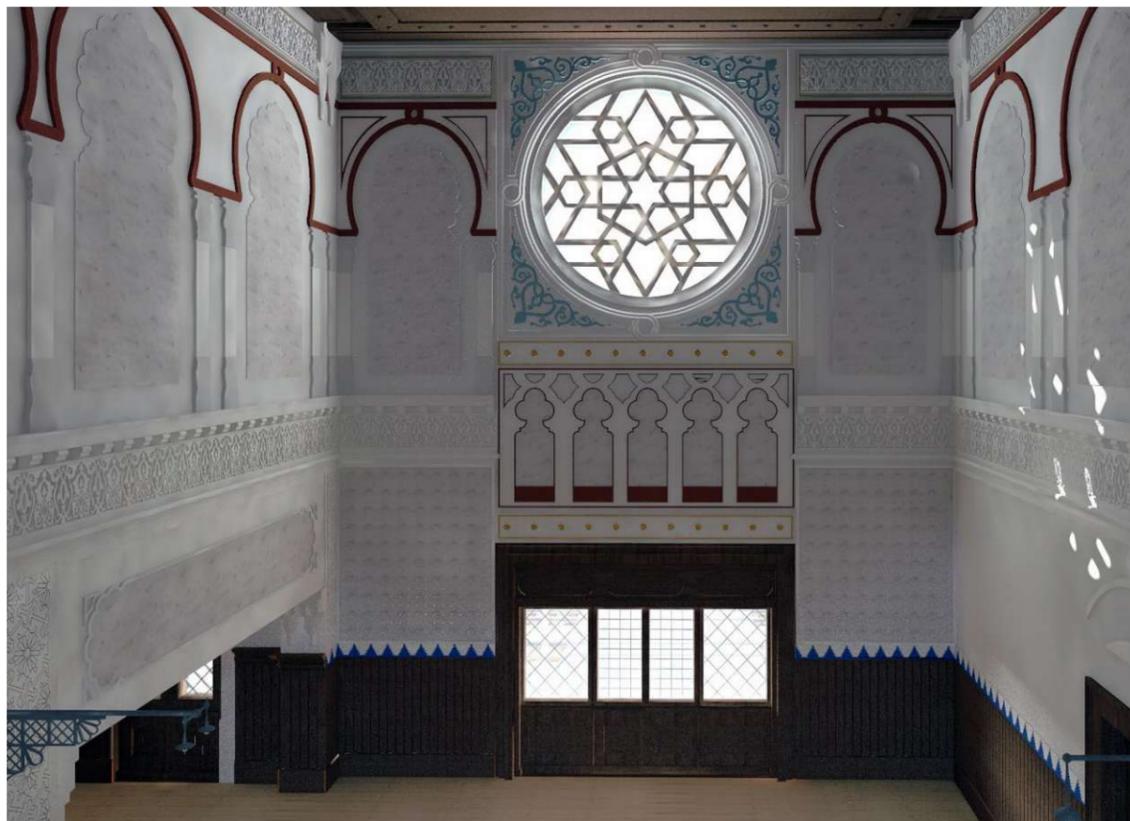


Abb. 81 - Rekonstruktion Südwand Vestibül, Visualisierung

Vestibül

[sciedoc: Innen 01 - Ostwand - Vestibül]

Die Rekonstruktion der Ostwand des Vestibüls konnte durch einige planerische Darstellungen wie Ansichten und Detailzeichnungen aus dem Planarchiv und durch Fotografien des Raumes erfolgen. Hier befindet sich die gusseiserne Kassabarriere, die zum Ticketverkauf gedient haben muss. In der Ecke links von der Kassabarriere ist eine Holztüre, welche zu den Herrentoiletten führt. In der rechten Ecke ist eine breite Durchgangsöffnung erkennbar, welche seitlich mit Stalalit-Kapitellen abgeschlossen ist. Die Ostwand ist unten mit dunkel erscheinendem Holz vertäfelt und darüber mit einer Wandbemalung, einem arabesken Ornament, einem Zinnenfries und hufeisenförmigen Stuckornamenten, welche auf Säulen abgestützt sind, verziert. Oberhalb befinden sich noch rechteckige Stucktafeln, welche mit arabesken Ornamenten ausgestaltet sind. An den oberen Ecken der Ostwand, anschließend an den oberen Raumabschluss, finden sich Stalaktit-Kapitelle wieder.

Vestibül

[sciedoc: Innen 02 - Südwand - Vestibül]

Die Südwand konnte ebenso anhand der Unterlagen im Planarchiv rekonstruiert werden. Die Wandgestaltung ist sehr ähnlich zur Ostwand. Hier ist oberhalb der Holzvertäfelung jedoch eine Zinnenbekrönung erkennbar, sowie eine mit quadratischen Mosaiken dekorierte rechteckige Fläche. In der Mitte der Wand befindet sich die in Holz ausgeführte rechteckige Haupteingangstür, welche zu den Bahngleisen führt, darüber weitere Stuckornamente. Weiters weist diese Wand ein im Durchmesser über drei Meter breites arabeskes Kreisfenster auf. Es wird quadratisch eingerahmt und die Zwickel mit Flächenfüllornamenten ausgestaltet.

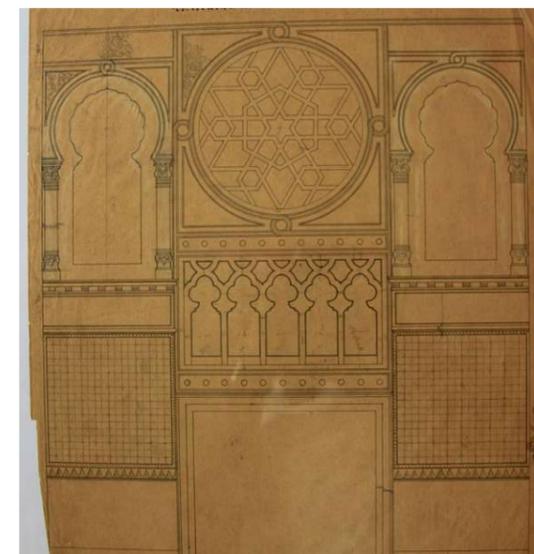


Abb. 82 - Ansicht Vestibül, 1897



Abb. 83 - Vestibül, Fotografie, 1910

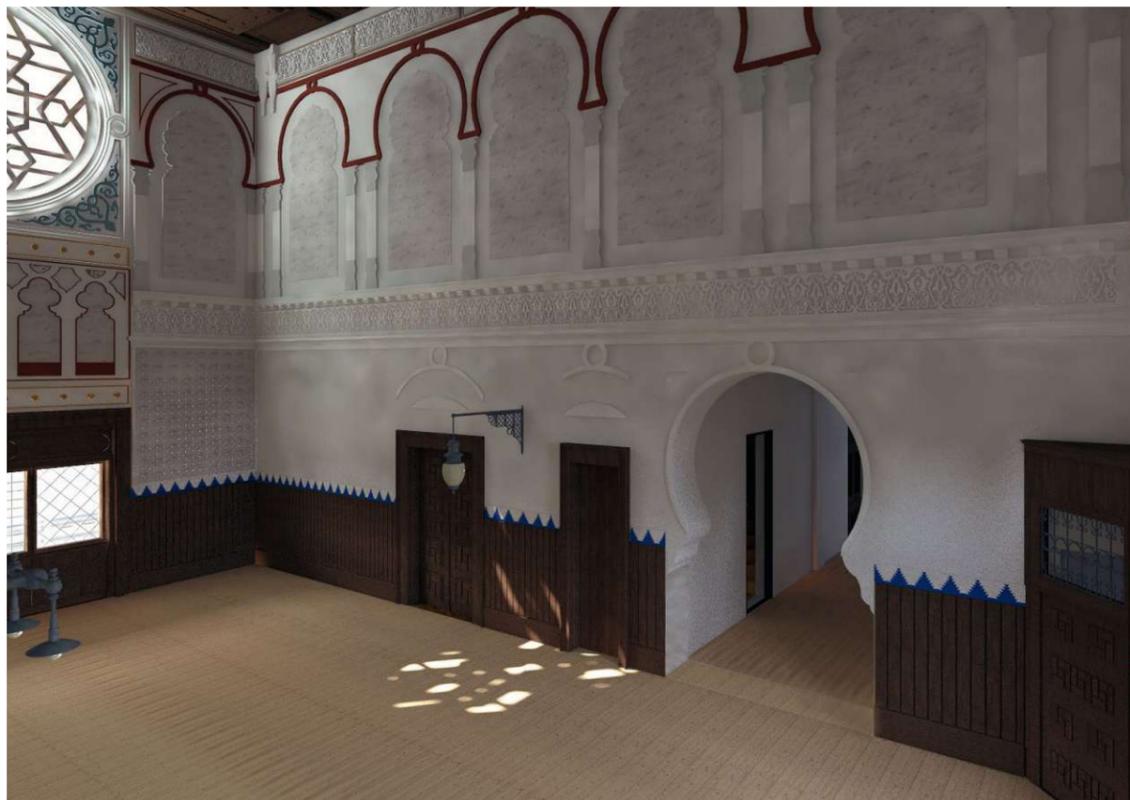


Abb. 84 - Rekonstruktion Westwand Vestibül, Visualisierung

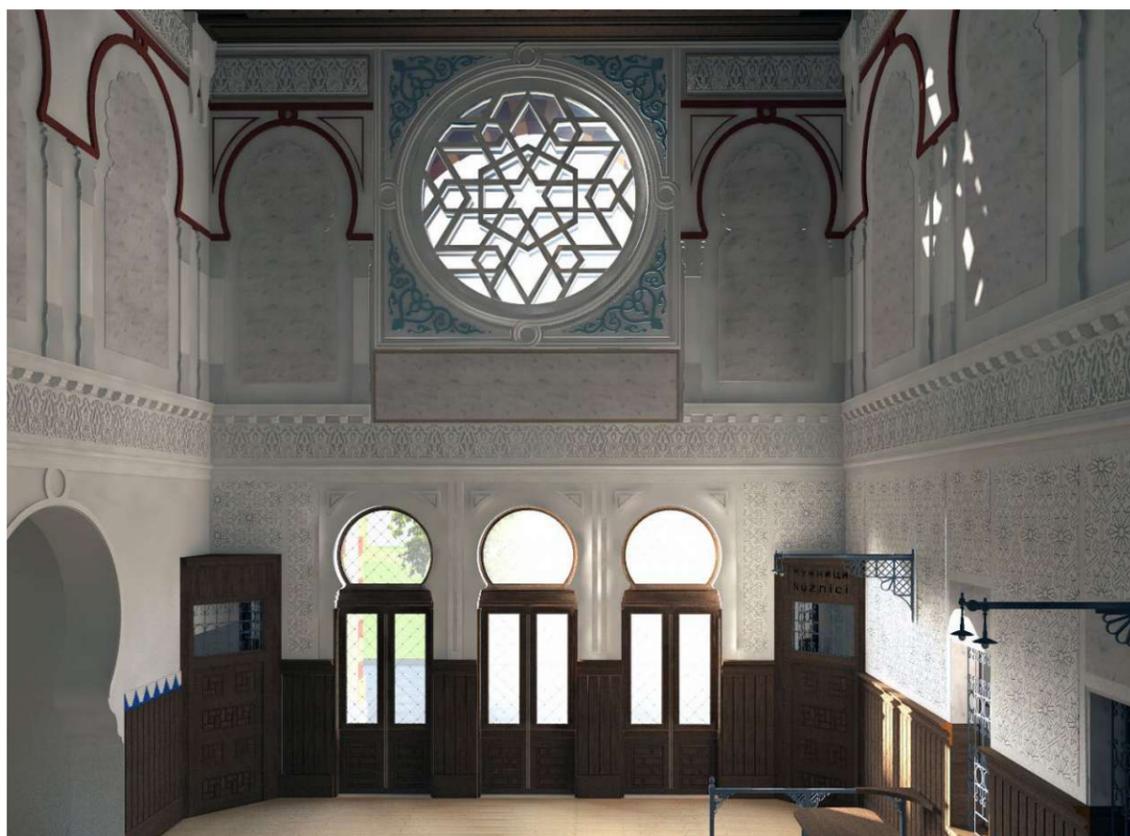


Abb. 85 - Rekonstruktion Nordwand Vestibül, Visualisierung

Vestibül

[sciedoc: Innen 03 - Westwand - Vestibül]

Die westlich gelegene Wand konnte ebenso anhand der Unterlagen im Planarchiv rekonstruiert werden. Die Wand weist zwei rechteckige Holztüren und einen offenen Durchgang auf. In der rechten Ecke befindet sich eine aus Holz gefertigte Türe, welche zu den Damentoiletten führt. Wie an den anderen Wandseiten, gibt es hier auch eine Holzvertäfelung. Diese wird mit einer Zinnenbekrönung abgeschlossen. Außerdem ist hier ebenso ein durchgehendes arabeskes Stuckornament vorhanden, oberhalb davon ein Zinnenfries und darüber hufeisenförmige Stuckornamente, welche auf Säulen abgestützt sind. Oberhalb davon, wie an der Ostwand, aber nicht in der Ansicht (vgl. Abb. 86) vorhanden, werden der Symmetrie wegen auch rechteckige mit arbakten Ornamente beschmückte Tafeln angenommen. Genauso auch die in der linken und rechten Ecke befindlichen Stalaktit-Kapitelle, welche in einer Fotografie der Ostwand klar erkennbar sind.

Vestibül

[sciedoc: Innen 04 - Nordwand - Vestibül]

Die Rekonstruktion der Nordwand des Vestibüls konnte durch eine Ansicht aus dem Planarchiv und durch eine Fotografie des Raumes erfolgen. Die Wandgestaltung deckt sich im Großteil mit der Südwand. Hier ist allerdings keine Zinnenbekrönung oberhalb der Holzvertäfelung enthalten. Darüber hinaus besteht der Haupteingang an dieser Seite aus drei Türen mit hufeisenförmigen Oberlichtern welche mit Wandbemalungen rechteckig eingerahmt sind. Unterhalb des arabesken Kreisfensters befindet sich hier eine rechteckige Tafel, welche in Steinoptik ausgestaltet ist.

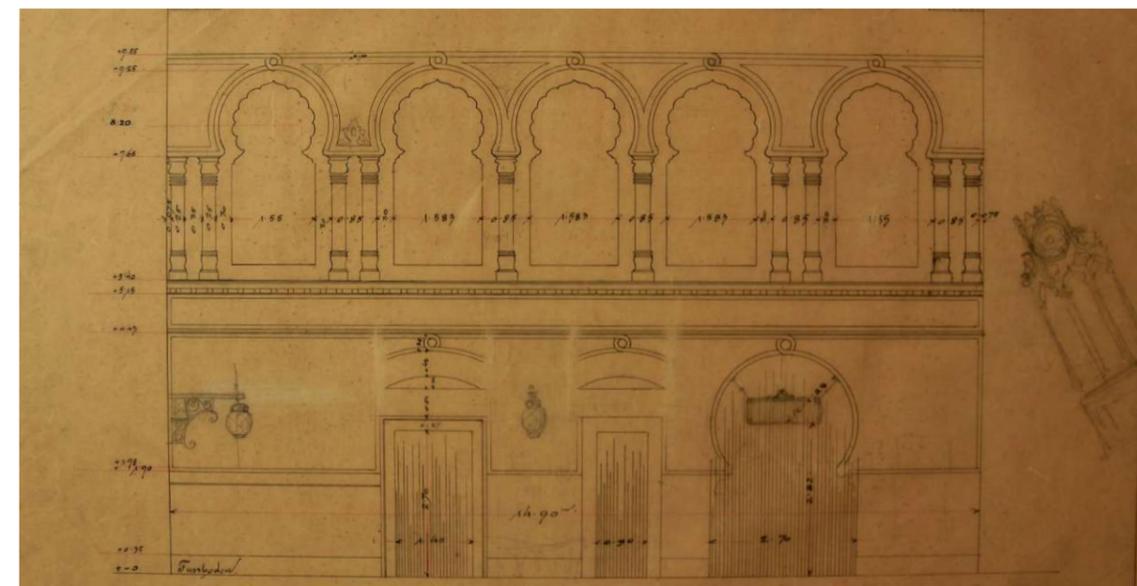


Abb. 86 - Ansicht Westwand Vestibül, 1897



Abb. 87 - Hofwartesaal, Visualisierung



Abb. 88 - Hofwartesaal, Visualisierung

Hofwartesaal

[sciedoc: Innen 05 - Hofwartesaal]

Ausschlaggebend für die Rekonstruktion dieses Raumes war vor allem eine Fotografie aus der Privatsammlung von Gerald Breitfuss, welche im Zusammenspiel mit einer Schnittansicht aus dem Planfundus eine genauere Einschätzung der Räumlichkeit möglich machte. Der Holzboden ist hier im Fischgrät-Muster verlegt. Die Wände sind unten mit Holzvertäfelungen ausgestattet, der Bogenfries ebenfalls aus Holz gefertigt. Kunstvoll ausgestaltete Holzdekorationen finden sich ebenfalls auf den Wänden wieder. Weiters hölzerne Sitzbänke, welche Sitzkissen mit orientalischen Mustern tragen. Darüber hinaus ein Bilderrahmen, welcher ein Gemälde des Kaisers Franz Joseph I. beinhaltet und ein hölzernes Möbelstück, das vermutlich einen Spiegel enthält.



Abb. 89 - Hofwartesaal, Schnittansicht, 1897

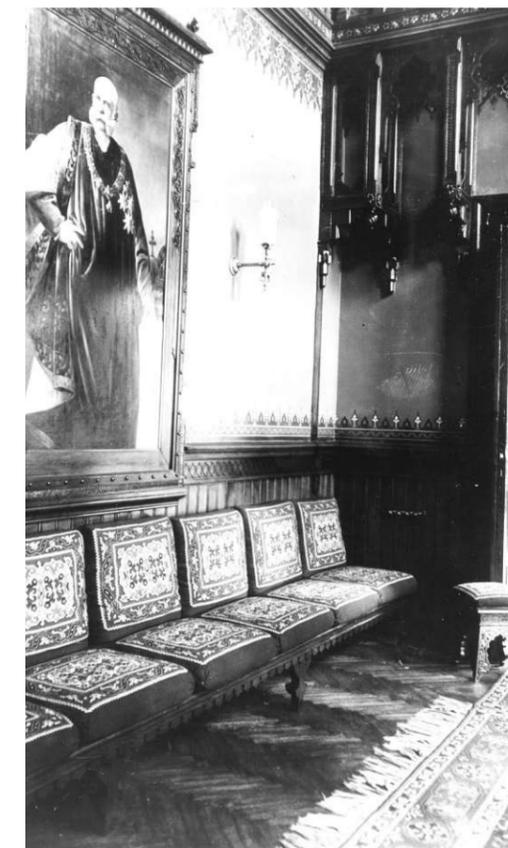


Abb. 90 - Hofwartesaal, Fotografie, 1910



Abb. 91 - Restauration erster und zweiter Klasse, Visualisierung



Abb. 92 - Restauration erster und zweiter Klasse, Visualisierung

Restauration erster und zweiter Klasse

[sciedoc: Innen 06 - Restauration erster und zweiter Klasse]

Dieser Raum konnte ebenfalls von einer Postkarte und Fotografie profitieren, welche innerhalb der Online-Recherche gefunden werden konnten. Weiters gibt es zu dieser Räumlichkeit auch eine Innenwandansicht im Planarchiv, als auch einen Detailplan zur hölzernen Kredenz. Die Wand ist auch hier unten mit einer Holzvertäfelung ausgestattet, oberhalb sind an den Längsseiten arabeske Ornamente vorhanden und zum oberen Raumabschluss hin Stalaktit-Kapitelle (vgl. Abb. 93). Das Plafond ist auch hier, genauso wie beim Vestibül, aus Holz gestaltet. An den beiden Querseiten des Raumes werden die jeweiligen Eingangstüren von Stuckbändern rechteckig eingerahmt, die entstehenden Zwischenflächen werden mit gemalten Ornamenten ausgefüllt und oberhalb mit einer Zinnenbekrönung abgeschlossen (vgl. Abb. 94).

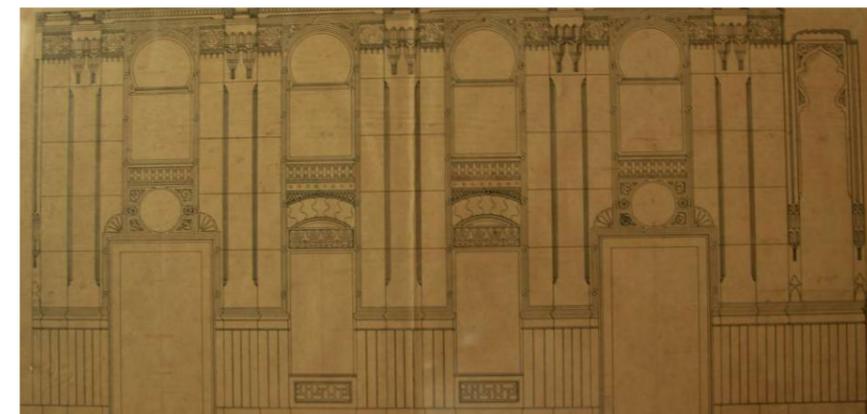


Abb. 93 - Ansicht Restauration erster und zweiter Klasse, 1897

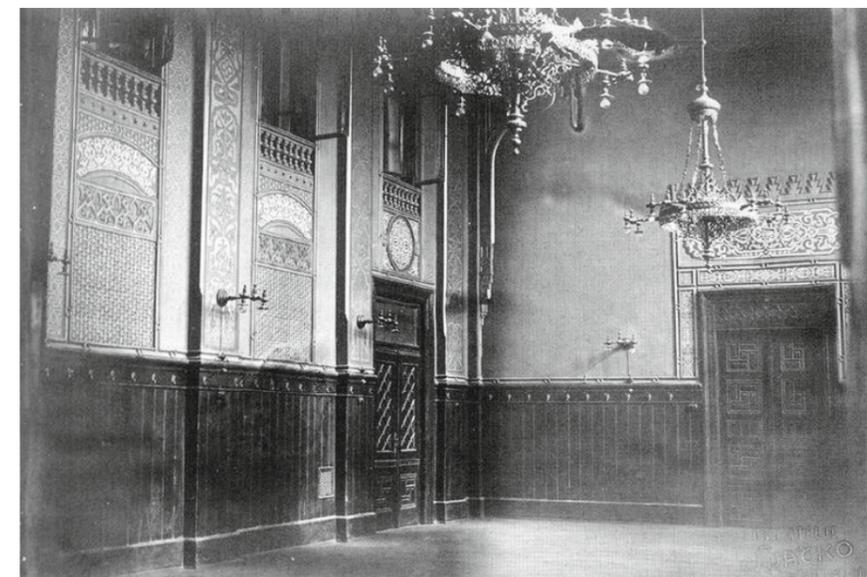


Abb. 94 - Restauration erster und zweiter Klasse, Fotografie, 1902



Abb. 95 - Vestibül Kassabarriere, Modelldarstellung



Abb. 98 - Vestibül oberer Raumabschluss, Modelldarstellung



Abb. 101 - Vestibül, Fotografie, 1910



Abb. 96 - Kassabarriere, Modelldarst.



Abb. 97 - Leuchter, Modelldarst.



Abb. 99 - oberer Raumabschluss, Modelldarst.



Abb. 100 - oberer Raumabschluss, Modelldarst.



Abb. 102 - Ornament, Modelldarst.

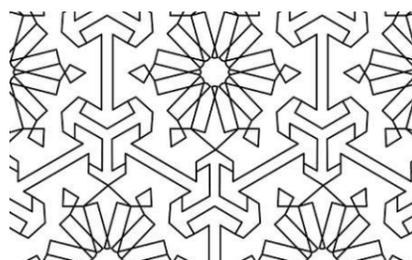


Abb. 103 - Ornament, Textur

Kassabarriere

[sciedoc: Innen 07 - Details - Kassabarriere]

Die Kassabarriere konnte mit Hilfe von Detailplänen aus dem Planarchiv rekonstruiert werden, wobei Fotografien die Richtigkeit dieser bestätigen konnten.

Aus den Fotografien kann ebenfalls das Material abgeleitet werden, hier handelt es sich um eine aus Gusseisen hergestellte Kassabarriere (s. Abb. 83). Die Fenster, welche von dem Gestell umfasst werden, sind in den Plänen auch detailliert aufgezeichnet und aus Gusseisen gestaltet.

Leuchter

[sciedoc: Innen 08 - Details - Leuchter]

Die Leuchter an der Kassabarriere wurden anhand einer Fotografie aus dem Archiv rekonstruiert. Es handelte sich hier bei der Materialbeschaffenheit auch um Gusseisen.

Fußboden

[sciedoc: Innen 09 - Details - Fußboden]

Der Fußboden konnte anhand einer im Archiv enthaltenen Fotografie und Plänen rekonstruiert werden. Ein Holzparkett im Vestibül und der Restauration erster und zweiter Klasse. Beim Hofwartesaal wurde ein Holzparkett im Fischgrät-Muster verlegt. Der Wartesaal vierter Klasse wies ein Zementplattenpflaster auf.

Oberer Raumabschluss

[sciedoc: Innen 10 - Details - oberer Raumabschluss]

Zur Rekonstruktion des oberen Raumabschlusses im Vestibül konnte eine Detailzeichnung aus dem Planfundus herangezogen werden. Das Plafond besteht in seiner Geometrie seitlich aus schmalen Rechtecken. Das Mittelfeld wird oktagonale ausgebildet und so eingerahmt, dass ein Quadrat entsteht. Die Annahme, dass es sich bei der Beschaffenheit des Materials um Holz handelt, konnte durch einen Zeitungsartikel aus der „Bosnischen Post“ von 1897 bestätigt werden.

Ornamente

[sciedoc: Innen 11 - Details - Ornamente]

Die Ornamente, geometrischen Muster und Arabesken konnte teilweise durch genauere Ansichten oder durch Fotografien rekonstruiert werden. Dies gelang in ArchiCAD 22 einerseits durch die Erstellung eigener Texturen, die zuerst 2D gezeichnet und dann als Bild abgespeichert und im Anschluss als Oberfläche auf den Bauteilen platziert wurden. Andererseits wurden die Ornamente als Morphs modelliert und dann als Objekte abgespeichert und an die gewünschten Stellen gesetzt.



Abb. 104 - Fassade Süd, Modelldarstellung



Abb. 105 - Kreisfenster, Modelldarst.



Abb. 106 - Rest. erster und zweiter Klasse, Modelldarst.



Abb. 107 - Kredenz, Modelldarst.



Abb. 108 - Hofwartesaal, Modelldarstellung



Abb. 109 - Bilderrahmen, Modelldarst.

Kreisfenster

[sciedoc: Innen 12 - Details - Kreisfenster]

Das im Durchmesser über drei Meter große, arabeskisch verzierte Kreisfenster, sowohl straßenseitig als auch bahnseitig an den Außenwänden des Vestibül gelegen, konnte durch die Pläne aus dem Archiv rekonstruiert werden. Es bot durch seine Größe eine angemessene Beleuchtung des Vestibüls an. Von der Materialbeschaffenheit könnte es sich um ein Maßwerk gehandelt haben, oder viel wahrscheinlicher, als kostengünstigere Option, eine Holzkonstruktion, die dann in der gewünschten Farbe lackiert wurde.

Kredenz

[sciedoc: Innen 13 - Details - Kredenz]

Die Rekonstruktion der Kredenz in der Restauration erster und zweiter Klasse erfolgte in erster Linie anhand von einer Detailzeichnung aus dem Planarchiv. Eine Postkarte konnte außerdem Rückschlüsse auf die genaue Verortung und Materialwahl geben. Es handelte sich hier um eine hölzerne Kredenz. Die hufeisenförmigen und kreisrunden Öffnungen haben vermutlich ein gusseisernes Gitter vorgesetzt.

Möblierung

[sciedoc: Innen 14 - Details - Möblierung]

Dank einer Fotografie aus der Privatsammlung von Gerald Breitfuss konnte der Bilderrahmen inklusive passendem Gemälde von Kaiser Franz Joseph I. rekonstruiert werden. Darüber hinaus konnte eine Schnittansicht aus dem Planarchiv bei der Rekonstruktion der hölzernen Sitzbänke und des hölzernen Möbelstücks, welches den Spiegel beinhaltet, helfen. Alle Möbelstücke sind aus einem dunkel erscheinendem Holz gefertigt.



Abb. 110 - Tür Haupt-
 eingang, Modelldarst.



Abb. 111 - Tür Hofwartesaal,
 Modelldarst.



Abb. 112 - Tür Hofwartesaal
 Rückseite, Modelldarst.



Abb. 113 - Tür Toiletten
 Herren, Modelldarst.



Abb. 114 - Tür Abteilungstrenn-
 wand, Modelldarst.



Abb. 115 - Tür Rest. erster u.
 zweiter Klasse, Modelldarst.

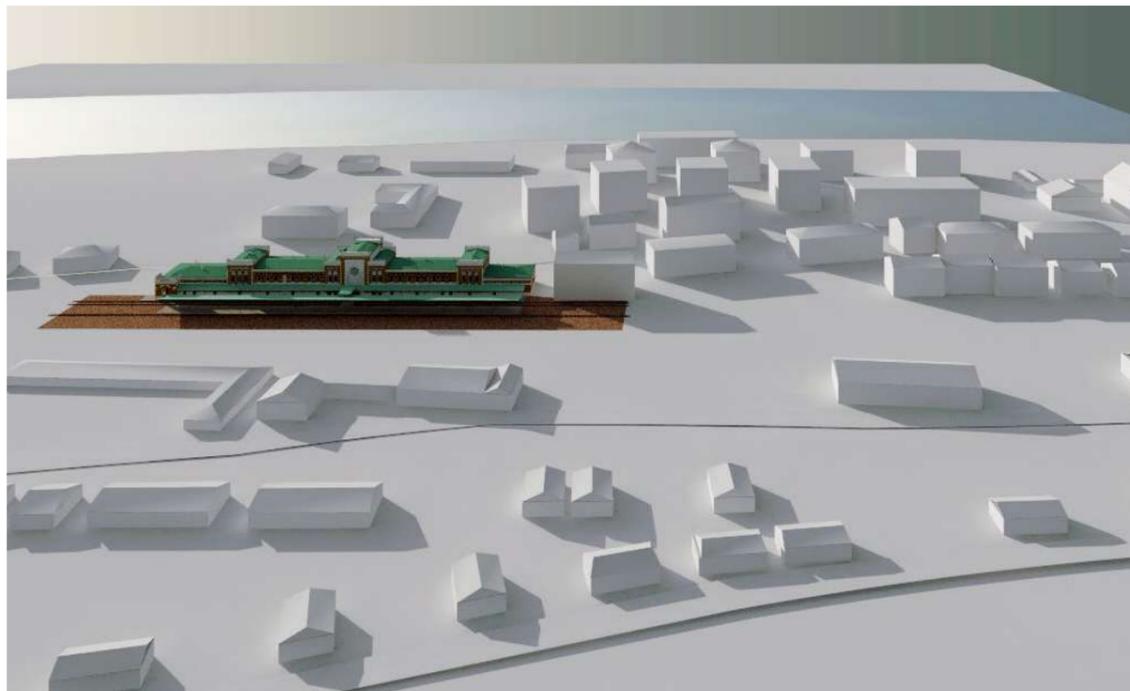


Abb. 116 - Städtebaulicher Kontext mit Blick Richtung Fluss Save, Visualisierung

Türen

[sciedoc: Innen 15 - Details - Türen]

Im Planarchiv konnten einige Detailzeichnungen zu den Türen gefunden werden. Wie etwa die Türen zum Vestibül straßenseits, die Tür vom Hofwartesaal in die Restauration erster und zweiter Klasse, sowie die Türen zu den Damen- und Herrentoiletten und außerdem die Abteilungstrennwand zwischen der Restauration dritter Klasse und vierter Klasse. Die Türen sind aus Holz gefertigt, einige weisen auch gusseiserne Gitterelemente und Verglasungen auf (vgl. Abb. 110, 113-115).

Um die hufeisenförmigen Oberlichten bei den Türen zu rekonstruieren wurde die entsprechende Form beim Modellieren in der „ID“ als „wallhole“ abgespeichert und somit konnte jede Wand die gewünschte Kontur annehmen.

Städtebauliche Situation

[sciedoc: Städtebauliche Situation]

Wie im Punkt 2.2 „Überblick historischer Entwicklungen in Bosanski Brod“ beschrieben, wurde der Bahnhof in Bosanski Brod in den heutigen Kontext des Stadtgefüges platziert. Da Teile von den Annexen des Bahnhofes noch vorhanden sind, war eine Verortung über Google Maps möglich. Die Nachbarbebauung und die Geländehöhe konnten überdies auch aus Google Maps übernommen werden.

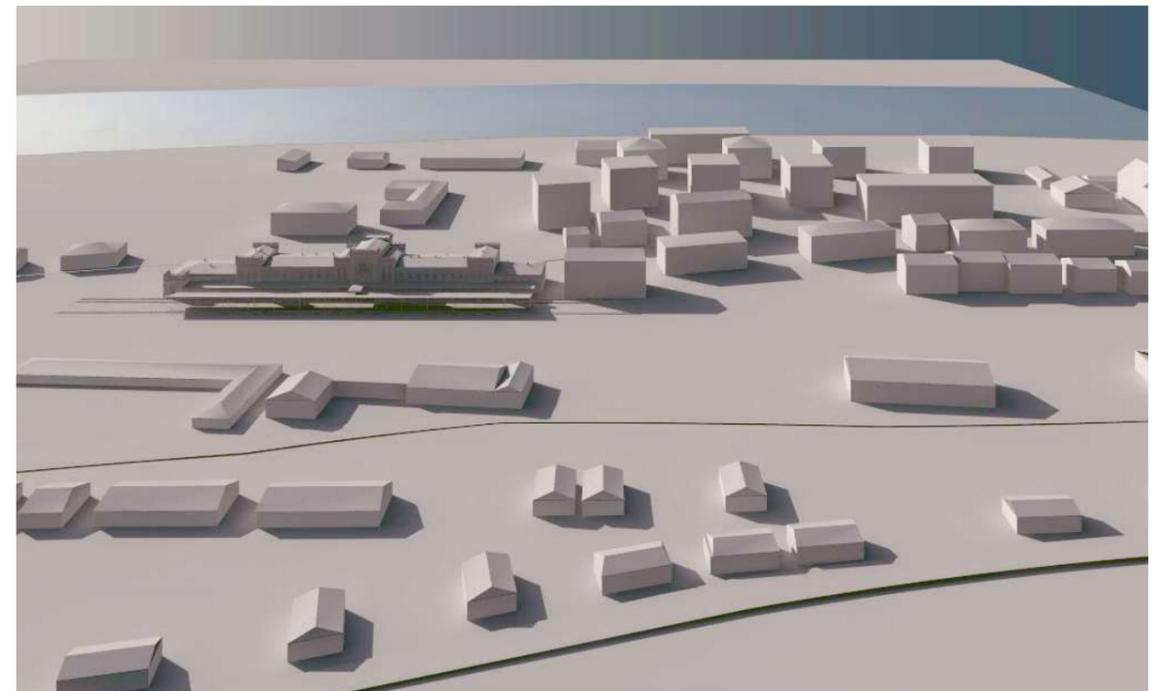


Abb. 117 - Städtebaulicher Kontext mit Blick Richtung Fluss Save, Weißrendering

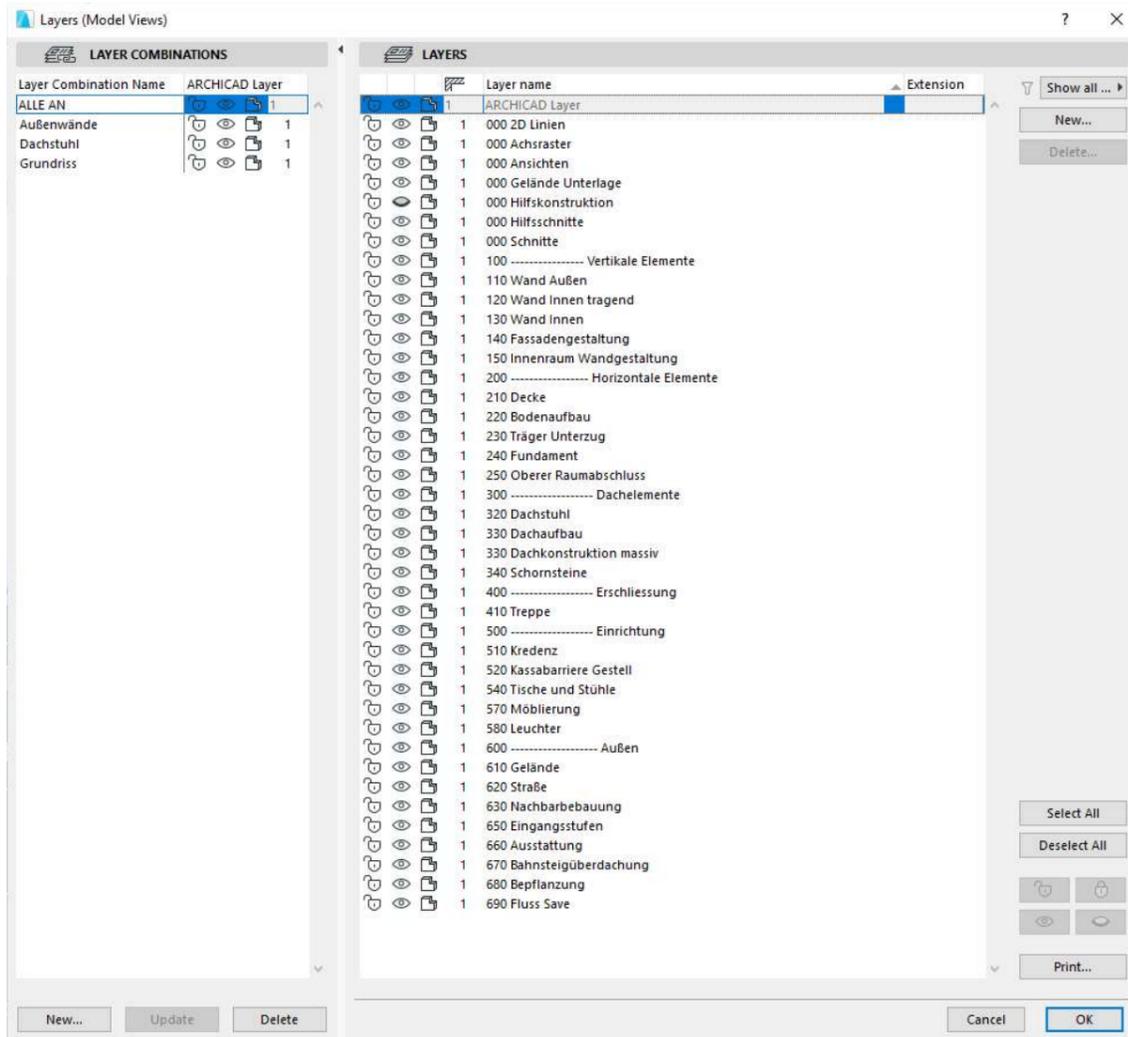


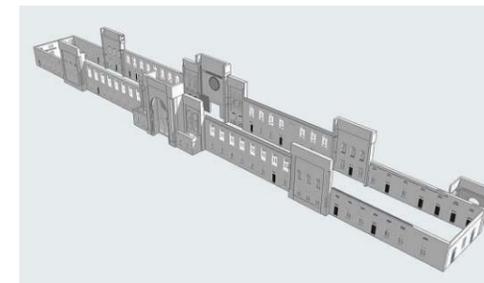
Abb. 118 - Verwendete Ebenen- und Layerstruktur

4.4 Einrichtung und Gliederung des 3D-Modells

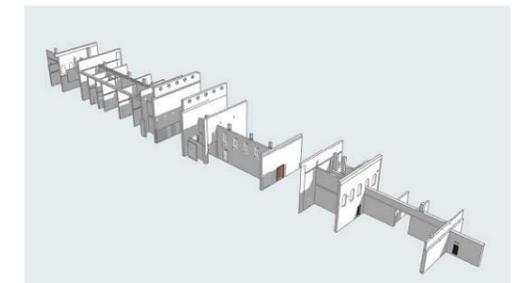
Ebenen- und Layerstruktur

In Abb. 118 angeführt, sind die verwendeten Ebenenkombinationen und die Layerstruktur. Für ein rasches Vorankommen beim Modellieren ist es außerdem nützlich nicht verwendete oder selten verwendete Layer auszuschalten.

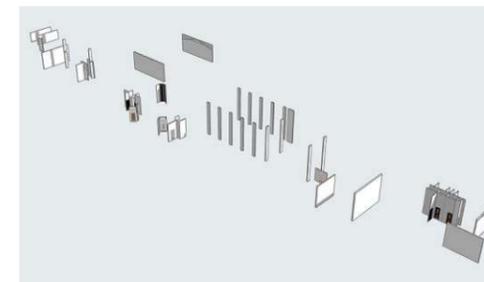
100 Vertikale Elemente



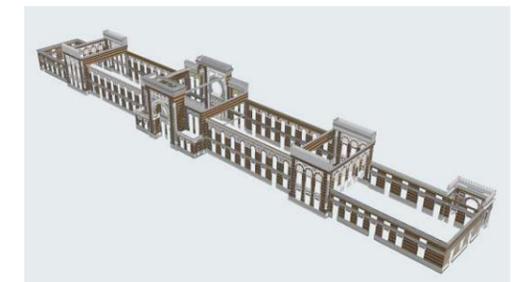
110 - Wand Außen



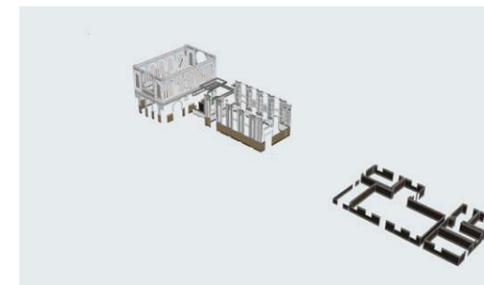
120 - Wand Innen tragend



130 - Wand Innen

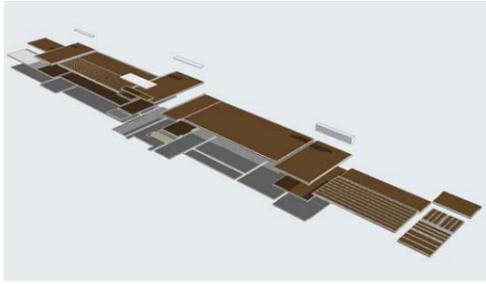


140 - Fassadengestaltung

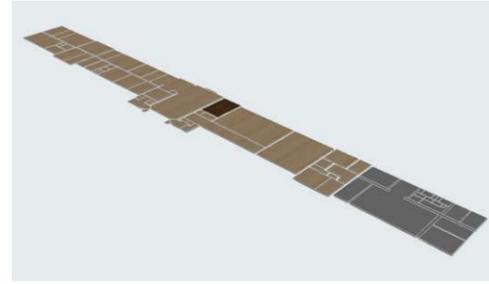


150 - Innenraum Wandgestaltung

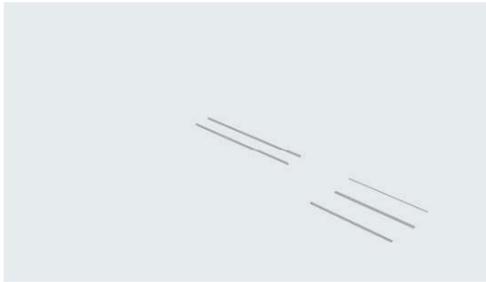
200 Horizontale Elemente



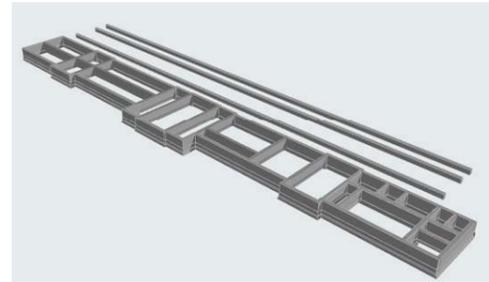
210 - Decke



220 - Bodenaufbau



230 - Träger Unterzug

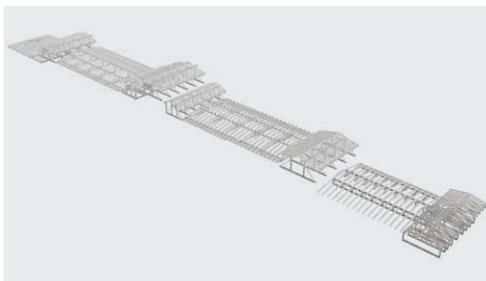


240 - Fundament

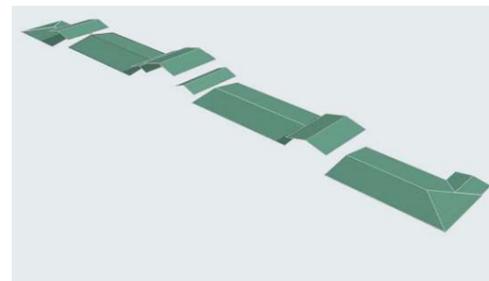


250 - Plafond

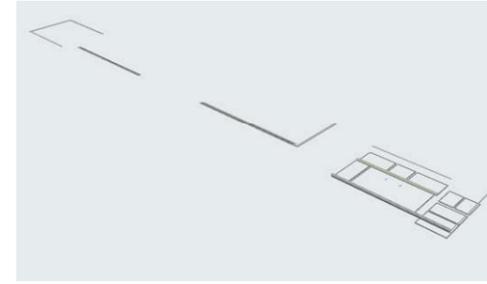
300 Dachelemente



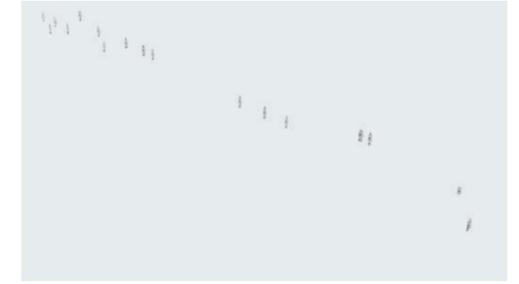
320 - Dachstuhl



330 - Dachaufbau

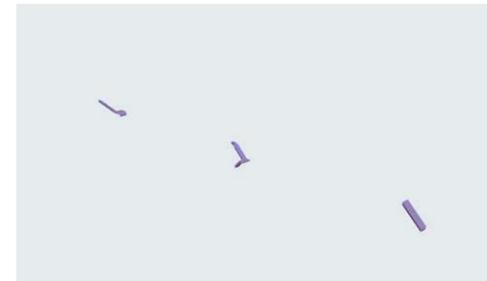


340 - Dachkonstruktion massiv



350 - Schornsteine

400 Treppen



410 - Treppen

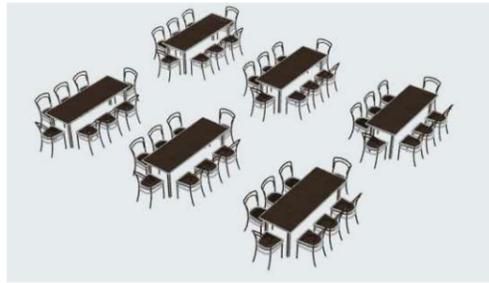
500 Einrichtung



510 - Kredenz



520 - Kassabarriere Gestell



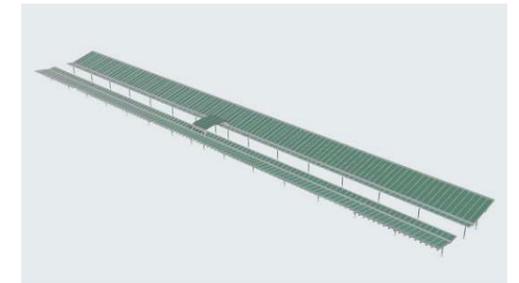
540 - Tische und Stühle



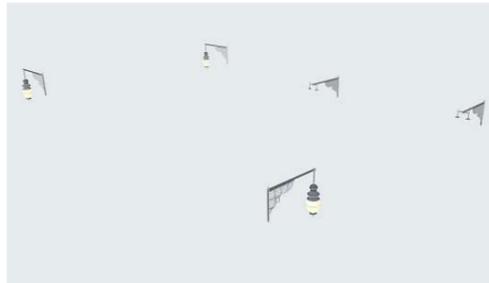
570 - Möblierung



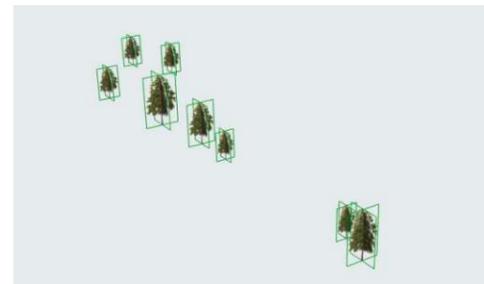
650 - Ausstattung



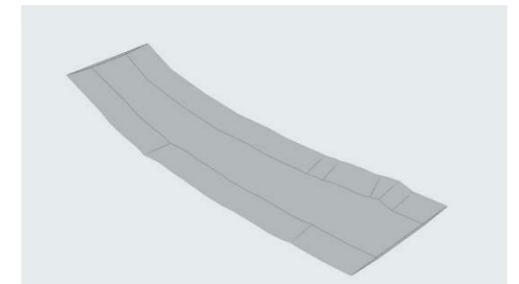
670 - Bahnsteigüberdachung



580 - Leuchter

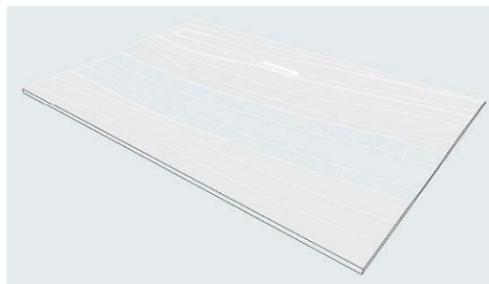


680 - Bepflanzung

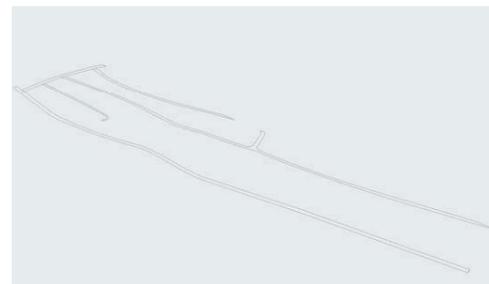


690 - Fluss Save

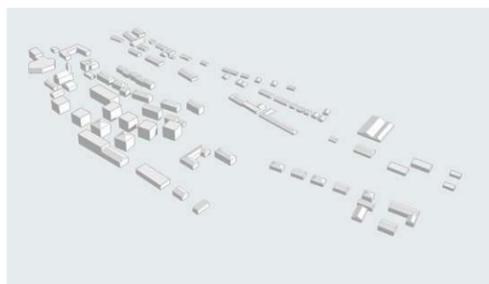
600 Aussen



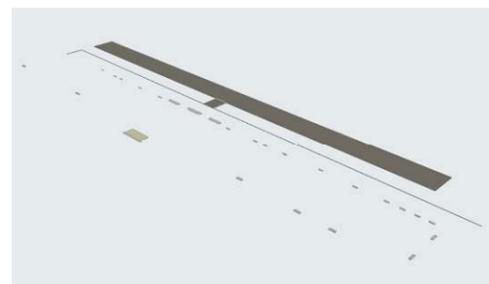
610 - Gelände



620 - Strasse



630 - Nachbarbebauung



640 - Eingangsstufen

5. Visualisierung

Dieses Kapitel bildet mit seinen Ergebnissen den Abschluss der virtuellen Rekonstruktion. Im nächsten Punkt soll noch grob auf die verwendete Rendering-Software Artlantis und die Arbeitsschritte diesbezüglich eingegangen werden.

5.1 Visualisierung in Artlantis

Die fotorealistische Darstellung des Bahnhofsgebäudes in Bosanski Brod wurde mit der Studentenversion von Artlantis 2021 erzeugt. Das Modell wurde mit allen Oberflächen- und Materialbeschaffenheiten zum größten Teil bereits in ArchiCAD 22 modelliert, in Artlantis wurden lediglich ein paar Shader angepasst und die Belichtungssituation eingestellt. Weiters wurden, um ein so realistisches Belichtungsergebnis wie möglich zu bekommen, die Längen- und Breitengrade der Stadt Bosanski Brod übernommen. Die Nachbarbebauung und die ungefähre Geländehöhe konnten ebenfalls aus Google Maps herausgelesen und eingearbeitet werden. Die Verwendung des Weißrenders dient zur Darstellung der virtuellen Rekonstruktion ganz ohne eigene Interpretationen und um die Vergleichbarkeit zu erleichtern. Die Visualisierungen wurden nach dem Auspielen aus der Rendering-Software in Adobe Photoshop CS6 nachbearbeitet.



Abb. 119 - Rekonstruktion Außenanlage, straßenseits, Visualisierung



Abb. 120 - Baukörper straßenseits, Visualisierung



Abb. 121 - Haupteingang straßenseits, Visualisierung



Abb. 122 - Baukörper bahnseits, Visualisierung



Abb. 123 - Haupteingang Bahnseits, Visualisierung

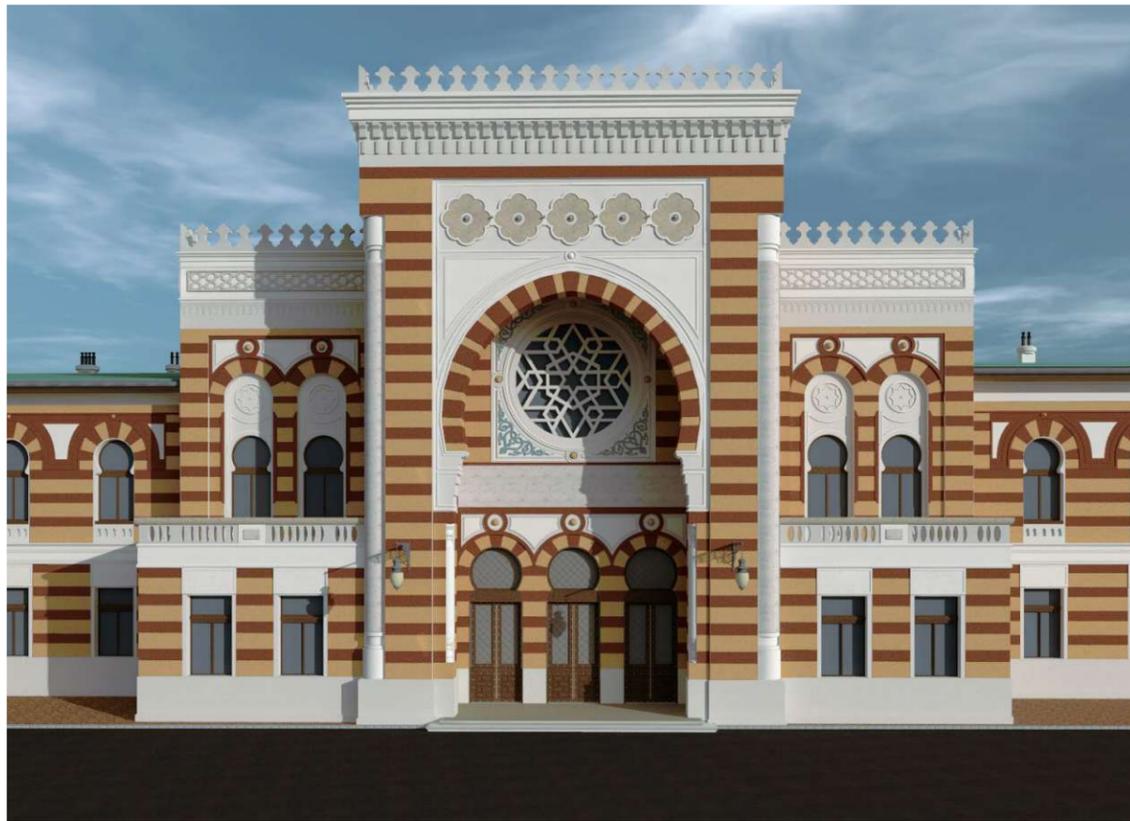


Abb. 124 - Rekonstruktion Nordfassade Haupteingang, straßenseits, Visualisierung

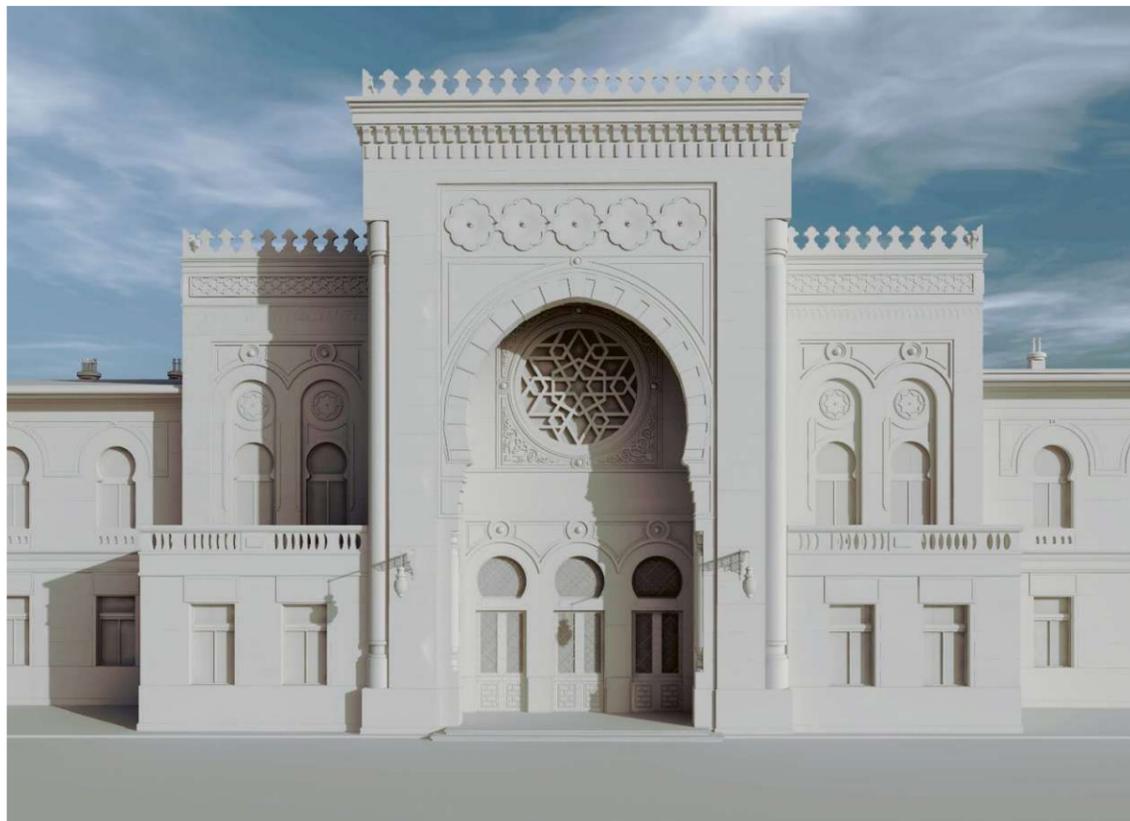


Abb. 125 - Rekonstruktion Nordfassade Haupteingang, straßenseits, Weißrendering

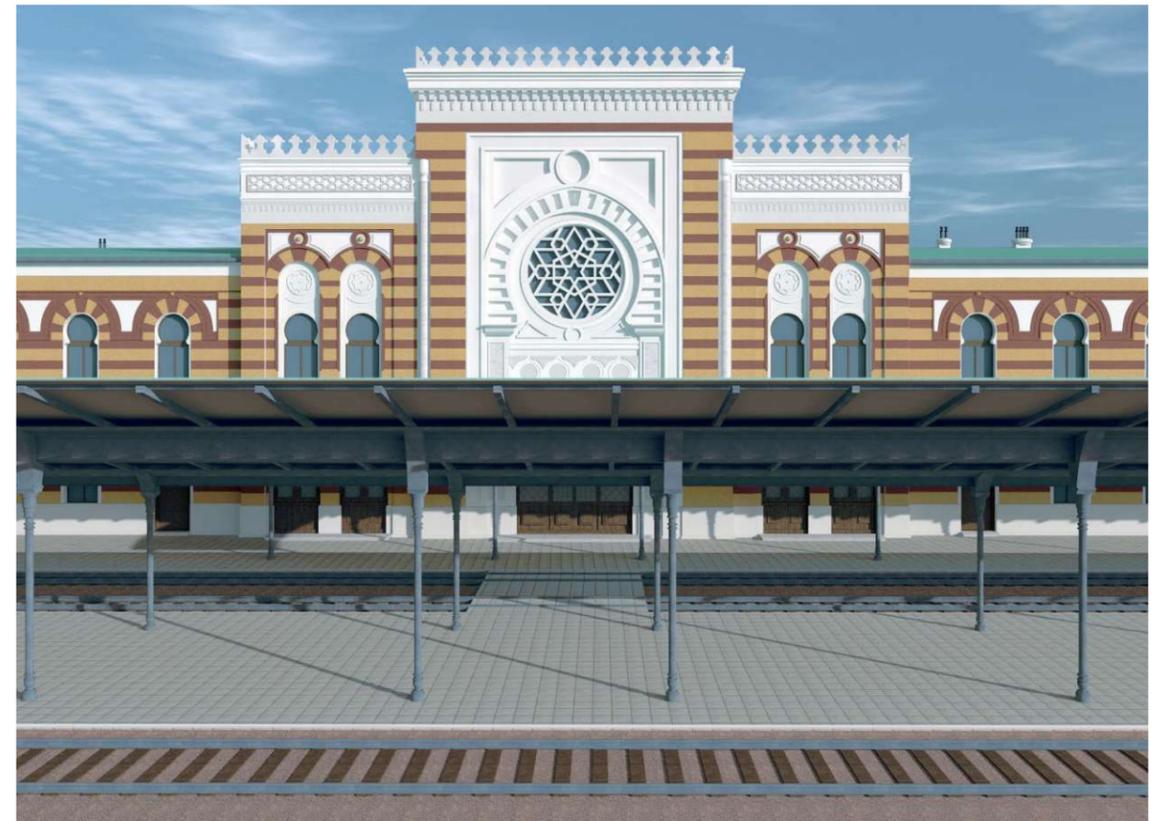


Abb. 126 - Rekonstruktion Südfassade Haupteingang, bahnseits, Visualisierung



Abb. 127 - Rekonstruktion Südfassade Haupteingang, bahnseits, Visualisierung



Abb. 128 - Rekonstruktion Nordfassade, straßenseits, Visualisierung



Abb. 129 - Rekonstruktion Nordfassade, straßenseits, Weißrendering



Abb. 132 - Rekonstruktion Südfassade, Visualisierung (ohne Bahnsteigüberdachung)



Abb. 133 - Rekonstruktion Südfassade, Weißrendering (ohne Bahnsteigüberdachung)



Abb. 130 - Rekonstruktion Südfassade, Visualisierung (mit Bahnsteigüberdachung)



Abb. 131 - Rekonstruktion Südfassade, Weißrendering (mit Bahnsteigüberdachung)



Abb. 134 - Rekonstruktion Westfassade, Seitenansicht, Visualisierung



Abb. 136 - Rekonstruktion Ostfassade, Seitenansicht, Visualisierung



Abb. 135 - Rekonstruktion Westfassade, Seitenansicht, Weißrendering

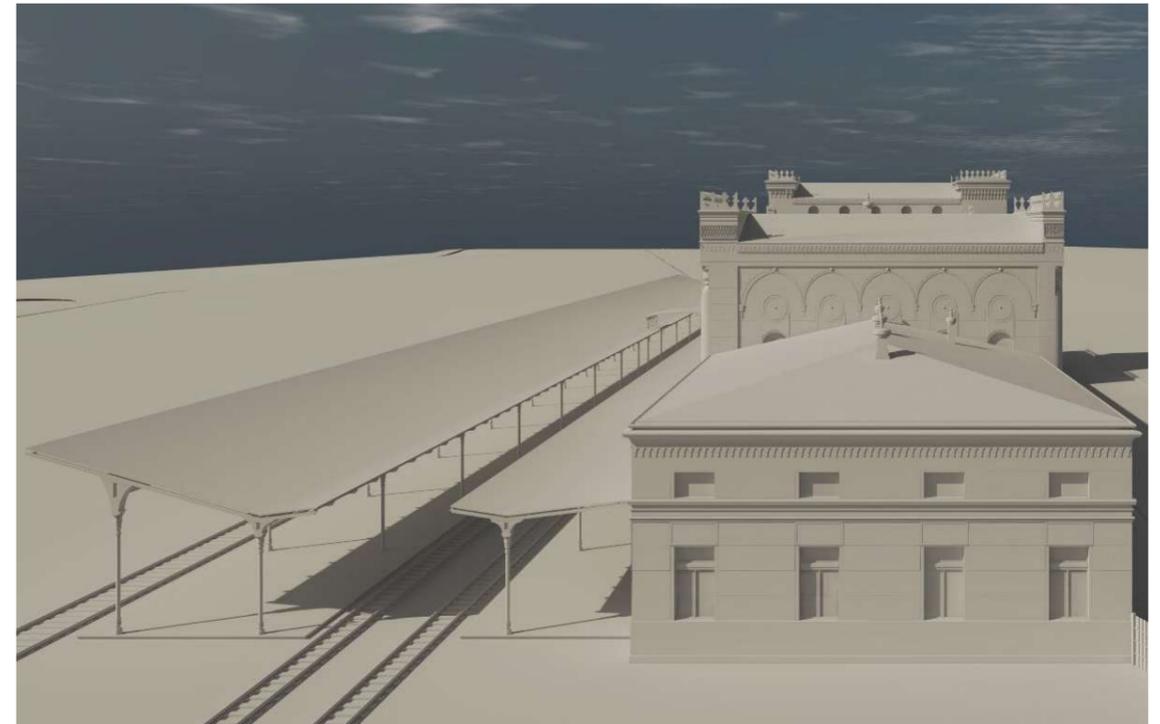


Abb. 137 - Rekonstruktion Ostfassade, Seitenansicht, Weißrendering

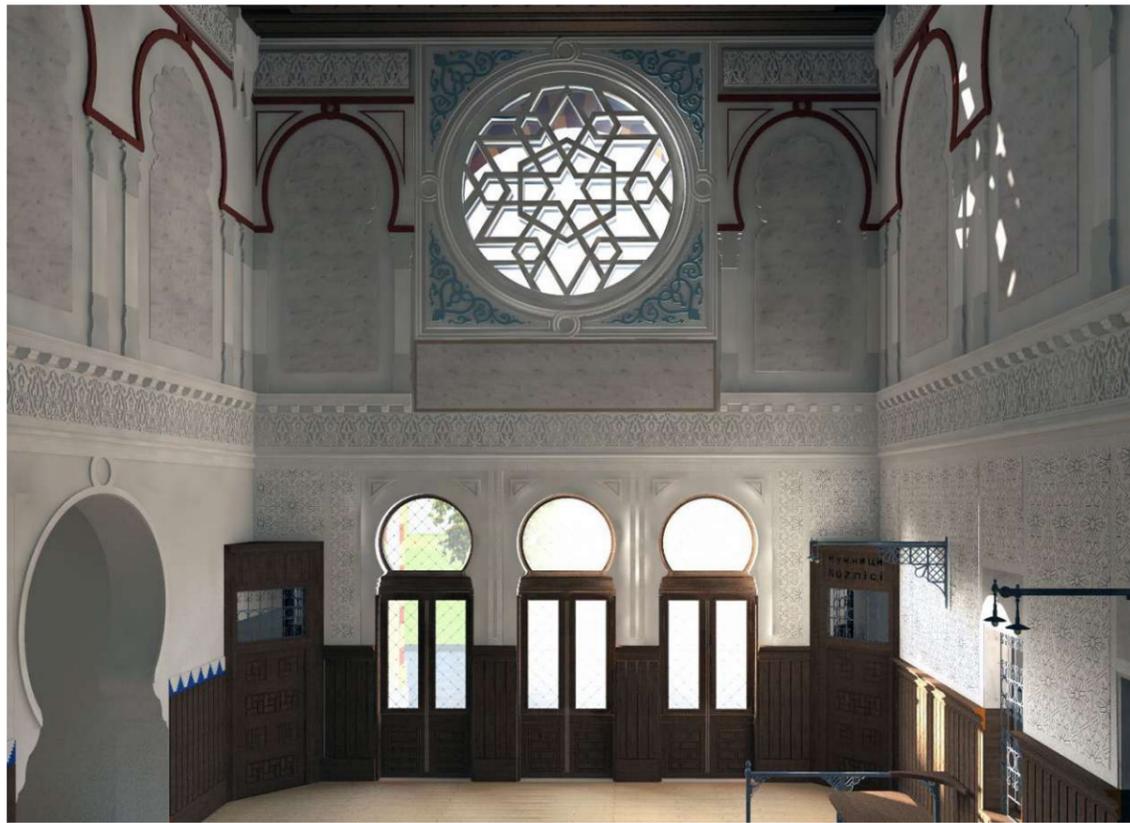


Abb. 138 - Rekonstruktion Nordwand Vestibül, Visualisierung

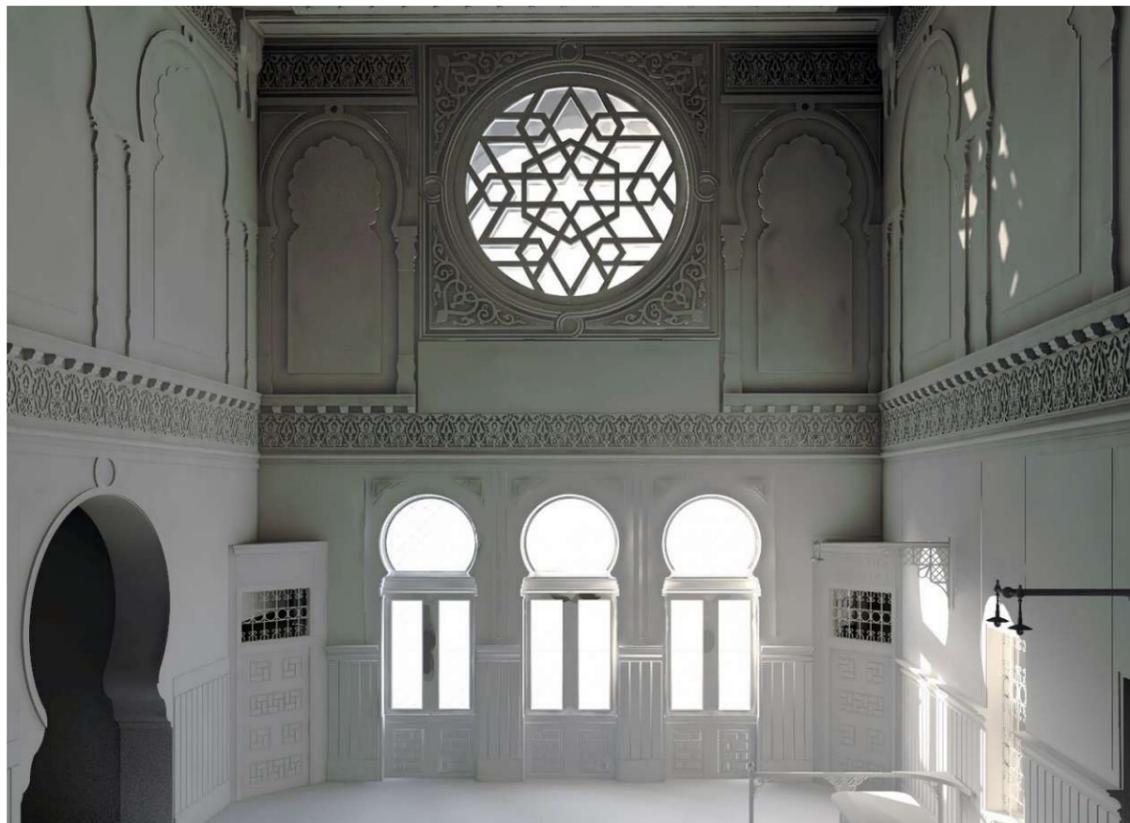


Abb. 139 - Rekonstruktion Nordwand Vestibül, Weißrendering

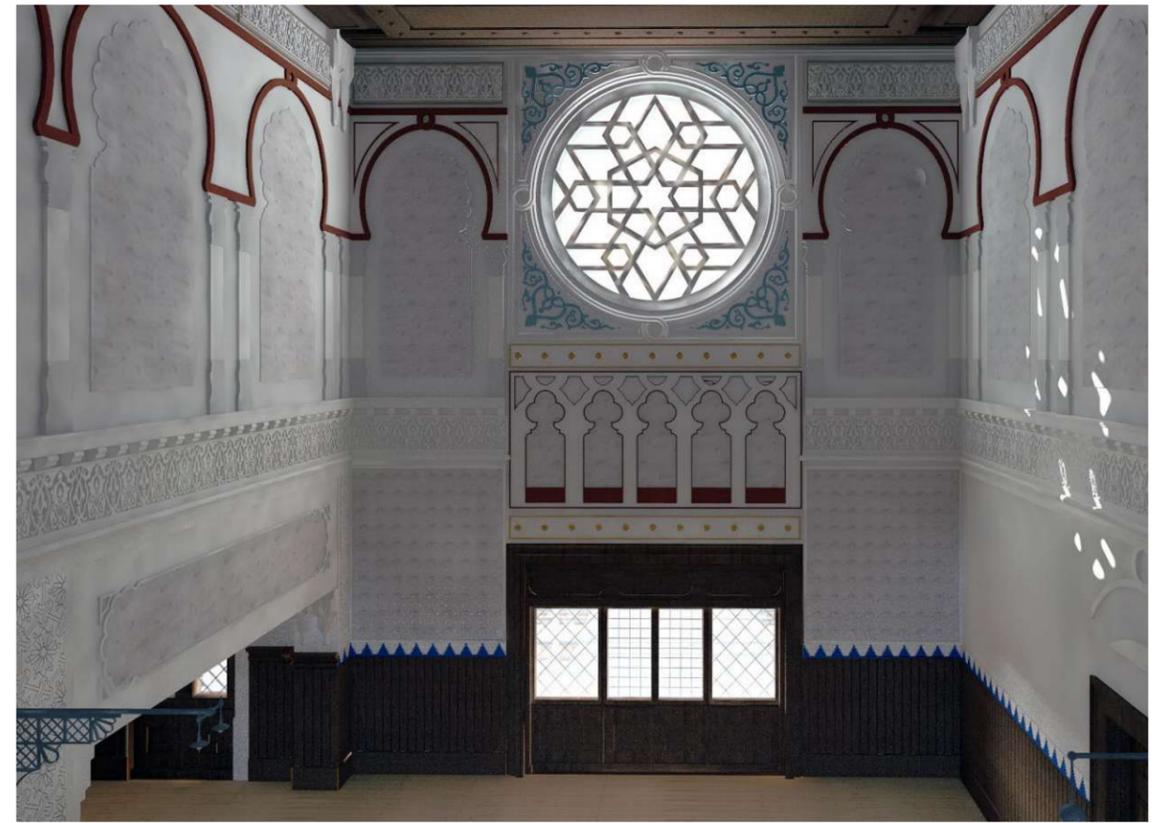


Abb. 140 - Rekonstruktion Südwand Vestibül, Visualisierung



Abb. 141 - Rekonstruktion Südwand Vestibül, Weißrendering



Abb. 142 - Rekonstruktion Ostwand Vestibül, Visualisierung

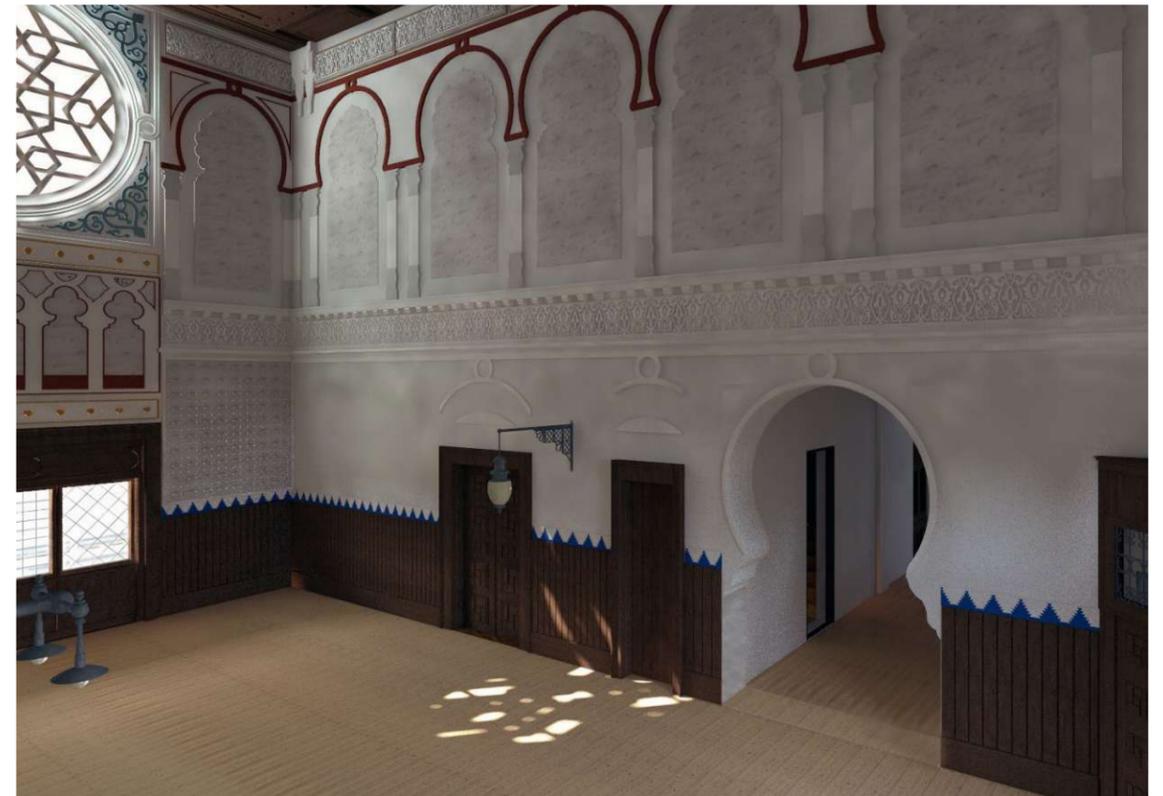


Abb. 144 - Rekonstruktion Westwand Vestibül, Visualisierung



Abb. 143 - Rekonstruktion Ostwand Vestibül, Weißrendering



Abb. 145 - Rekonstruktion Westwand Vestibül, Weißrendering



Abb. 146 - Rekonstruktion oberer Raumabschluss Vestibül, Visualisierung



Abb. 147 - Rekonstruktion oberer Raumabschluss Vestibül, Weißrendering



Abb. 148 - Rekonstruktion Restauration erster und zweiter Klasse, Visualisierung



Abb. 149 - Rekonstruktion Restauration erster und zweiter Klasse, Visualisierung



Abb. 150 - Rekonstruktion Restauration erster und zweiter Klasse, Visualisierung



Abb. 151 - Rekonstruktion Restauration erster und zweiter Klasse, Visualisierung



Abb. 152 - Rekonstruktion Hofwartesaal, Visualisierung



Abb. 154 - Rekonstruktion Hofwartesaal, Visualisierung



Abb. 153 - Rekonstruktion Hofwartesaal, Weißrendering



Abb. 155 - Rekonstruktion Hofwartesaal, Weißrendering



Abb. 156 - Schnittansicht Vestibül, Visualisierung



Abb. 157 - Schnittansicht Vestibül, Weißrendering



Abb. 158 - Schnittansicht Längs, Visualisierung



Abb. 159 - Schnittansicht Längs, Weißrendering



Abb. 160 - Rekonstruktion Bahnsteigüberdachung, Visualisierung

6. Schlussbemerkungen

Abschließend lassen sich an dieser Stelle noch ein paar zusammenfassende Worte schreiben. In erster Linie war das Ziel dieser Arbeit, das im Zuge des zweiten Weltkrieges fast gänzlich zerstörte Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod in seiner baulichen Struktur zu rekonstruieren und wieder erlebbar zu machen.

Jener virtuellen Rekonstruktion waren, wohlgemerkt, jedoch auch Grenzen vorgesetzt. So konnte das erste Obergeschoß wegen mangelndem Grundrissplan nicht nachvollzogen werden. Des Weiteren hatten nicht alle Räumlichkeiten genug Anhaltspunkte und vorhandenes Planmaterial zur Verfügung um gänzlich nachgebaut werden zu können.

Nichtsdestotrotz ist es gelungen, die für das Bahnhofsgebäude repräsentativsten Räume und den Baukörper zu rekonstruieren. Dazu kommt, dass es auch möglich war einen historischen Überblick und Hintergrund zum Eisenbahnausbau in Bosnien und Herzegovina zu geben. Darüber hinaus war die Etablierung des orientalisierenden Stils in Bosnien und Herzegovina ein weiterer wichtiger Abschnitt, ebenso die damit verbundenen kennzeichnenden Gestaltungsmerkmale und der Vergleich mit ähnlichen Referenzbauten.

Weiterführende Forschung könnte sich mit dem Architekten des Bahnhofsgebäudes, Hans Niemeczek, beschäftigen, zu welchem leider keine biografischen Daten publiziert sind. Zukünftig könnte auch an dem rekonstruierten Baukörper virtuell angeknüpft werden, falls es möglich sein sollte weitere Pläne oder Anhaltspunkte zum Bahnhofsgebäude zu ermitteln.

Letztlich konnte mithilfe des Werkzeugs der virtuellen Rekonstruktion ein Stück verlorener Bausubstanz und ein Teil der damit verbundenen Geschichte aufgearbeitet und wieder erlebbar gemacht werden.

Literaturverzeichnis

Primärliteratur

Bosnische Post (1897): Nr. 287

Renner, Heinrich (1896): Durch Bosnien und die Hercegovina kreuz und quer. Wanderungen, Berlin: Reimer.

Stix, Edmund (1887): Das Bauwesen in Bosnien und Hercegovina vom Beginn der Occupation durch die österr.-ung. Monarchie bis in das Jahr 1887: eine technisch-statistische Studie nach amtlichen Quellen, Wien: Landesregierung für Bosnien und Hercegovina, aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

Sekundärliteratur

Architektonische Monatshefte 7. Jahrgang (1900), Wien: Wolfrum, Print.

Bergh, Trond (2001): Backwardness for ever: Norwegian railway engineers and the narrow gauge light railwaysystem, Norwegen: Norwegian School of Management BI Center for Business History.

Damjanovic, Dragan (2017): Austro-ugarska okupacija Bosne i Hercegovine gledana ocima hrvatskog slikara: *Prijelaz Save kod Broda* Ferdinanda Quiquereza, Zagreb: Filozofska fakulteta Sveučilišta.

Donia, J. Robert (1981): Islam under the Double Eagle: The Muslims of Bosnia and Hercegovina, 1878-1914, New York: Columbia University Press.

Franke, Michael (2013): Analyse von Eisenbahnlandschaften, Wien: Universität für Bodenkultur Wien Hochschulschriften.

Giese, Francine (2006): Die Kanonisierung des westislamischen Sakralbaus. bauforschungonline.ch: s.n.

Hartmuth, Maximilian (2018): Amtssprache Maurisch? Zum Problem der Interpretation des orientalisierenden Baustils im habsburgerischen Bosnien-Herzegowina, Wien: Universität Wien (ERC 758099).

Krzovic, Ibrahim (1987): Arhitektura Bosne i Hercegovine 1878-1918, Sarajewo: Umjetnicka galerija Bosne i Hercegovine.

Kubinszky, Mihaly (1986): Bahnhöfe in Österreich - Architektur und Geschichte, Wien: Slezak.

Malcolm, Noel (1994): Bosnia A Short History, New York: New York University Press.

Proceedings of the Symposium from 22nd November 2014 in Sarajevo (2016): Contemporary Perception of the Austro-Hungarian Cultural Heritage in Bosnia and Herzegovina, Sarajevo: ICOMOS National Committee in Bosnia and Herzegovina.

Schiendl, Werner (1964): Die Eisenbahnen in Bosnien und Herzegowina 1867-1918, 1. Aufl., Wien: Bahn im Film, Christian Pühringer, Videofilmproduktion.

Vuleta, Nina (2016): The Urban Development of Cities in Bosnia and Herzegovina during Austrohungarian rule between 1878 and 1918, Wien: Technische Universität Hochschulschriften.

Yavuz, Mehmet (2019): Ein preußischer Baumeister in Osmanischem Dienst: August Carl Friedrich Jasmund, Band 26 Nummer 1, Istanbul: Hacettepe University Journal of Faculty of Letters.

Zäh, Alexander (2013): Die orientalisierende Architektur als ein stilistischer Ausdruck des offiziellen Bauprogramms der k. u. k. bosnisch-herzegowinischen Landesregierung 1878-1918, Deutschland: Südost-Forschungen 72:63-97.

Enzyklopädien

Kronprinzenwerk: Erzherzog Rudolf ua. (1901): Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild. Bosnien und Hercegovina, Wien.

Vorträge

Hartmuth, Maximilian (2017): Islamic Architecture and Orientalizing Style in Habsburg Bosnia: A Case Study of the School of Islamic Law in Sarajevo, Paper read at the 13th Colloquium of the Ernst-Herzfeld-Gesellschaft, Wien: University of Vienna, July 6-9.

Hartmuth, Maximilian (2018): Verkehr/Macht/Raum Der Bahnhof von Bosnisch Brod (1897) Als Werk und Mittel, Vortrag am 8. Workshop („Konstruktion und Semantiken des Raums“) des Forschungsschwerpunkts Visuelle Kulturgeschichte - Kulturen und Medien des Visuellen der Historisch-Kulturwissenschaftlichen Fakultät, Wien: Inst. f. Kunstgeschichte d. Univ. Wien.

Internetquellen

<https://www.planungswelten.de/m/konstruktionsprinzip-eines-pfetten-dach/#:~:text=Pfettend%C3%A4cher%20mit%20dreifach%20stehendem%20Dachstuhl,sodass%20sich%20in%20der%20Summe>
[Zugriff am 05.10.2022]

http://old.kons.gov.ba/main.php?id_struct=50&lang=4&action=view&id=1848
[Zugriff am 05.10.2022]

<https://paperzz.com/doc/5138931/zemaljska-vakufska-komisija-za-bih---gazi-husrev>
[Zugriff am 05.10.2022]

<https://de-de.topographic-map.com/maps/641e/Bosnien-und-Herzegowina/>
[Zugriff am 05.10.2022]

<http://openarchive.icomos.org/id/eprint/1775/1/ICOMOS%20AU%202016%20-%20WEB.pdf>
[Zugriff am 05.10.2022]

http://old.kons.gov.ba/main.php?id_struct=50&lang=4&action=view&id=2981
[Zugriff am 05.10.2022]

<http://www.napredak-derventa.ba/160.aspx>
[Zugriff am 05.10.2022]

Abbildungsverzeichnis

Alle nicht angeführten Abbildungen wurden durch die Autorin erstellt.

Abb. 1 - Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, kolorierte Postkarte, 1897
Quelle: https://www.delcampe.net/static/img_large/auction/000/175/424/245_001.jpg

Abb. 2 - Bahnhof in Bosanski Brod, straßenseits, kolorierte Postkarte, 1917
Quelle: https://static.kupindoslike.com/Bosanski-Brod-Stanica-Automobil-1917_slika_O_72004561.jpg

Abb. 3 - Bahnhof in Bosanski Brod, Postkarte, 1910
Quelle: <https://www.zeleznice.in.rs/forum/download/file.php?id=1301>

Abb. 4 - Bahnhof in Bosanski Brod, Fotografie, 1897, Österreichische Nationalbibliothek
Quelle: <https://onb.digital/result/10EF1D16>

Abb. 5 - Österreichisch-Ungarische Truppen überqueren den Save Fluss bei Brod, 1878
Quelle: Neue Illustrierte Zeitung 1878: 49 in Damjanovic (2017: 204)

Abb. 6 - Illustr. Kartenmaterial, 2013, Urheber: Michael Franke
Quelle: Franke (2013: 37-41)

Abb. 7 - Plan der Festung Brod und Umgebung, 1698
Quelle: Österreichisches Staatsarchiv - Kriegsarchiv - Kartensammlung, Wien 1698 in: Vuleta (2016: 84)

Abb. 8 - Plan Türkisch Brod, vor 1869
Quelle: <https://maps.arcanum.com/en/map/secondsurvey-croatia/?layers=osm%2C9&bbox=1998897.037526265%2C5642334.478600682%2C2008747.8595465173%2C5648373.0038352115>

Abb. 9 - Plan Bosanski Brod, vor 1887 (E. St. steht für „Eisenbahnstation“)
Quelle: <https://maps.arcanum.com/en/map/thirdsurvey25000/?layers=here-aerial%2C129&bbox=2001337.5739765337%2C5643392.638368042%2C2006262.9849866598%2C5646411.900985306>

Abb. 10 - Google Maps Aufnahme, 2022; darüberegelegter Lageplan des Bahnhofsgeländes
Quelle Lageplan: Schiendl (1964: 248)

Abb. 11 - Google Maps Aufnahme, 2022

Abb. 12 - Google Maps Aufnahme, 2022

Abb. 13 - Ansicht Nord, straßenseits, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 14 - Grundriss Erdgeschoß, 1907
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 15 - Rathaus in Bugojno, Fotografie, 2022
Quelle: Caroline Jäger-Klein

Abb. 16 - Sarač Haus in Jajce, Fotografie, 2019
Quelle: Caroline Jäger-Klein

Abb. 17 (li. u. re.) - Sarač Haus in Jajce, 2019
Quelle: Caroline Jäger-Klein

Abb. 18 - Bezirksamt in Travnik, 2019
Quelle: Caroline Jäger-Klein

Abb. 19 - Rathaus (heute Nationalbibliothek) in Sarajewo, 2013
Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ee/Sarajevo%2C_knihovna.jpg

Abb. 20 - Ansicht Nord, straßenseits, 1907
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 21 - Dachstuhlschnitte, Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, 1895
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 22 - Schnitt durch den Wartesaal 4.Klasse, Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, 1907
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 23 - Grundriss Erdgeschoß, Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, 1907
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 24 - Vestibül, Fotografie, 1910
Quelle: Screenshot aus Video (Zeit: 1:31) https://www.youtube.com/watch?v=AMCiTiAJei8&ab_channel=Hariboyi

Abb. 25 - Vestibül, Fotografie, 1910
Quelle: Archiv Horst W. Kurdiovsky in: Schiendl (1964: 249)

Abb. 26 - Hofwartesaal, Foto, 1910
Quelle: Sammlung Gerald Breitfuss

Abb. 27 - Rest. u. Wartesaal erste u. zweite Kl., Postkarte, 1910
Quelle: <https://www.zeleznice.in.rs/forum/download/file.php?id=5937>

Abb. 28 - Restauration und Wartesaal erste und zweite Klasse, Fotografie, 1910
Quelle: <http://www.napredak-derventa.ba/160.aspx>

Abb. 29 - Restauration und Wartesaal dritte Klasse, Fotografie, 1910
Quelle: <http://www.napredak-derventa.ba/160.aspx>

Abb. 30 - Wohnhaus in Sarajevo, Fotografie, 1893
Quelle: Architektonische Monatshefte 7. Jahrgang (1901: Tafel 36)
https://hauspublikationen.mak.at/viewer/image/AC02868360_7/90/LOG_0097/

Abb. 31 (li. u. re.) - Scheriatsrichterschule in Sarajewo, Innenausmalung durch Hans Niemeczek, Fotografie, 2019
Quelle: Caroline Jäger-Klein

Abb. 32 - Kranken- und Unterstützungsverein in Sarajevo, 1895
Quelle: <https://m.facebook.com/ercbos/photos/a.194879781144613/313681552597768/>

Abb. 33 - Rathaus (Vijećnica) in Sarajewo, 2014, Urheberin: Anida Kreco-Mujanovic
Quelle: <https://rudolphina.univie.ac.at/die-moscheen-des-kaisers-die-habsburger-in-bosnien>

Abb. 34 - Scheriats-Richterschule in Sarajewo, 1917
Quelle: Allgemeine Bauzeitung 82/1917
<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=abz&datum=1917&page=134&size=45>

Abb. 35 - Scheriats-Richterschule in Sarajewo, 2013, Urheber: Maximilian Hartmuth
Quelle: <https://kunstgeschichte.univie.ac.at/ueber-uns/mitarbeiterinnen/institutsnachrichten/grant-fuer-hartmuth/>

Abb. 36 - Rathaus in Brčko, Postkarte, 1892
Quelle: <https://www.delcampe.net/de/sammlerobjekte/ansichtskarten/bosnien-herzegowina/bih1127-brcko-gradsko-poglavarstvo-verlag-f-zeitler-brcko-342938647.html>

Abb. 37 - Sirkeci Bahnhof in Istanbul, Fotografie, 1918, Urheber: Sébah & Joaillier
Quelle: <https://www.wikiwand.com/de/Orient-Express>

Abb. 38 - Sirkeci Bahnhof in Istanbul, Grundriss, 1890
Quelle: <http://2.bp.blogspot.com/-Ns8Jspq1ER0/VjfhKjhTjTI/AAAAAAAAAQGk/z2L8xj860Mk/s1600/SirkeciPlan.png>

Abb. 39 - Ost-Bahnhof in Graz, Fotografie, 1873
Quelle: Kubinszky (1986: 242)

Abb. 40 - Ost-Bahnhof in Graz, Grundriss, 1873
Quelle: Kubinszky (1986: 242)

Abb. 42 - Bahnhof in Bad Gastein, Grundriss, 1907
Quelle: Kubinszky (1986: 213)

Abb. 41 - Bahnhof in Bad Gastein, 1907
Quelle: Kubinszky (1986: 212)

Abb. 43 - Ansicht bahnseits, Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, 1896
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 44 - Ansicht West, Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, 1907
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 45 - Ansicht Südwand Vestibül, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 46 - Kassabarriere, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 47 - Kassafenster, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 48 - Ansicht Vestibül Innen, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 49 - Kassafenster und Aborttür, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 50 - Kredenz, Ansicht und Schnitt, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 51 - Plafond, Vestibül, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 52 - Haupteingang straßenseits, Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, 1910
Quelle: Archiv Horst W. Kurdiovsky in: Schiendl (1964: 249)

Abb. 53 - Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, bahnseits, Postkarte 1910
Quelle: <https://www.zeleznice.in.rs/forum/download/file.php?id=1301>

Abb. 60 - Ansicht West, Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, 1907
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 61 - Ansicht Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, straßenseits, 1895
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 63 - Eingang straßenseits, Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, Fotografie, 1910
Quelle: Archiv Horst W. Kurdiovsky in: Schiendl (1964: 249)

Abb. 66 - Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, straßenseits, kolorierte Postkarte, 1910
Quelle: <https://www.ansichtskarten-center.de/bosnien-herzegowina-unsortiert/bosanski-brod-bosnien-herzegowina-4163428?isSearchRequest=Y>

Abb. 67 - Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, bahnseits, Postkarte, 1910
Quelle: <https://www.zeleznice.in.rs/forum/download/file.php?id=1301>

Abb. 74 - Nordansicht Bahnhofsgebäude Bosanski Brod, straßenseits, 1895
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 76 - Bahnhofsgebäude in Bosanski Brod, straßenseits, Postkarte, 1916
Quelle: <https://www.ansichtskarten-center.de/bosnien-herzegowina-unsortiert/bosanski-brod-bosnien-herzegowina-4163428?isSearchRequest=Y>

Abb. 79 - Schnitt durch den Wartesaal 4.Klasse, Aufnahmegebäude in Bosanski Brod, 1902
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 82 - Ansicht Vestibül, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 83 - Vestibül, Fotografie, 1910
Quelle: Screenshot aus Video (Zeit: 1:31) https://www.youtube.com/watch?v=AMCiTiAJei8&ab_channel=Hariboyi

Abb. 86 - Ansicht Westwand Vestibül, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 87 - Hofwartesaal, Visualisierung
Quelle Bild-Insert: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Gem%C3%A4lde_des_KaiserFranz_Joseph_I_von_%C3%96sterreich.png

Abb. 88 - Hofwartesaal, Visualisierung
Quelle Bild-Insert: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Gem%C3%A4lde_des_KaiserFranz_Joseph_I_von_%C3%96sterreich.png

Abb. 89 - Hofwartesaal, Schnittansicht, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 90 - Hofwartesaal, Fotografie, 1910
Quelle: Sammlung Gerald Breitfuss

Abb. 93 - Ansicht Restauration erster und zweiter Klasse, 1897
Quelle: Arhiv Željeznice Federacije BiH

Abb. 94 - Restauration erster und zweiter Klasse, Fotografie, 1902
Quelle: <http://www.napredak-derventa.ba/160.aspx>

Abb. 101 - Vestibül, Fotografie, 1910
Quelle: Screenshot aus Video (Zeit: 1:31) https://www.youtube.com/watch?v=AMCiTiAJei8&ab_channel=Hariboyi

Abb. 108 - Hofwartesaal, Modelldarstellung
Quelle Bild-Insert: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Gem%C3%A4lde_des_KaiserFranz_Joseph_I_von_%C3%96sterreich.png

Abb. 109 - Bilderrahmen, Modelldarst.
Quelle Bild-Insert: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Gem%C3%A4lde_des_KaiserFranz_Joseph_I_von_%C3%96sterreich.png

Abb. 152 - Rekonstruktion Hofwartesaal, Visualisierung
Quelle Bild-Insert: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Gem%C3%A4lde_des_KaiserFranz_Joseph_I_von_%C3%96sterreich.png

Abb. 154 - Rekonstruktion Hofwartesaal, Visualisierung
Quelle Bild-Insert: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Gem%C3%A4lde_des_KaiserFranz_Joseph_I_von_%C3%96sterreich.png

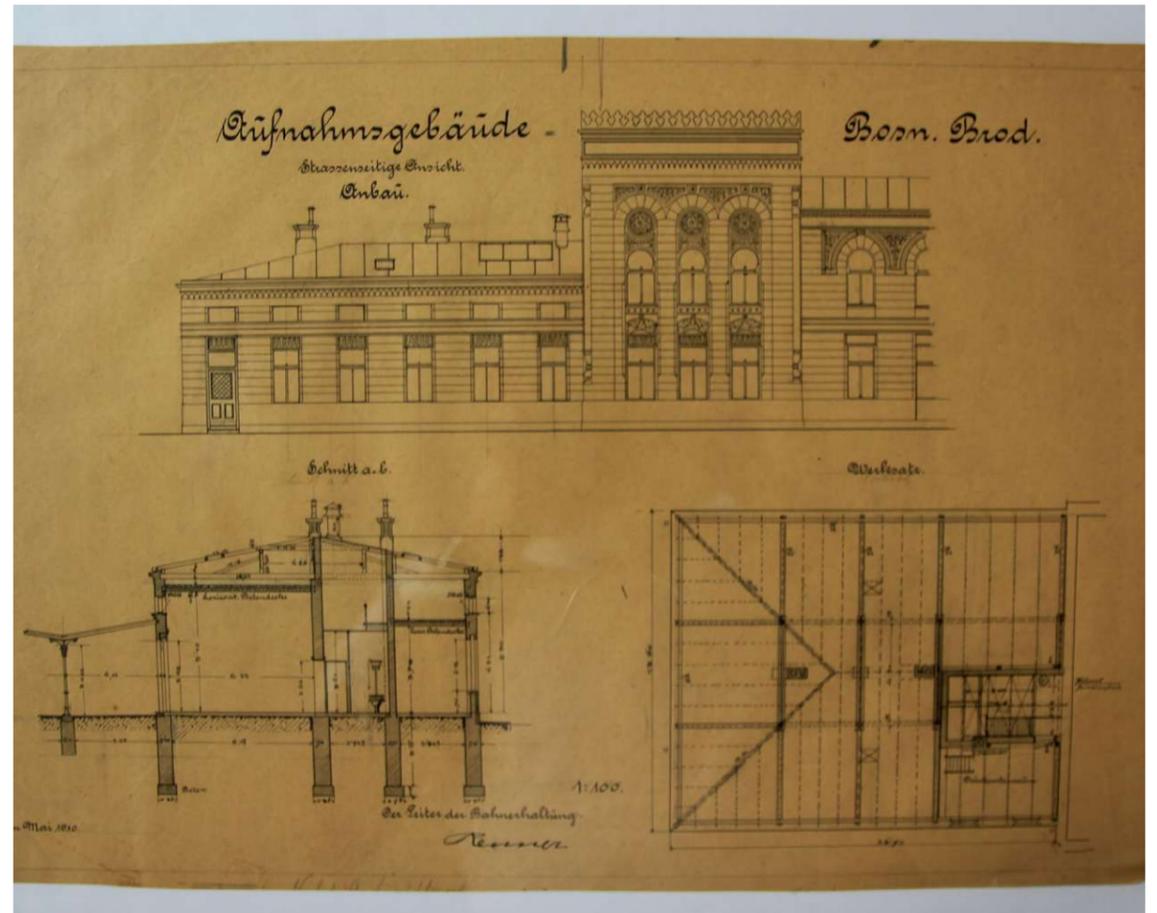
Abb. 158 - Schnittansicht Längs, Visualisierung
Quelle Bild-Insert: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Gem%C3%A4lde_des_KaiserFranz_Joseph_I_von_%C3%96sterreich.png

Anhang

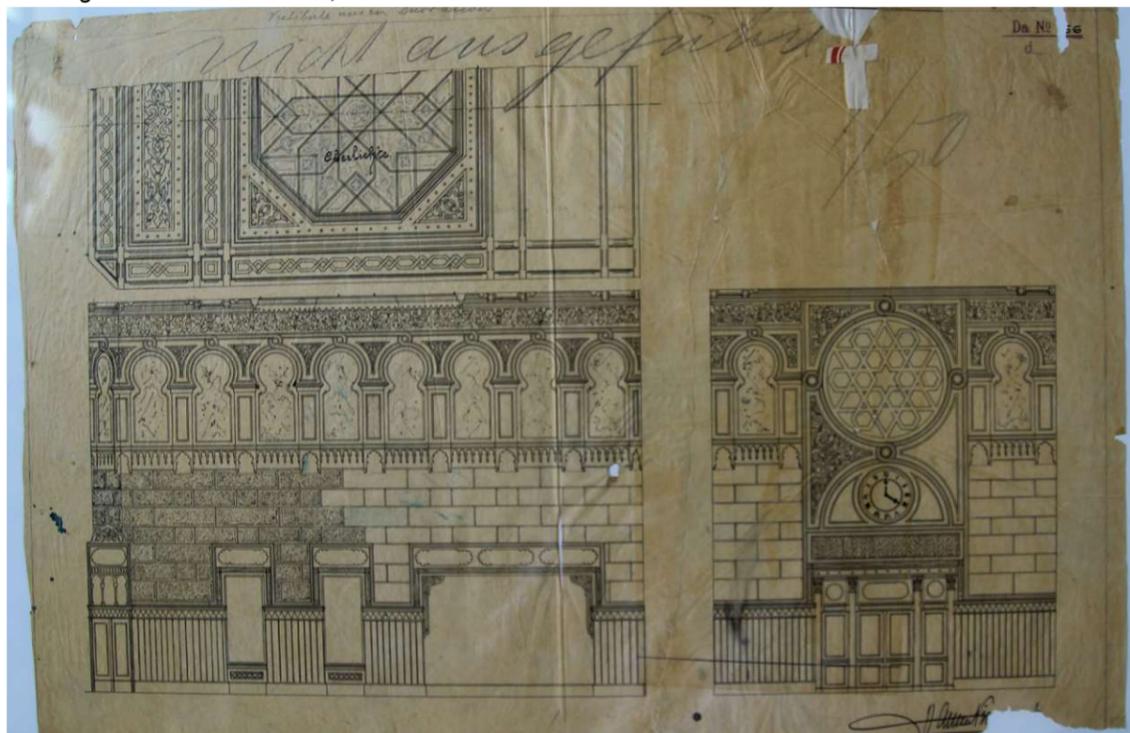
Die Originalpläne im Anhang wurden von Miroslav Malinović für das Projekt ERC#758099 im Arhiv Željeznice Federacije BiH ausgehoben.



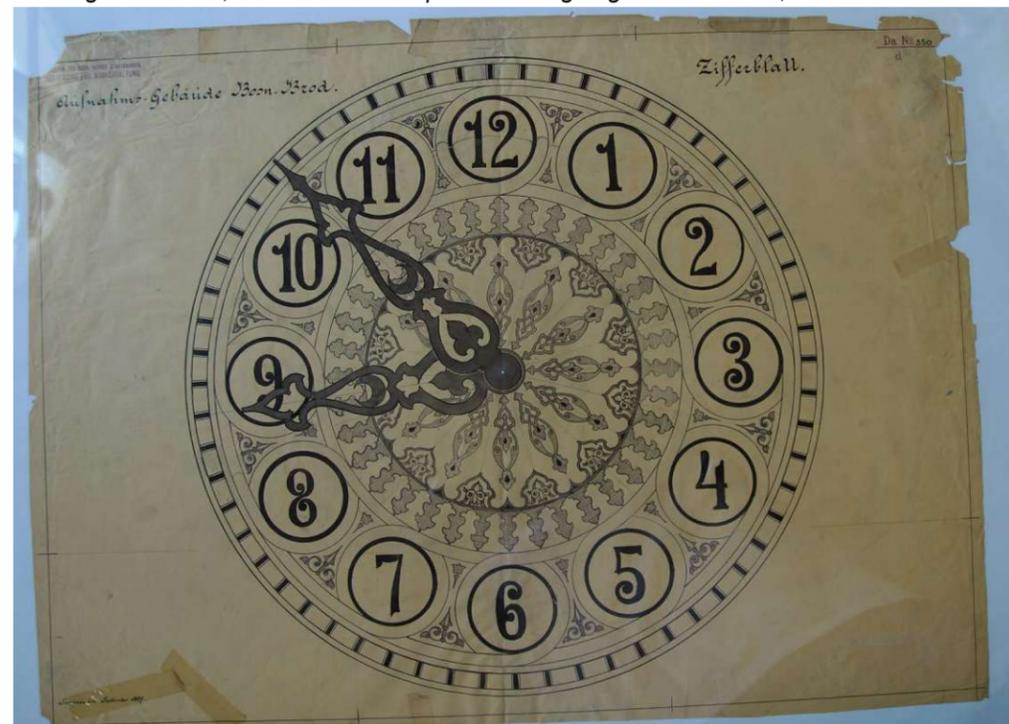
Anhang 1 - Ansicht bahnseits, 1896



Anhang 3 - Ansicht, Schnitt und Werkplan des ostgelegenen Annexes, 1910



Anhang 2 - nicht ausgeführte Ansichten des Vestibüls, ca. 1896

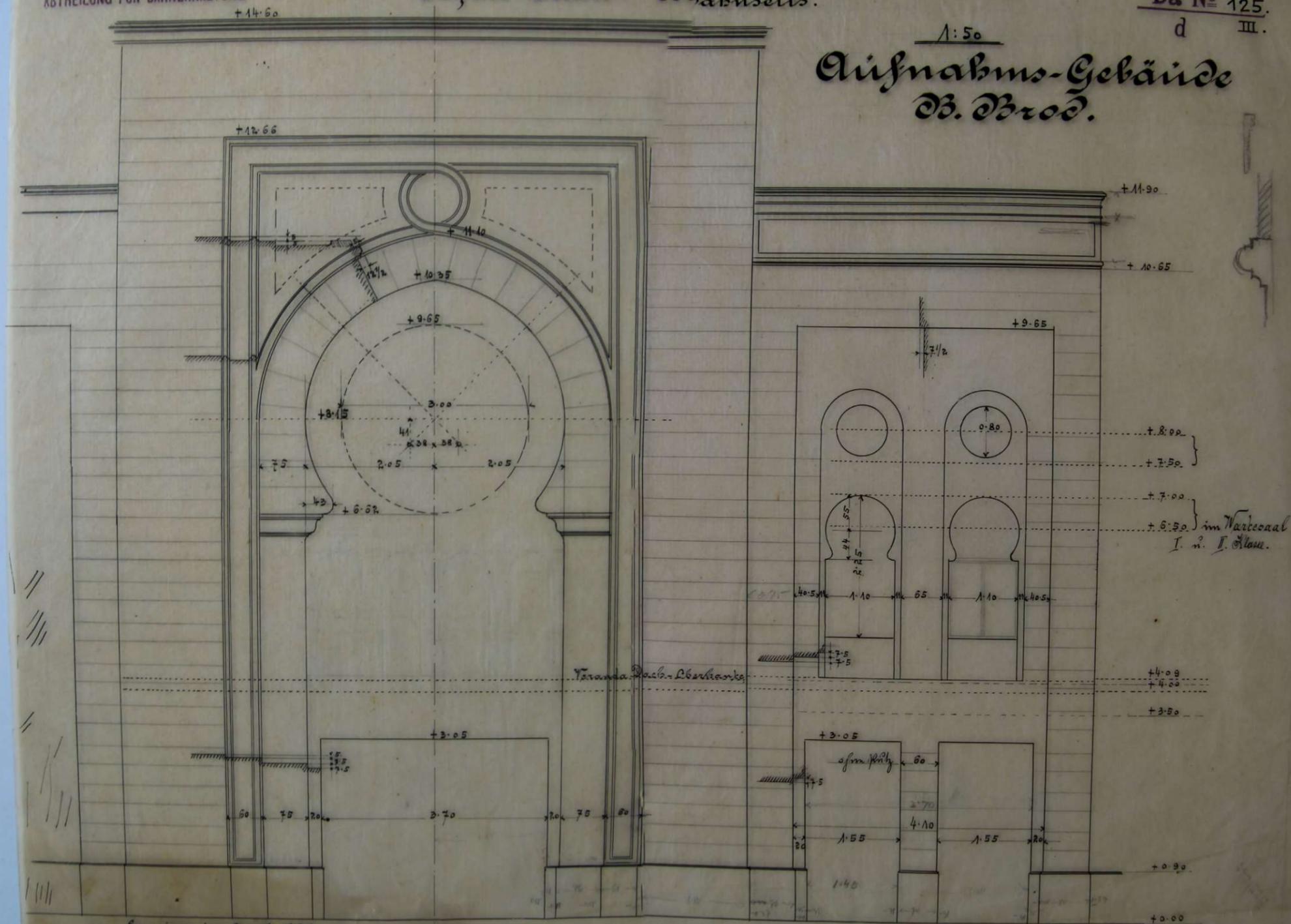


Anhang 4 - Detailplan Zifferblatt, 1897

DIRECTION DER BOSN. HERZOG STAATSBAHNEN.
ABTHEILUNG FÜR BAHNERHALTUNG

Façade-Detail. Bahnseite.

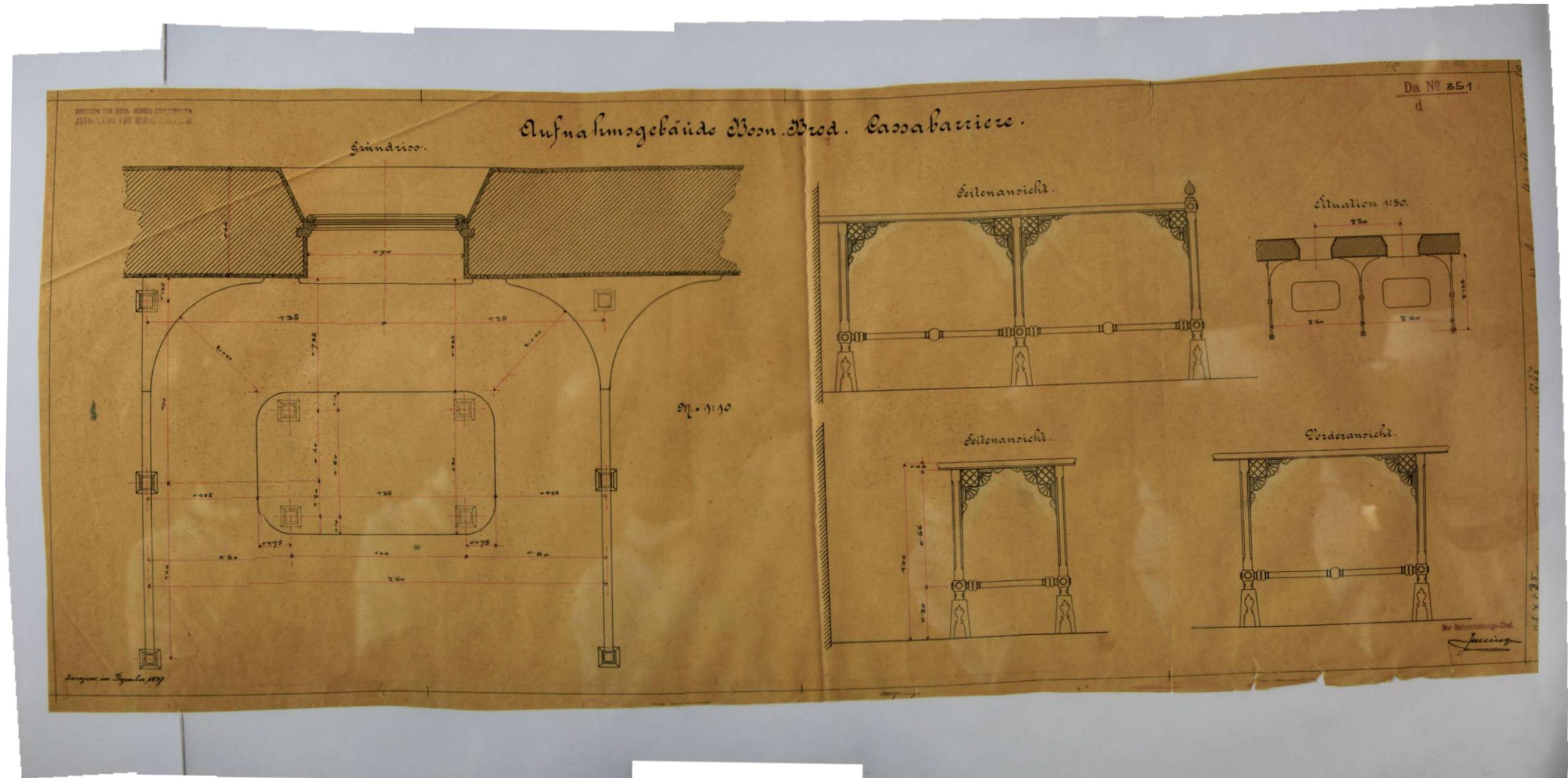
Da No 125.
d III.



Sarajevo, im April 1896.

im Wartesaal
I. u. II. Klasse.

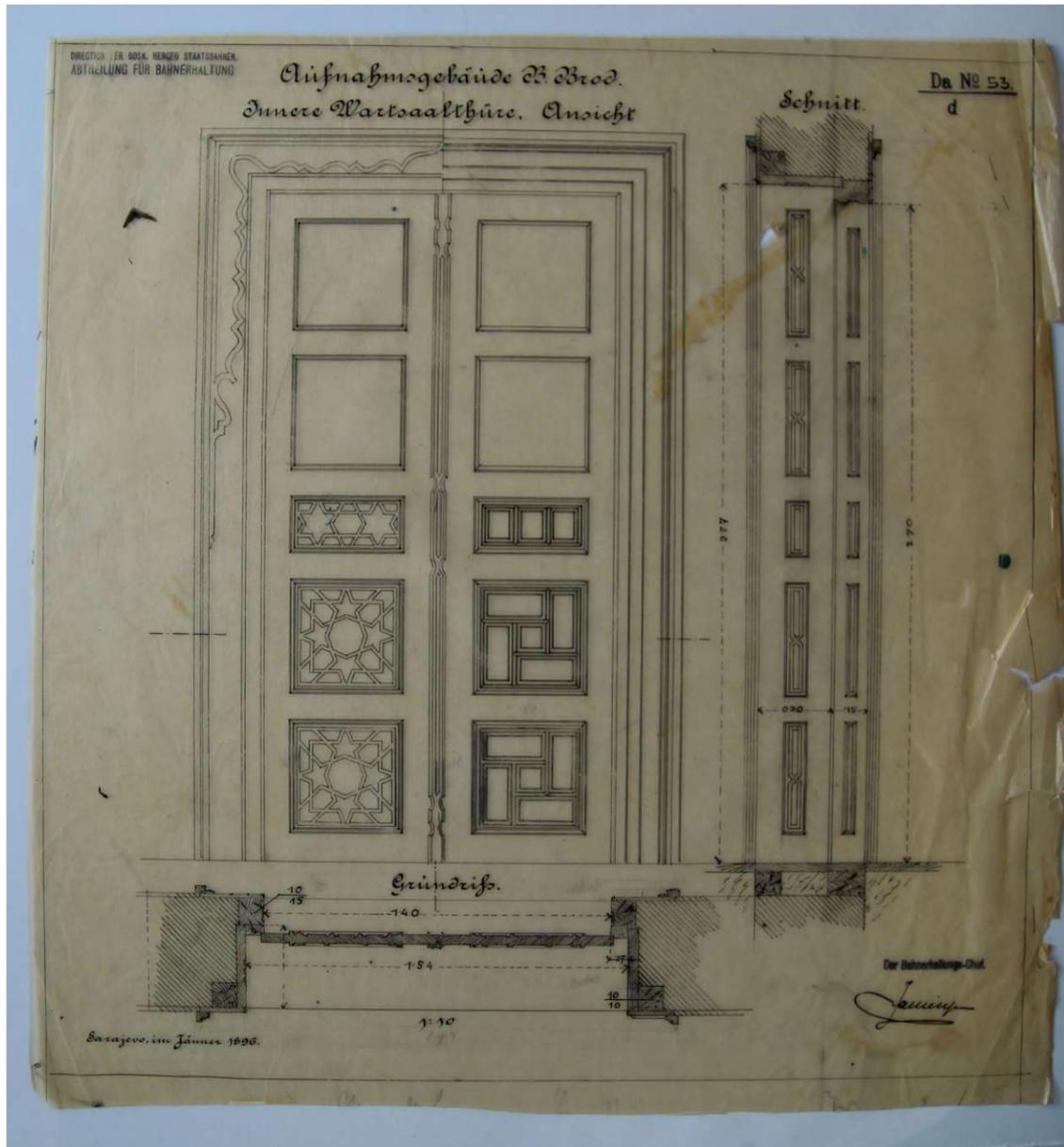
Anhang 5 - Fassadendetail bahnseite, 1896



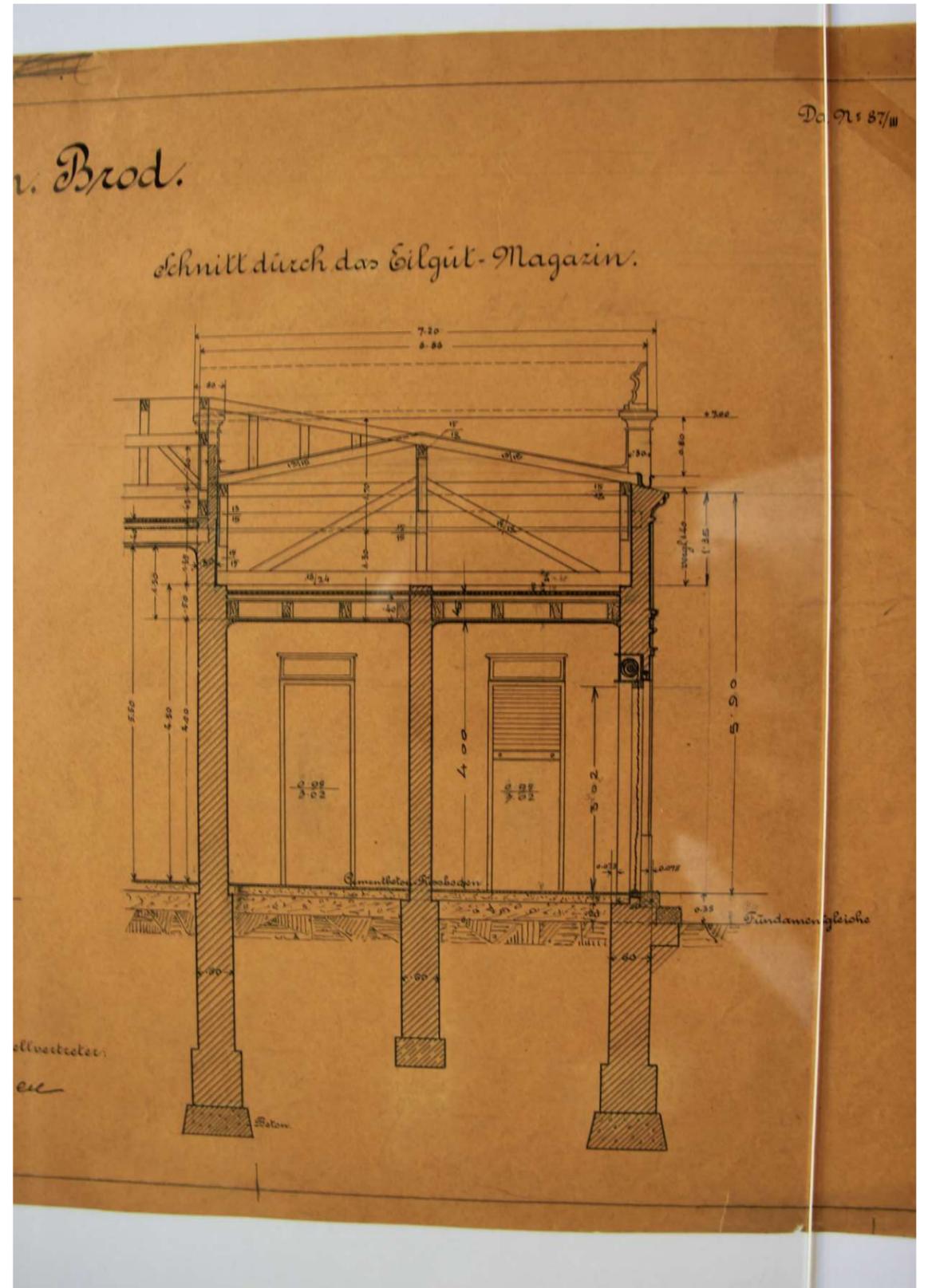
Anhang 6 - Grundriss und Ansichten Kassabarriere, 1897

Anhang 7 - Detailplan Abteilungstrennwand, 1898

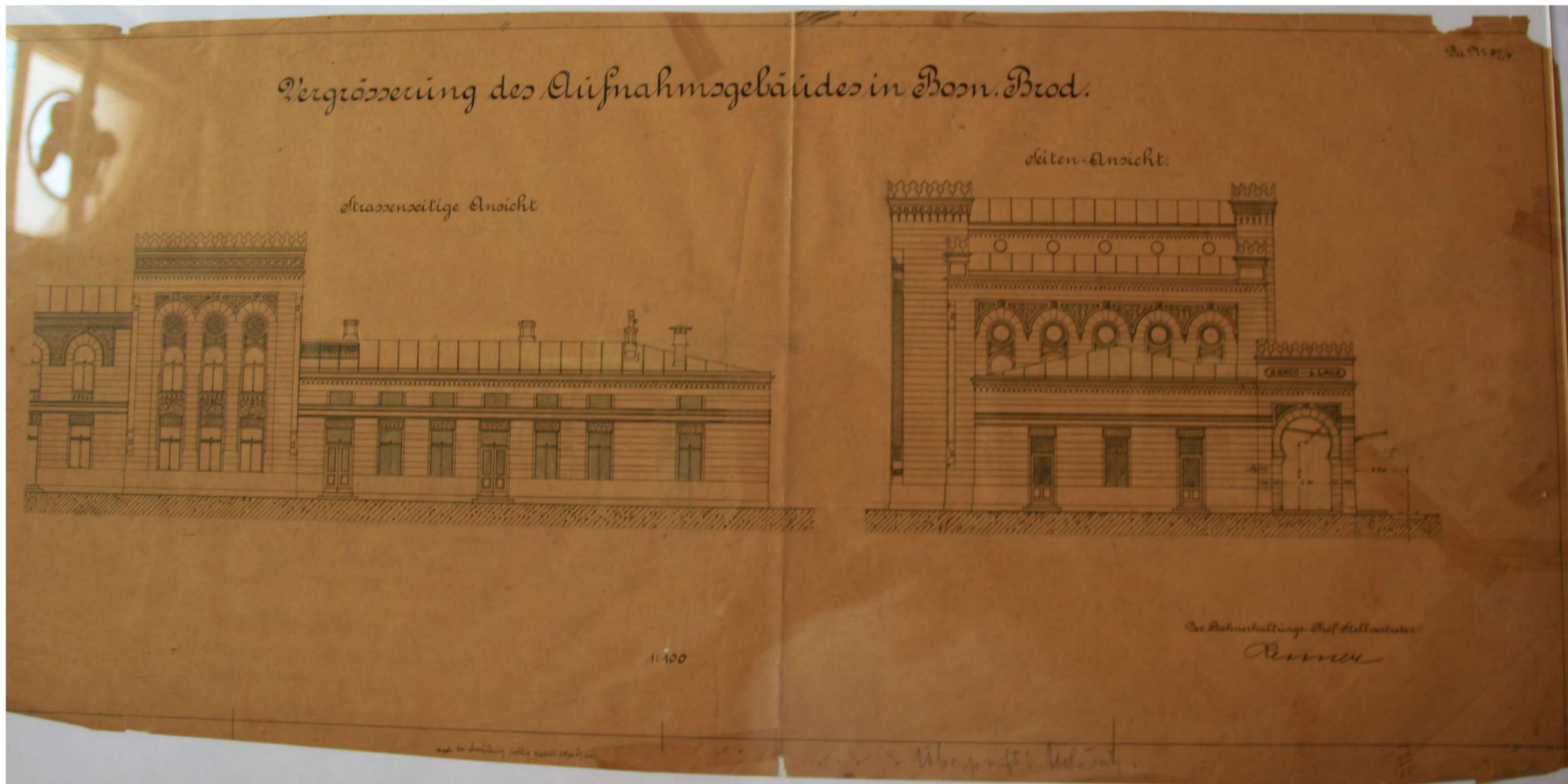




Anhang 8 - Detailplan innere Wartsaalthüre, 1896



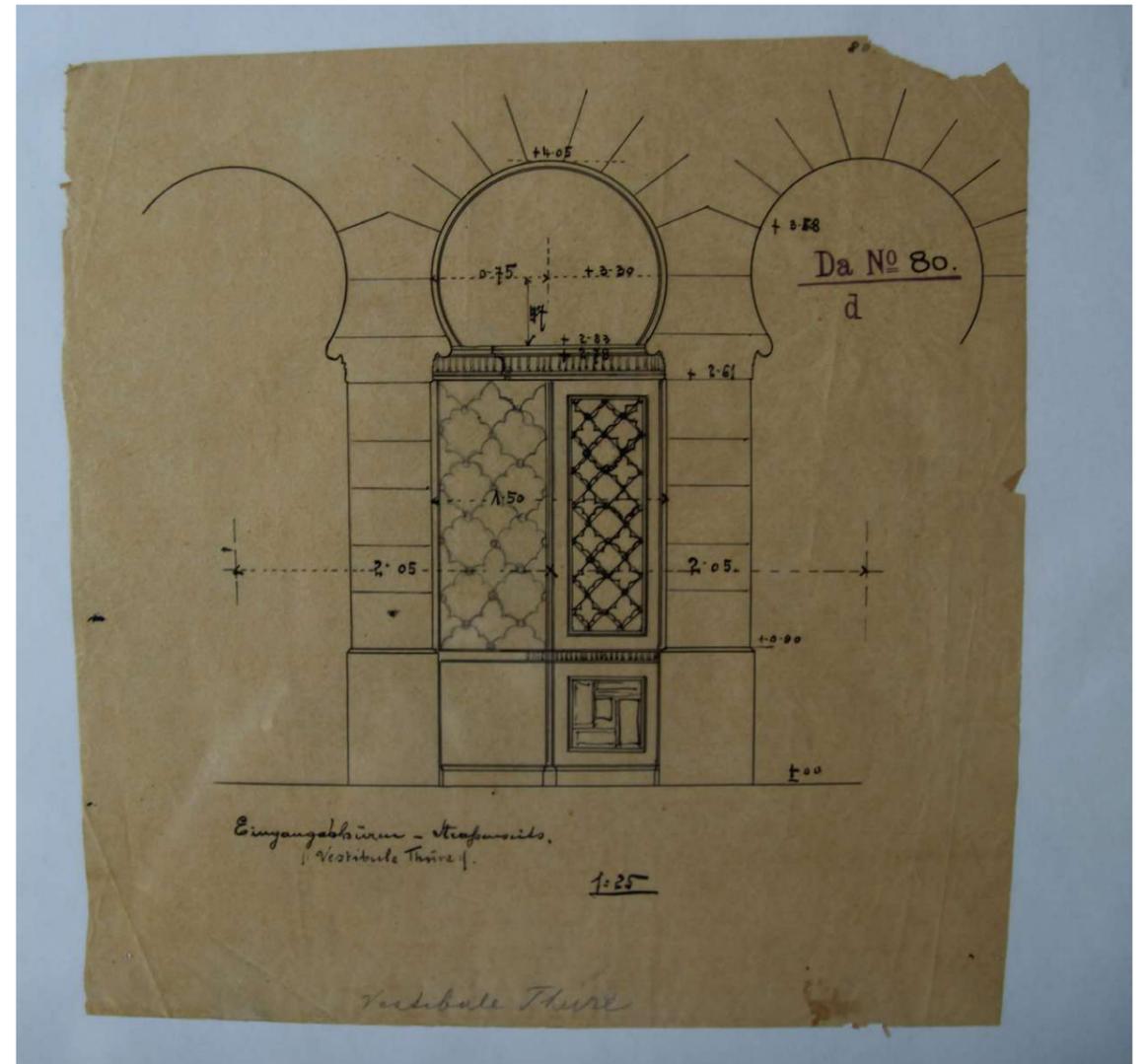
Anhang 9 - Schnitt durch Eilgut-Magazin, 1907



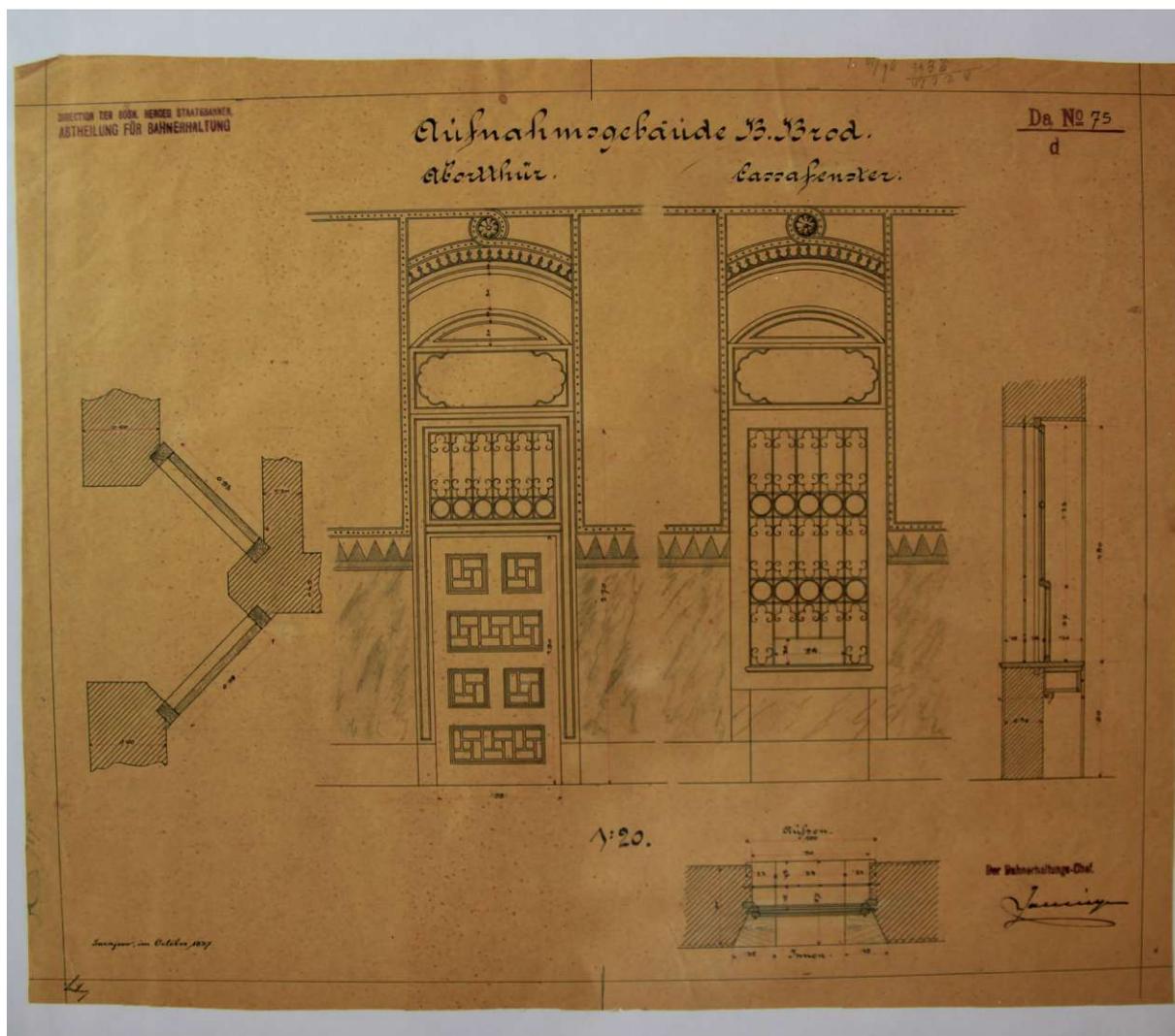
Anhang 10 - Ansicht des westseitigen Annexes, straßenseits und seitlich, 1907



Anhang 14 - Ansichten und Schnitt der straßenseitigen Vestibültür, 1896



Anhang 15 - Ansicht der straßenseitigen Vestibültür, 1896



Anhang 16 - Grundriss, Ansicht und Schnitt des Kassafensters (re.),
Grundriss und Ansicht der Aborttür (li.), 1897