

eine Sackbahn; das türkische »Jawasch, jawasch« (am besten mit: »Immer langsam voran« zu übersetzen) hinderte jeden Fortschritt, jeden Weiterbau; die Geldmittel waren auch nicht flüssig und so kam die Insurrektion von 1875 der damaligen Bahnverwaltung (Gesellschaft der ottomanischen Bahnen, die in Deutschland ihren Sitz hat) sehr gelegen. Sie ermöglichte, im Januar 1876 den Betrieb einzustellen, der die Kosten nicht lohnte, und Gras wuchs auf den Schienen, die Bosnien dem Weltverkehr erschliessen sollten. Erst 1878 wurde nach der Okkupation der Betrieb von der k. k. Militärverwaltung wieder aufgenommen, die ihn auch bis heute im Anschlusse an die ungarischen Staatsbahnen führt.

Eine Art fremden Elementes, ein gewisser frischer Luftzug, kam aber auch schon unter türkischer Zeit nach Banjaluka, und es gab hier immer eine österreichisch-ungarische Kolonie, für die ein Vicekonsul wirkte. In der Anschauung der maassgebenden mohammedanischen Grundbesitzerkreise änderte dies freilich nichts; sie blieben starr abgeschlossen und erst die letzten anderthalb Jahrzehnte haben sie zu anderen Ansichten bekehrt. So scheidet sich eigentlich Banjaluka seiner ganzen Anlage nach in eine echt türkische, eine gemischte und eine ganz europäische Stadt. Und diese Theilung kommt im Handel und Wandel, im Leben und Treiben zum Ausdruck. Selbst die Lage der Stadttheile ist dementsprechend. Die Stadt liegt im südlichen Zipfel der 40 Kilometer langen und im Norden 30 Kilometer breiten deltaförmigen Ebene längs der Save, deren östlichen Theil der Vrbas durchfliesst, deren westlicher die Strasse über Gradiska nach Slavonien durchzieht. Das neue europäische und ein Theil des gemischten Stadtviertels liegen noch in der Ebene, die echt mohammedanischen Viertel sind in die Berge eingekeilt, die sich zu beiden Seiten des Vrbas erstrecken und sich ganz nahe der Stadt zu förmlichen Schluchten verengen. Durch seine Lage ist Banjaluka ungemein bevorzugt, es liegt praktisch im Handels- und Geschäftssinne, es ist aber auch ungemein pittoresk in landschaftlicher Beziehung.

Den schönsten Anblick genießt man allerdings, wenn man von Norden aus der Ebene kommt. Schon weit vor der Stadt sieht man die Minarets sich vom Horizont abheben; am Fusse eines Bergabhanges wird das Trappistenkloster Maria-Stern mit seinem bedeutenden Gebäude-Komplex erkennbar, und nach einer Biegung des Weges hat man die volle Sicht auf die Stadt. Von drei Seiten in einem grossen Halbmonde von Bergen umschlossen, am mächtig rauschenden Vrbas, über den mehrere Brücken führen, präsentirt sie sich in der weiten Ebene wunderhübsch. Von Weitem sehen auch die türkischen Häuser, umgeben von Gärten und Bäumen recht nett und anmuthend aus, während sie in der Nähe oft genug ein Bild des Verfalles bieten. Wer mit der Eisenbahn ankommt, tritt zuerst ins europäische Viertel. Bis vor nicht langer Zeit lag der Bahnhof weit