

Vom Bauern zum 'Benzinsman': Schmuggelpraktiken im Alltag der Somborer Grenzregion zu Beginn der 1990er Jahre

Lučić, Robert; Tomić, Đorđe

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Lučić, R., & Tomić, Đ. (2012). Vom Bauern zum 'Benzinsman': Schmuggelpraktiken im Alltag der Somborer Grenzregion zu Beginn der 1990er Jahre. *Südosteuropäische Hefte*, 1(1), 17-31. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-314465>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Robert Lučić und Đorđe Tomić

Vom Bauern zum 'Benzinsman'

Schmuggelpraktiken im Alltag der Somborer Grenzregion zu Beginn der 1990er Jahre

1. Einführung

Gut zwei Jahrzehnte nach dem Zusammenbruch des sozialistischen Jugoslawien wurde durch die deutschsprachige wissenschaftliche Öffentlichkeit ein großer Beitrag zum Verständnis des Zerfalls geleistet. Dass etwa jahrhundertealter Hass zwischen den Balkanvölkern nicht die Ursache für die jugoslawischen Kriege der 1990er Jahre war, sondern vielmehr eine Folge derselben darstellte, gilt mittlerweile als unkontrovers. Doch betrachtet man den Forschungsstand zu den sozialen und wirtschaftlichen Folgen des Zerfalls für den Alltag der Menschen in dieser Region genauer, so muten die Ergebnisse weitaus bescheidener an. Das liegt sicherlich auch daran, dass ein erheblicher Teil der wissenschaftlichen Arbeiten zu dieser Region und zu diesem Zeitraum vorzugsweise das Thema Nationalismus untersuchen. Ein weiterer Grund lag auch in der deutlichen Konjunktur der Arbeiten, die im Rahmen der Transformationsforschung vor allem den politischen Systemwandel in Ost- und Südosteuropa nach Ende des Kalten Krieges im Fokus hatten. Wertvolle Ausnahmen bilden dabei einzelne ethnologische oder historische Studien, die sich aus verschiedenen Perspektiven dem Alltag im postjugoslawischen Raum angenähert und erste wichtige Ergebnisse geliefert hatten.¹

Eine der Fragen, die ebenfalls nur selten im Mittelpunkt wissenschaftlicher Untersuchungen des postjugoslawischen Raumes stand, ist die nach dem Verhältnis zwischen den großen politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen und den Formen, in denen sie sich im Einzelnen manifestierten. In Bezug auf die Entwicklung des Nationalismus im Laufe der 1990er Jahre ließe sich beispielsweise die Frage stellen, wie dieser außerhalb der Hauptstädte in verschiedenen lokalen Kontexten zum Ausdruck kam. Einzelne oder vergleichende Regionalstudien könnten sich daher als sehr aufschlussreich erweisen und die bestehende Forschung ergänzen.

Der vorliegende Text befasst sich mit dem Grenzgebiet in der Nähe der Stadt Sombor und fragt nach der Bedeutung der Grenznähe für den Alltag der Menschen seit Beginn der 1990er Jahre. Diese Arbeit ist das Ergebnis einer empirischen Untersuchung, die im Frühjahr 2012 durchgeführt wurde. Sie greift aber auch auf erste Forschungsergebnisse der laufenden Promotionsvorhaben der beiden Autoren zurück.

Vor der Analyse erfolgt zunächst ein Überblick über die relevante Forschung mit alltagsgeschichtlichem Fokus auf die 1990er Jahre in Serbien. Der auch für diese Arbeit wichtige Aspekt der sozioökonomischen Entwicklung in Restjugoslawien infolge der Verhängung der UN-Sanktionen 1992 wurde bereits von einer Reihe wissenschaftlicher Arbeiten und offizieller Berichte internationaler Organisationen untersucht. Diese Arbeiten

¹ Vgl. beispielhaft Hann, Christopher M. (Hg.) (2002): Postsozialismus. Transformationsprozesse in Europa und Asien aus ethnologischer Perspektive. Frankfurt am Main u.a.: Campus.

reichen dabei von Darstellungen des Zeitraumes der 1990er Jahre vor dem Hintergrund des herrschenden Milošević-Regimes² über wirtschaftswissenschaftliche Studien zu den makroökonomischen Folgen der Sanktionen³ bis hin zu Beiträgen, die die Wirkung der Sanktionen im Hinblick auf friedenspolitische oder humanitäre Gesichtspunkte hinterfragen.⁴ Einige neuere Forschungen befassen sich ferner mit den für uns besonders bedeutenden Fragen nach dem Verhältnis zwischen den Sanktionen und der Kriminalisierung der Gesellschaft bzw. der staatlichen Strukturen – sowohl in Serbien wie auch in den benachbarten Staaten.⁵ Von Relevanz sind hierbei auch die Arbeiten, die die Entstehung transnationaler krimineller Netzwerke im Zusammenhang mit den (post)jugoslawischen Kriegen betrachten.⁶

Sehr interessant sind zudem die soziologischen Untersuchungen des sich zu jener Zeit formierenden neuen Systems der ‚grauen Ökonomie‘⁷ in Serbien, die bereits zu Beginn der 1990er Jahre publiziert wurden und dabei in ihren Untersuchungen besonders die Akteure dieses Prozesses hervorhoben.⁸ Als Bestandteile dieser Ökonomie wurden zudem die allgemeine Korruption in Serbien⁹ und insbesondere die innerhalb der Zollbehörde in

² AntoniĆ, Slobodan (2002): *Zarobljena zemlja. Srbija za vlade Slobodana Miloševića*. Beograd: Otkrovenje (Biblioteka Otkrovenje, 1).

³ Siehe z.B.: Babić, Stojan (2000): *The Political Economy of Adjustments to Sanctions. The Case of Serbia*. In: *Medjunarodni odnosi Online* (2). Online verfügbar über das Internet Archiv (<http://www.archive.org/>) unter <http://web.archive.org/web/20010813191447/http://www.geocities.com/CapitolHill/Parliament/6682/babic.html>, zuletzt geprüft am 05.02.2011; Dyker, Davis; Bojicic, Vesna (1993): *The Impact of Sanctions on the Serbian Economy*. In: *RFE/RL Research Report 2* (21); Prokopijević, Miroslav; Teokarević, Jovan (Hg.) (1998): *Ekonomске sankcije UN. Uperedna analiza i sluĉaj Jugoslavije*. Beograd: Institut za evropske studije (Edicija Analize) oder Woodward, Susan L. (1995): *The Use of Sanctions in Former Yugoslavia. Misunderstanding Economic Realities*. In: David Cortright und George A Lopez (Hg.): *Economic sanctions. Panacea of peacebuilding in a post-cold war world?* Boulder: Westview Press, S. 141–152.

⁴ Siehe z.B.: Licht, Sonja (1995): *The use of sanctions in former Yugoslavia. Can they assist in conflict resolution?* In: David Cortright und George A Lopez (Hg.): *Economic sanctions. Panacea of peacebuilding in a post-cold war world?* Boulder: Westview Press, S. 153–160; Braunmühl, Claudia; Kulesa, Manfred (1995): *The Impact of UN Sanctions on Humanitarian Assistance Activities. Report on a Study Commissioned by the United Nations Department of Humanitarian Affairs*. Berlin: Gesellschaft für Communication Management Interkultur Training mbH - COMMIT; Garfield, Richard (2001): *Economic Sanctions, Health and Wellbeing in Yugoslavia, 1990-2000*. Report published by UN OCHA and UNICEF/Belgrade. New York: UN Office for the Coordination of Humanitarian Affairs.

⁵ Beispiele hierfür wären: Andreas, Peter (2005): *Criminalizing Consequences of Sanctions: Embargo Busting and Its Legacy*. In: *International Studies Quarterly* 49 (2), S. 335–360; Radu, Cosmin (2009): *Border tricksters and the predatory state: Contraband at the Romania-Serbia border during the Yugoslavian embargoes*. In: *Focaal* 2009 (54), S. 49–63.

⁶ Vgl. Hajdinjak, Marko (2002): *Smuggling in Southeast Europe. The Yugoslav wars and the development of regional criminal networks in the Balkans*. Sofia: Center for the Study of Democracy (CSD reports, 10) und Hozic, Aida A. (2006): *The Balkan Merchants: Changing Borders and Informal Transnationalization*. In: *Ethnopolitics* 5 (3), S. 243–256

⁷ Der Begriff der ‚grauen Ökonomie‘ wie auch entsprechende Untersuchungen des Phänomens bestanden auch vor Beginn der 1990er Jahre. Siehe z.B.: Božović, Gorana (1992): *Siva ekonomija u Jugoslaviji 1986*. Beograd: Savezni zavod za statistiku.

⁸ Bolčić, Silvano (1993): *‘Novi menadžeri’ u privatnim firmama u Srbiji početkom 90-ih*. In: *Sociologija* 35 (2), S. 243–251; Bolčić, Silvano (1993): *‘Novi preduzetnici’ u Srbiji početkom devedesetih*. In: *Sociologija* 35 (4), S. 489–504; Bolčić, Silvano (1994): *The spread of entrepreneurship in Serbia in the early nineties*. In: *Sociologija* 36 (4), S. 369–401. Siehe auch: Cvejić, Slobodan (2002): *Neformalna privreda u post-socijalistiĉkoj transformaciji. ‘Siva ekonomija’ u Srbiji 90-tih*. In: Silvano Bolčić und Anđelka Milić (Hg.): *Srbija krajem milenijuma. Razaranje društva, promene i svakodnevni život*. 1. Aufl. Beograd: Institut za sociološka istraŹivanja Filozofskog fakulteta, S. 123–140.

⁹ Siehe z.B. die interessanten, wenn auch recht allgemeinen Arbeiten von Slobodan Vuković, die sowohl politische wie auch ‚moralische‘ Aspekte der Korruption beleuchten: Vuković, Slobodan (2001): *Raširenost i osuda*

mehreren Arbeiten behandelt.¹⁰ Wertvoll sind diese Arbeiten nicht zuletzt auch deshalb, weil Korruption bei den Grenzbehörden selbst relativ selten thematisiert wurde. Die Zeitschrift der serbischen Polizei *Bezbednost* z.B. klammert trotz historischen Interesses an den Strukturen der Grenzpolizei das Phänomen der Korruption für die Periode der frühen 1990er Jahre fast komplett aus.¹¹

Nur wenige Arbeiten dagegen versuchen empirisches Material zu gewinnen und den Grenzverkehr der 1990er Jahre in dieser Region mit einem Fokus auf die Schmuggelpraktiken zu beleuchten. Umso bedeutender sind deshalb die Beiträge, die beispielsweise die Kanäle des Zigarettenschmuggels untersucht haben.¹² Die Schmuggelpraktiken in der auch von uns untersuchten Region entlang der serbisch-ungarischen Grenze wurden dabei vergleichsweise wenig erforscht.¹³

2. Untersuchungsdesign

Unser Forschungsprojekt behandelt als zentralen Aspekt die Frage, wie die UN-Sanktionen (1992 bis 1995) die Lebenspraxis der Menschen im Grenzraum beeinflussten und welche Funktionslogik sich hinter diesem Alltag verbarg. Hierbei muss gefragt werden, welche Bedeutung die Grenze(n) für die Menschen dieser Region hatte und wie sich das Verständnis derselben von den späten 1980er bis Mitte der 1990er Jahre veränderte. Dabei wollen wir darauf achten, welche Konsequenzen das sich in Folge der Sanktionen wandelnde Grenzverständnis für den Lebensalltag der Grenzbewohner hatte: Wie veränderte der Grenzalltag das individuelle Raumgefühl und welchen Einfluss hatte der neue Embargoalltag auf das Zeitempfinden der Menschen vor Ort? Zu welchen neuen Formen des Sozialverhaltens führte der sich wandelnde Alltag und was bedeutete dies für die Familie, die Dorfgemeinschaft und allgemein für das Eigen- und Fremdbewusstsein? Wie äußerte sich der wandelnde Alltag in Hinblick auf die Arbeitspraktiken und allgemein auf das Erwerbsverständnis?

Auch wenn bereits Ende der 1980er Jahre der gesamtjugoslawische Raum durch einen sozioökonomischen Wandel geprägt war, bildeten der Kriegausbruch 1991 und die damit

korupcije u Srbiji. In: Sociološki pregled 35 (1-2), S. 3–18; Vuković, Slobodan (2002): Korupcija, regionalizacija i lokalna vlast. In: Sociološki pregled 36 (1-2), S. 91–110.

¹⁰ Hierzu siehe vor allem: Begović, Boris; Mijatović, Boško; Sepi, Robert; Vasović, Mirjana; Vuković, Slobodan; Begović, B. (Hg.) (2002): Korupcija na carini. (Combating Corruption at the Customs Administration). Beograd: Centar za liberalno-demokratske studije.

¹¹ Vgl. z.B.: Banović, Nenad; Purić, Nebojša; Dostić, Siniša (2009): Osvrt na istorijat, sadašnjost i perspektive razvoja granične policije u Republici Srbiji. In: *Bezbednost* 51 (1-2), S. 89–104; Dostić, Siniša (2008): Organizacija i nadležnost graničnih policija u regionu zapadnog Balkana. In: *Bezbednost* 50 (3), S. 82–100; Novak, Tanja; Grbić, Siniša; Radojčić, Miroslava; Krstić, Ivana (2003): Pregled razvoja Pogranične službe kroz istoriju. In: *Bezbednost* 45 (3), S. 466–475.

¹² Siehe: Griffiths, Hugh (2004): Smoking Guns: European Cigarette Smuggling in the 1990's. In: *Global Crime* 6 (2), S. 185–200; Hozic, Aida A. (2004): Between the Cracks. Balkan Cigarette Smuggling. In: *Problems of Post-Communism* 51 (3), S. 35–44; Hozic, Aida A. (2004): On the Tobacco Roads of Southeastern Europe. Paper presented at the 45th Annual ISA Meeting, Montreal, Canada, March 17-20, 2004: *International Studies Association (Conference Papers)*, S. 1–14.

¹³ Eine Ausnahme bildet z.B. der vor kurzem erschienene Beitrag: Archer, Rory; Rácz, Krisztina (2012): Šverc and the Sinobus: Small-scale smuggling in Vojvodina. In: Bettina Bruns und Judith Miggelbrink (Hg.): *Subverting borders. Doing research on smuggling and small-scale trade*. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 59–83.

verbundene Verhängung der Sanktionen 1992 einen exceptionellen Bruch mit massiven Folgen für die Menschen des zu untersuchenden Grenzraumes. Daher wollen wir im Folgenden besonders auf die dynamischen Momente dieses Einschnittes achten.

Angesichts unserer alltagsgeschichtlichen und mikrohistorischen Ausrichtung orientierten wir uns in unserer Untersuchung an einer ethnologischen Vorgehensweise. Diese umfasste neben einer lokalen Ortsbegehung und teilnehmender Beobachtung vor allem mehrere Interviews mit Betroffenen der Grenzregion. Diese Daten kontrastierten wir in der folgenden Darstellung mit zeitgenössischen Presseberichten der lokalen Wochenzeitung (*Somborske novine*) aus dem besagten Zeitraum.

Dem Grenzverlauf zwischen Serbien und Kroatien einerseits und Serbien und Ungarn andererseits folgend, erkundeten wir selbständig die Grenzorte und ihre jeweiligen Übergänge. Der Weg führte uns von Bogojevo über Beždan und Bački Breg nach Rastina, Riđica und Stanišić. Die Kontaktaufnahme zu den Interviewpartnern erfolgte über persönliche Bekanntschaften in Sombor, die die beiden Autoren aus ihren jeweiligen Promotionsstudien heraus etabliert hatten. Diese umfassten zunächst Kontakte zur lokalen Bevölkerung, die kompetent über ihren persönlichen Alltag berichten konnte. Einen tieferen Einblick in bestimmte Schmuggelpraktiken an den Grenzen und ihren Übergängen gaben jedoch erst Interviewpartner, die uns von Personen aus militärischen und sicherdienstlichen Kreisen vermittelt wurden. Dies hatte zur Folge, dass die Mehrheit der Interviews ohne Tonaufnahmen durchgeführt wurde. Die anhand von Notizen erstellten Gedächtnisprotokolle dienen im Folgenden als Datenbasis.

3. ‚Grauer Alltag‘, ‚Grüne Grenze‘ und ‚Schwarzer Markt‘

3.1. Der wirtschaftliche Zusammenbruch des sozialistischen Jugoslawiens

Das Ende der 1980er Jahre in Jugoslawien war durch eine zunehmende politische, vor allem aber durch eine wirtschaftliche Krise geprägt, die nicht zuletzt zum Zusammenbruch der gesamtstaatlichen Institutionen und zu mehreren Kriegen führte. Die für die Bevölkerung spürbaren Symptome der wirtschaftlichen Krise äußerten sich in der steigenden Inflation sowie in dem immer wieder einsetzenden Mangel an unterschiedlichen Handelswaren. Über längere Zeiträume musste die jugoslawische Bevölkerung auf vermeintliche Luxusgüter wie Kaffee oder Schokolade, aber auch auf hochwertige Rohstoffe oder günstige Haushaltswaren verzichten.

Einhergehend mit der wirtschaftspolitischen Öffnung, die erste kleine Privatgeschäfte (z.B. Cafés, Videotheken etc.) ermöglichte, wuchs auch die grundsätzliche Bereitschaft vieler Menschen, die benötigten Güter in Eigenregie im Ausland zu beschaffen. Gerade die Bewohner der Grenzregionen nutzten hierfür die bestehende Reisefreiheit. So berichteten mehrere Bewohner des Grenzortes Bački Breg von ihren Reisen ins umliegende Ausland. Nach Ungarn reisten sie, um sich mit Kaffee und qualitativer Heizkohle zu versorgen, und in der Tschechoslowakei erwarben sie günstig Regenerinnen, Heizkörper oder Öfen.¹⁴

¹⁴ Tomić, Đorđe; Lučić, Robert (31.03.2012): Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.

Grenzüberschreitung gehörte auch im Hinblick auf jugoslawischen Republikgrenzen zum Alltag der Bewohner der West-Bačka. Zum Beispiel kooperierten Landwirte aus Bački Breg traditionell mit agrarwirtschaftlichen Betrieben in Baranja. So verkauften sie ihre Zuckerrüben nicht wie heute an die Zuckerraffinerie in Crvenka, sondern fanden ihren Absatzmarkt in Beli Manastir.¹⁵ Der Ausbruch des Krieges in den angrenzenden kroatischen Gebieten änderte nachhaltig diese grenzübergreifende Zusammenarbeit.

3.2. Kriegsausbruch und die Anfänge einer Grenzwirtschaft (1991-1992)

Die Eskalation des Konflikts um die Zukunft des sozialistischen Jugoslawien in einen offenen Krieg 1991 veränderte neben politischen und gesellschaftlichen Konstellationen auch gewachsene Infrastrukturen. Verloren die Landwirte der West-Bačka ihre Absatzgebiete im angrenzenden Kroatien, verlagerten sich auch die Verkehrsstrassen in Südosteuropa. Der Personen- und Kraftverkehr nach und aus Bosnien-Herzegowina, Serbien, Montenegro, Makedonien, Griechenland und der Türkei lief infolge der Kriegshandlungen über die Grenzübergänge in der Vojvodina. Wurde der Kraftverkehr ausschließlich über die Grenzübergänge in Horgoš und Kelebija abgewickelt, so lief ein großer Teil des privaten Personenverkehrs über den Ende der 1960er Jahre eingerichteten Grenzübergang in Bački Breg.¹⁶

Die veränderten Verkehrsströme seit Mitte 1991 stellten den rein auf den Personenverkehr beschränkten und mit drei Rampen relativ kleindimensionierten Grenzübergang Bački Breg und die umliegenden Dörfer Kolut und Beždan vor logistische und infrastrukturelle Probleme, die gleichzeitig neue Beschäftigungsmöglichkeiten für die angrenzenden Bewohner darstellten. Kilometerlange Kolonnen auf der jugoslawischen Seite schufen Infrastrukturanforderungen und -möglichkeiten,¹⁷ die von den Grenzbewohnern genutzt wurden. Innerhalb kürzester Zeit entstand um die Autokolonnen herum ein reger schwarzmarktlicher Betrieb. Neben Lebensmitteln wie Wasser, Eis, Maiskolben und Dörrfleisch, wurden auch Zigaretten, Handarbeiten und Souvenirs feilgeboten. Eine anfängliche Scheu der lokalen Bevölkerung, den Reisenden mit den unterschiedlichsten Dienstleistungen entgegenzutreten, wurde nach einer kurzen Phase der umständebedingten Akklimatisation schnell überwunden, so dass selbst Kinder und schwangere Frauen im Straßenverkauf tätig wurden.¹⁸ Der große Absatzmarkt – langen Standzeiten in den Kolonnen geschuldet – führte zur baldigen Verstetigung des Angebots. Kioske und Verkaufsstände wurden eingerichtet, die die unterschiedlichsten Waren anboten. Im nächsten Ort Kolut wurden ganze Dorfzeilen mit Schildern versehen, auf denen Wasser und die Nutzung von Sanitäreinrichtungen angeboten wurden.¹⁹

Diese Entwicklungen nahmen bald ungewöhnliche Formen an. Neben (Leitungs-) Wasserpreisen, die sich um fünf D-Mark bewegten, wurden die Reisenden aus und nach

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Ebd.

¹⁷ Lučić, Robert; Tomić, Đorđe (30.03.2012): Interview mit Angehörigem des Staatssicherheitsdienstes (Državna bezbednost). Sombor.

¹⁸ Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.

¹⁹ Ebd.

Ungarn regelrecht angefallen, wenn sie durch die Dörfer Bački Breg, Kolut oder Beždan fuhren. Im Verlauf der Entwicklung drangen die ‚fliegenden Händler‘ sogar bis an den Grenzposten selbst vor und versuchten ihre Waren am Grenzübergang direkt in den Bussen anzubieten. Hierbei sei es laut Aussagen der Interviewten regelmäßig zu Streitereien zwischen Händlern und Grenzern gekommen, die dieses Verhalten auch schon mal mit dem buchstäblichen Stempel-auf-die-Stirn quittiert haben sollen.²⁰

Von einem der Händler – nennen wir ihn Georg – wurde berichtet, dass er mit seinem Kiosk-Restaurant ganz auf die ‚serbische Karte‘ gesetzt hatte. Selbst als Flüchtling aus Kroatien eingewandert, bot er neben Schweine- und Lamnbraten auch verschiedene nationalistische Souvenirs an und schmückte seinen Kiosk mit einer serbischen Flagge. Dies garantierte ihm in der Folge eine regelmäßige ‚patriotische‘ Kundschaft aus Bosnien-Herzegowina. Diese hätte sich indes weitaus großzügiger gezeigt als etwa Reisende aus Kernserbien. Sie spendeten Zigaretten, Geld und andere Waren an die (serbisch-)jugoslawischen Streitkräfte.²¹

Neben den zu Beginn der 1990er Jahre in Serbien zum Symbol gewordenen Autokolonnen an den Grenzübergängen markierte auch eine ganz andere Art von Grenzverkehr den Alltag in Bački Breg: Die Flucht. Über die ‚unsichtbaren‘ Grenzgänger und ihre Schicksale berichtete der genannte Händler Georg ebenfalls. Durch den Krieg vertrieben führte ihn der Weg aus der Umgebung von Bjelovar über Mohács, Deutschland, die Schweiz und Novi Sad schließlich nach Bački Breg. Diese Erfahrung und seine Kontakte machten ihn zum wichtigen lokalen Ansprechpartner fürs *Trafficking*. So schilderte er den Fall eines Mannes aus Doboj, der versucht hatte, illegal über die Grenze nach Ungarn zu gelangen. Nach einer langen Trennung von seiner nach Deutschland geflohenen Familie sollte dort die Zusammenführung stattfinden. Nach Verhandlungen mit den jugoslawischen und ungarischen Grenzern schaffte es Georg mit nur einigen Kilo Lamnbraten, den Mann im Kofferraum seines Autos nach Ungarn zu bringen und ermöglichte ihm das lang ersehnte Wiedersehen. Ferner berichtete Georg über einen bosniakischen Flüchtlingskonvoi, deren Insassen den Bus vor Angst nicht verlassen wollten. Angesichts der langen Wartezeiten, denen die Menschen ausgesetzt waren, versorgte Georg die Flüchtlinge im Bus mit Wasser und Nahrungsmitteln.²²

3.3. Eine Grenzregion unter Sanktionen

Als am 30. Mai 1992 die Vereinten Nationen mit der Resolution 757 ein Wirtschaftsembargo gegen die Bundesrepublik Jugoslawien verhängten, radikalisierte sich die Versorgungslage zusehends. Neben den bereits genannten Luxusartikeln erwies sich der Derivatemangel an Benzin, Diesel, Heizöl und anderen petrochemischen Artikeln als gravierendes Problem. Die Schwierigkeiten infolge der mangelnden Treibstoffversorgung versetzten die gesamte staatstragende Infrastruktur in einen Ausnahmezustand. Der öffentliche Verkehr, die ärztliche Versorgung, die Müllabfuhr, aber auch die Sicherheitsorgane der Polizei und der

²⁰ Ebd.

²¹ Ebd.

²² Tomić, Đorđe; Lučić, Robert (31.03.2012): Interview mit Restaurantbesitzer. Beždan.

Armee waren auf Treibstoffzuteilungen angewiesen. Auch die landwirtschaftliche Produktion in der untersuchten Region der West-Bačka musste infolge der Sanktionen mit nur einem Bruchteil der erforderlichen Treibstoffmenge auskommen. So berichteten Landwirte der Region, dass jeder Betriebseinheit für die Ernteperiode nur sechs Liter Heizöl pro Hektar als garantierte Abnahmemenge zugestanden wurde – heute 2012 sind es laut Aussagen hingegen 40 Liter Heizöl pro Hektar.²³

Lange Schlangen an den Tankstellen und die schlechte Versorgungslage führten schließlich dazu, dass viele Menschen sich selbst im angrenzenden Ausland mit den erforderlichen Derivaten versorgten. Wurde laut UN-Resolution der staatliche und großwirtschaftliche Import und Export von Waren untersagt, so entwickelte sich u.a. an den Grenzen der Vojvodina eine massive privatwirtschaftlich organisierte Versorgungsstruktur. Reisten Privatpersonen aus der West-Bačka zu Beginn mit Bussen²⁴ und Autos nach Ungarn, um sich dort für den Eigengebrauch zu versorgen, führten die zunehmende Versorgungskrise und die infolge dessen steigenden Preise für petrochemische Produkte zur Etablierung quasi marktwirtschaftlicher Strukturen.

Hierbei fuhren die Grenzbewohner beispielsweise mit ihrem eigenen Lada ins ungarische Hercegszántó oder Nagybaracska, tankten dort 40 Liter Diesel in das Reservoir, und fuhren zurück nach Bački Breg. Während der Fahrt versorgte sich der Ottomotor (!) des Lada allerdings entweder aus einer Zwei-Liter-Plastikflasche oder aus dem Wasserbehälter der Scheibenwaschanlage mit der benötigten Menge an Benzin. Das daraufhin wieder abgesaugte Diesel konnte für den Betrieb der landwirtschaftlichen Maschine dienen oder aber in den Unter-der-Hand-Weiterverkauf einfließen.²⁵ Schnell wurde klar, dass nicht nur der Eigenbedarf an Derivaten über solche grenzübergreifende Transfers gedeckt werden konnte, sondern die privat eingeführten Treibstoffe auch mit einem gewissen Preisaufschlag lukrativ weiterverkauft werden konnten. Angebotsmöglichkeiten trafen auf Nachfragewünsche.

Da der Gewinn bei solchen Schmuggelaktionen einerseits von der Menge des eingeführten Derivats und andererseits von der Frequenz der Übertritte abhing, griff die Kaste der sich konstituierenden ‚Jungunternehmer‘ zu ungewöhnlichen Mitteln. Da es sich in Bački Breg um einen reinen Personenübergang handelte und keine Lastkraftwagen passieren konnten, wurden bestehende PKW-Reservoirs vergrößert, doppelte Böden eingezogen, Sitze zu Kanistern und überhaupt jegliche Hohlräume zu Treibstofflagern umgebaut. Zur Steigerung der Gewinnmarge wurden auch Abschleppsituationen inszeniert, bei denen im hinteren Auto statt eines Motors mehrere hundert Liter Benzin oder Diesel transportiert

²³ Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.

²⁴ Während der innerstädtische Busverkehr praktisch vollständig zum Stillstand kam, etablierte das Somborer Verkehrsunternehmen ‚Severtrans‘ schon frühzeitig regelmäßige Linienverbindungen in die ungarischen Grenzstädte Baja und Harkány. Durch die Nähe der beiden Städte lohnte sich für das Somborer Verkehrsunternehmen jede einzelne Fahrt, denn selbst wenn der Bus halbleer blieb, konnte er in Ungarn betankt werden. Vgl. [N.N.] (1991): Polasci autobusa. Polasci koji ne saobraćaju od 25.09.1991. god. zbog nestašice nafte. Iz ‚Severtransa‘. Polasci vozova. In: Somborske novine 38, 18.10.1991 (1941), S. 8. Erst ab September 1993 wurde der Fahrplan des Unternehmens ‚Severtrans‘ wieder regelmäßig abgedruckt; [N.N.] (1993): Polasci autobusa. Polasci vozova. In: Somborske novine 40, 02.07.1993 (2030), S. 10. Vgl. auch: Lučić, Robert; Tomić, Đorđe (29.03.2012): Interview mit Somborer Familie. Sombor.

²⁵ Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.

wurden. So berichteten einzelne Personen, dass in einem gewöhnlichen PKW bis zu 370 Liter Benzin oder Diesel geschmuggelt werden konnten. Ein Kleinbus oder gar umfunktionierter Reisebusse konnte sogar bis zu 700 Litern Treibstoff pro Grenzübergang transportieren. Die langen Wartezeiten an der Grenze führten auch dazu, dass selbst Motorräder mit erweiterten Reservoirs bis zu 100 Litern des begehrten Gutes an den Schlangen vorbei über die Grenze schafften.²⁶

Das durch das UN-Embargo zusätzlich verstärkte Verkehrsaufkommen am Grenzübergang Bački Breg führte seit Mai 1992 zu noch längeren Autokolonnen und zur gleichzeitigen Verlagerung eines Teils des Grenztransfers an die östlich gelegene sogenannte ‚Grüne Grenze‘. Die Grenzübergänge in Rastina und Riđica, die ihre Tätigkeit entweder eingestellt oder auf einen feiertäglichen Transfer von 8.00 Uhr bis 16.00 Uhr eingeschränkt hatten, bekamen aufgrund des Embargos eine neue Bedeutung. Auf den unbefestigten Wegen des Grenzübergangs in Riđica wurden Treibstoffe in PKWs, Kleinbussen und auf Motorrädern bis in das neun Kilometer entfernte Stanišić geliefert, wo sie dann zum Weitertransport ins 20 Kilometer entfernte Sombor oder andere Teile der Vojvodina und Serbiens in größere LKWs oder Tanklastzüge umgefüllt wurden.²⁷ Dieser Teil der ‚Grünen Grenze‘ um die Dörfer Rastina und Riđica war neben den Treibstofflieferanten auch bei Schmugglern gestohlener Luxusautos aus Westeuropa sehr beliebt. Das erhöhte Warenaufkommen in diesem Grenzgebiet, das gleichsam zu einer Art rechtsfreiem Raum geworden war, führte bedingt durch unterschiedliche Begehrlichkeiten im weiteren Verlauf des Embargos auch zu vermehrten Schießereien, Verletzten und gar Todesopfern.²⁸

Neben dem Wirtschaftsembargo veränderte auch der Ausbruch des Krieges in Bosnien-Herzegowina 1992 noch einmal zusätzlich den Grenzübergang in Bački Breg und die Durchgangsdörfer Kolut und Beždan. Zusätzlich zum noch massiveren Personentransitverkehr, der den Dienstleistungsbetrieb der Anrainer intensivierte und verstetigte, führte die schnell wachsende Zahl der Benzinschmuggler zu chaotischen Zuständen. So mutierte der 500 Meter hinter der Grenze in Bački Breg gelegene Sportplatz zu einer riesigen ‚Freiluft-Tankstelle‘. Zu den Autokolonnen, die in Richtung Ungarn die Straßen in Bački Breg verstopften, gesellten sich somit auch Kolonnen von

²⁶ Ebd.; Interview mit Angehörigem des Staatssicherheitsdienstes (Državna bezbednost). Sombor; vgl. hierzu auch die Darstellung in der Somborer Zeitung: „[...]Und begonnen hat alles ziemlich naiv, im Mai 1992, als uns die Mächtigen der Welt zu einem leisen Sterben und Isolation verurteilt hatten. Zunächst pflegten einige von uns aus dem Ort, dann auch die aus Kolut, Beždan und Sombor, manchmal über die Grenze zu fahren und für den eigenen Gebrauch manch ein Kanister zu schmuggeln, sogar in Coca-Cola-Flaschen. Dann kam der Trick Nr. 1. In den ‚Fića‘ tankst du Diesel, bei einer nicht geringen Verwunderung des ‚Benzinmannes‘ an der Tankstelle im benachbarten Hercegszántó, während der Motor sich aus der Zwei-Liter-Flasche versorgte, gerade mal um dahin zu kommen und zurück zu kehren. Den etwas Geschickteren ist später – Trick Nr. 2 – was eingefallen, und so haben sich die Tanks mit etwas Blech und Schweißgerät verbreitet und noch mehr verbreitet, so dass so manch ein ‚Jugo‘ bis zu 90 Liter, ein größerer ‚Opel‘ bis zu 150, und die Autos von ‚Mercedes‘ sogar über 200 Liter an wertvoller, defizitärer Flüssigkeit tragen konnte. Auf einige Rekorde in der Steigerung der Kapazität durch einen doppelten Boden, Hintersitze u.ä. wollen wir nicht genauer eingehen, denn die Zahlen sind phantastisch, sind aber nicht überprüft worden.“ In: Bokorac, Duško (1996a): Sumrak benzinsmena. Hronika jednog ludog vremena ili kako je ukidanje sankcija ponekog i ojadilo (I). In: Somborske novine 42, 26.01.1996 (2163), S. 9.

²⁷ Interview mit Angehörigem des Staatssicherheitsdienstes (Državna bezbednost). Sombor.

²⁸ Als illustratives Beispiel wurde ein Fall geschildert, in dem Grenzeinheiten der Armee bei Rastina den Autoschmugglern regelrechte Fallen aus alten Obstkisten stellten, um sich an den so beschlagnahmten Fahrzeugen selbst zu bereichern. Siehe ebd.

Benzinschmugglern, die nun auch in der anderen Richtung die Straßen blockierten und einen Verkehr auf der einspurigen Straße praktisch unmöglich machten. Die privatwirtschaftlichen ‚Importeure‘ verkauften ihre Derivate an Privatleute aus der näheren Umgebung, aber auch zunehmend an erst lokale und später landesweite Unternehmer, die entweder den eigenen Betrieb mit den notwendigen Treibstoffen versorgten, oder aber die weitergehende Versorgung der Bevölkerung in anderen Landesteilen Restjugoslawiens übernahmen.²⁹

Der durch das Embargo verursachte Derivatemangel veränderte innerhalb nur weniger Wochen die Arbeits- und Verdienststrukturen der Grenzregion grundlegend. Der größte Teil der vorher zumeist in der Landwirtschaft tätigen Bevölkerung arbeitete bis in die zweite Hälfte des Jahres 1992 entweder im transitbedingten Dienstleistungsgewerbe oder aber im Derivateschmuggel über die ungarische Grenze.³⁰

3.4. Wenn der Nachbar zur Hilfe eilt

Das zu florieren beginnende Benzingeschäft in der Grenzregion West-Bačka wurde durch eine Reihe von Reformen der jugoslawischen Bundesregierung im Winter 1993 erschwert. Im Zuge der staatlichen Maßnahmen, die der Hyperinflation ein Ende setzen und die Staatskassen auffüllen sollten, wurde auch eine Ausreisegebühr für alle jugoslawischen Staatsangehörigen eingeführt.³¹ Diese sah für jeden Grenzübertritt ins Ausland eine Zahlung von 10 D-Mark pro Person bzw. zusätzlich 30 D-Mark pro Fahrzeug vor. Diese Direktiven führten in allen Grenzorten, die sich dem Schmuggel von Derivaten und anderen Gütern verschrieben hatten, zu einer plötzlichen Arbeitsteilung im Treibstoffschmuggel. Wurde der Beschaffungsverkehr durch die Ausreisegebühr für die jugoslawischen Bewohner des Grenzgebietes unlukrativ, so stiegen jetzt die ungarischen Nachbarn in das ‚Derivate-Spektakel‘ ein. Während sie fortan für den Transfer der Güter über die Grenze sorgten, konzentrierten sich die Bewohner der Grenzgebiete auf die Distribution.

Die Straßen des Ortes, die sehr früh zu klein für den regen Verkehr geworden waren, zwangen die Einwohner und die Ortsgemeinschaft andere Lösungen zu suchen. Die Kapazitäten des örtlichen Sportplatzes wurden schnell überschritten. Das ganze Dorf habe „nach Erdöl gestunken“ – erinnern sich heute einige der Augenzeugen.³² Die Gefahren, die vom leicht flüchtigen Benzin ausgingen, führten 1993 zu einem PKW-Brand, der auf ein angrenzendes Gebäude übergriff und die Behörden zum Handeln zwang. So entstand der später weithin berühmt gewordene ‚Oktanmarkt‘ von Bački Breg,³³ der etwas abseits der Hauptstraße auf einer Lichtung in der Nähe des Friedhofes errichtet wurde.³⁴ Dieses erste

²⁹ Ebd.; Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.

³⁰ Ebd.

³¹ Nikolić, R. (1993): Od danas takse i novčanice bez 9 nula. Danas stupaju na snagu mere Savezne vlade. In: Politika 90, 30.12.1993 (28814), S. 13.

³² Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.

³³ [N.N.] (1994): Oktani na plus 40 celzijusovih. In: Somborske novine 41, 19.08.1994 (2088), S. 1.

³⁴ Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.

Provisorium fand kurze Zeit später auf der wenige hundert Meter entfernten ‚Pjeskulja‘³⁵ seine endgültige Destination. Die Ortsbehörden sicherten sich zudem durch die Erhebung einer Eintrittsgebühr von zwei Dinar eine Partizipation am Schmuggelgeschäft.³⁶ Ein Kassierer erinnerte sich, dass an einem Tag bis zu 1000 Autos diesen Markt frequentierten und er selbst aus der Tatsache, dass die Ungarn in D-Mark bezahlten, wechselkursbedingt einen privaten Gewinn ziehen konnte.³⁷ Die Einnahmen aus diesem Marktbetrieb kamen allerdings nicht der Ortsgemeinschaft zugute, sondern verschwanden nach Angaben der Befragten in den Verwaltungsstrukturen der Gemeinde Sombor. Da der Markt trotz aller organisatorischen Bemühungen nicht lange dem großen Andrang standhalten konnte, wandelten sich im Laufe der Zeit Privathäuser zu Lager- und Umfüllstätten, in deren Innenhöfen teilweise Benzin- und Dieselmengen von bis zu 10.000 Litern gelagert wurden.³⁸

Mit der Zeit entwickelte sich sogar ein Geschäftsvertrauen zwischen den lokalen Distributoren und den ungarischen Lieferanten, so dass manch ein Hausbesitzer in Ruhe weiter schlafen konnte, während seine ungarischen Geschäftspartner auch nachts im Innenhof mit dem Umfüllen von Kanistern beschäftigt waren.³⁹ Heutigen Aussagen zufolge waren rund 80 Prozent der Dorfbevölkerung am Benzingeschäft mit seinen entsprechenden Nebentätigkeiten beteiligt. Dabei spielten Alter, Geschlecht oder frühere Berufe keine Rolle. Selbst Rentner hätten ihr Glück im neu entstandenen Markt versucht.⁴⁰ Dem Grenzort Bački Breg brachte dieses neue Geschäft den Spitznamen ‚Klein Kuwait‘ ein.⁴¹

Verdient wurde dagegen sehr unterschiedlich: Diejenigen, die zu Beginn der Sanktionen über Kapital verfügten, konnten früh ins neu entstehende Geschäft investieren und auch frühzeitig Gewinne erzielen. Oft wurde dabei auch verlustträchtig gewirtschaftet, um entstandene Kundenstämme weiterhin zu binden. Die Hoffnung lag stets auf der nächsten Lieferung.⁴² Die Kundschaft kam im Verlauf der Schmuggeltätigkeit aus ganz Serbien in den Grenzort Bački Breg, um sich mit den notwendigen Derivaten einzudecken.⁴³ Das florierende Geschäft führte auch dazu, dass Händler aus dem Inland Ladenlokale und Geschäfte anmieteten, um wiederum ihre Gewinne durch den direkten Kauf der Derivate zu steigern.⁴⁴ Vor der neuen Konkurrenz hatten die lokalen Bewohner jedoch keine Angst: Das neue Geschäft bot genug Einnahmequellen für alle. Überdies bot der Schmuggel auch die Möglichkeit eines Anstellungsverhältnisses. Wer nicht selber handeln konnte oder wollte, fand Anstellung als Mitarbeiter und konnte so mit einem Tageslohn von bis zu 50 D-Mark das durchschnittliche Monatseinkommen dieser Zeit von drei bis fünf D-Mark um ein vielfaches übertreffen.⁴⁵

³⁵ Abgeleitet vom Wort *pjesak* (Sand), da es sich bis heute um ein Gelände handelt, auf dem sich die Ortsbewohner mit Sand versorgen. Vgl. Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg; Interview mit Angehörigem des Staatssicherheitsdienstes (Državna bezbednost). Sombor.

³⁶ Bokorac (1996a): Sumrak benzinsmena.

³⁷ Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.

³⁸ Ebd.

³⁹ Ebd.

⁴⁰ Ebd.

⁴¹ Ebd.; Bokorac, Duško (1996a): Sumrak benzinsmena.

⁴² Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.

⁴³ Ebd.

⁴⁴ Ebd.

⁴⁵ Ebd.

Selbst verschiedenste Methoden, mit denen die Händler einander betrogen, konnten das Geschäft nicht wirklich gefährden. Besonders beliebt war die sogenannte ‚Schrumpfmethode‘: Die Erwärmung der Verkaufsflasche führte dazu, dass die aufgenommene Menge Benzin oder Diesel sich verringerte. So fand in einer erwärmten Zwei-Liter-Plastikflasche nur noch 1,7 Liter Sprit Platz und steigerte auf größere Mengen betrachtet den erzielten Gewinn.⁴⁶

Wie sehr der Benzinschmuggel und -handel auch als Berufsperspektive akzeptiert war, verdeutlicht eine Anekdote aus jener Zeit, die in der Somborer Zeitung abgedruckt wurde: Als im Kindergarten in Bački Breg die Kinder gefragt wurden, welchen Beruf sie denn als Erwachsene ergreifen wollten, antworteten bis auf einen alle, sie wollen Benzinschmuggler werden. Der eine Junge, der die Lage wohl besser kannte und zunächst schwieg, antwortete dann aber voller Stolz: „Wenn ich groß bin, werde ich Ungar“.⁴⁷

3.5. Das Ende eines ‚Benzinmärchens‘

Mit der Unterzeichnung des Daytoner Friedensabkommens 1995 endete nicht nur der Krieg in Bosnien-Herzegowina, sondern auch das gegen die Bundesrepublik Jugoslawien verhängte UN-Embargo. Als daraufhin im Juni 1996 die Ortsgemeinschaft in Bački Breg ankündigte,⁴⁸ dass der ‚Oktanmarkt‘ geschlossen werde, verschwand das Nonstop-Benzingeschäft aus dem jugoslawisch-ungarischen Grenzdorf gleichsam über Nacht. Dabei versiegten mit dem Ende des Schmuggels auch die Geldflüsse. Kaum eine Geschichte wird im Dorf berichtet, in der die ehemaligen ‚Benzinsmens‘⁴⁹ tatsächlich nachhaltig einen längerfristigen Nutzen aus ihrer Tätigkeit gezogen hätten. Vielmehr bedeutete das Benzingeschäft in Zeiten finanzieller Unsicherheit eine erfolgsversprechende Möglichkeit, das eigene Überleben zwischen Warenmangel und Hyperinflation zu sichern.

Nach all den Ereignissen in den frühen 1990er Jahren wirkt der Grenzübergang in Bački Breg heute wie ausgestorben. Nur selten passiert ein Auto die Hauptstraße. Kaum jemand scheint die Grenze zu übertreten. In der Mittagssonne sitzen einige Bewohner vor dem Dorfladen im Schatten der Bäume und unterhalten sich. Aufregung oder Hektik gehören der Vergangenheit an. Auch der von den Grenzbewohnern erwähnte Lebensmittelschmuggel aus der Europäischen Union ist kaum nachvollziehbar bzw. wird wohl im Verborgenen oder an anderen Übergängen abgewickelt.⁵⁰ Glaubhaft hingegen scheint die neue Konjunktur an der ‚Grünen Grenze‘ in Rastina. Wenige hundert Meter von der ungarischen Grenze entfernt bildet das Dorf einen wichtigen Flüchtlingsübergang in die Europäische Union.⁵¹ Nur ein kleiner Graben von etwa einem halben Meter Breite trennt Serbien an dieser Stelle von der Hoffnung versprechenden Europäischen Union.

⁴⁶ Ebd.

⁴⁷ Bokorac, Duško (1996b): Sumrak benzinsmena. Hronika jednog ludog vremena, ili ukidanje sankcija ponekog i ojadilo (II). In: Somborske novine 42, 02.02.1996 (2164), S. 10.

⁴⁸ Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.

⁴⁹ Bokorac (1996a): Sumrak benzinsmena.

⁵⁰ Interview mit Angehörigem des Staatssicherheitsdienstes (Državna bezbednost). Sombor.

⁵¹ Ebd.; Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.

4. Schlussfolgerungen

Die UN-Sanktionen veränderten das Leben der gesamten jugoslawischen Bevölkerung. Diese Veränderungen betrafen vor allem die Versorgung der Menschen mit den täglichen Dingen. In den frühen 1990er Jahren mussten sie dabei gleichzeitig gegen den chronischen Mangel an Lebensmitteln, Kosmetika und besonders an Treibstoffen sowie gegen eine massive Entwertung der einheimischen Währung ankämpfen.

Im Unterschied zur restlichen Bevölkerung boten sich den Grenzanwohnern außergewöhnliche Möglichkeiten bei der Krisenbewältigung. Zum einen brachte ihnen der verlagerte Transitverkehr zusätzliche Einkommensquellen im Handel, und zum anderen konnten sie den bestehenden Warenmangel durch Schmuggeltätigkeiten kompensieren. Dies führte zu Veränderungen des Alltags, die sich in der Herausbildung komplexer Erwerbs- und Handelsstrukturen manifestierten.

Eine der Folgen der neuen Alltagsordnung war eine veränderte Raum- und Zeitwahrnehmung der Grenzanwohner. Beschränkten sich die Horizonte bis dato auf den eigenen Ort, die umliegenden Felder der Agrarbewirtschaftung sowie die Abnahmestellen in den – bis Anfang der 1990er in Kroatien liegenden – Kleinstädten, so ordneten die ersten Autokolonnen den Grenzraum neu. Die Hauptstraße durch die Dörfer Bački Breg, Kolut und Beždan wurde zum Dreh- und Angelpunkt des neuen Dienstleistungssektors. Die früheren Dorfgrenzen verschwanden und ließen die gemeinsame Straße zu einer neuen Einheit werden. Mit der Straßenwirtschaft ging auch eine andere zeitliche Orientierung einher. So spielten für die mehrheitlich bäuerliche Grenzbevölkerung Jahreszeiten und Wetterlage plötzlich keine Rolle mehr. Die neue Zeitrechnung wurde von den Versorgungsbedürfnissen der Straßenkundschaft und vor allem vom Abfertigungsrythmus am Grenzübergang vorgegeben. Im Hinblick auf den Tagesablauf dominierte der Non-Stop-Service im grenzbedingten Stop-and-Go-Betrieb. Die Ferienzuklen der Reisenden avancierten hingegen zu neuen Jahreszeiten und wurden im weiteren Verlauf wichtiger als etwa die örtlichen Feiertage.

Diese veränderte Situation hatte auch Einfluss auf das Arbeitsverständnis der Bevölkerung. Stand vormals die landwirtschaftliche Produktion als Grundlage der örtlichen Wirtschaft im Mittelpunkt, so prägte fortan der Handel mit seinen spezifischen Prinzipien das Erwerbsleben. Als wesentliches Qualitätsmerkmal der Arbeitsleistung galt der erzielte Gewinn des Einzelnen. Im Gegensatz zum früheren Ideal einer solidarischen Kollektivwirtschaft setzten sich über Nacht kompetitive marktwirtschaftliche Verhältnisse durch. Dies hatte wiederum Folgen für die sozialen Beziehungen im Dorf. So wurden durch die Konkurrenzsituation im Ringen um Marktanteile an der Straße traditionelle nachbarschaftliche Verhältnisse belastet. Die kaufmännischen Verhaltensanforderungen konnten auch generationelle Konflikte um die wirtschaftliche Ausrichtung der Familiengemeinschaft zur Folge haben.

Noch massiver gestalteten sich die Veränderungen der Lebenspraxis der Grenzanwohner mit Blick auf die Etablierung des Derivatehandels. Der ständige Grenzverkehr der Treibstoffhändler führte zu einer Entgrenzung des lokalen Raumgefühls. Die bestehende jugoslawisch-ungarische Staatsgrenze veränderte Ende der 1980er und Anfang der 1990er

Jahre mehrfach ihren Charakter. Bildete sie zur Zeit des Kalten Krieges eine Systemgrenze, die von einer für jugoslawische Staatsbürger vorteilhaften Asymmetrie gekennzeichnet war, sollten die UN-Sanktionen dieses Verhältnis in gewisser Weise ins Gegenteil verkehren. Mit der neuen wirtschaftlichen Zusammenarbeit jedoch hoben die Bewohner auf beiden Seiten der Grenze diesen trennenden Charakter auf und förderten ein von Staatsgrenzen unabhängiges Raum- und Gemeinschaftsgefühl.

Darüber hinaus führten die Schmuggelpraktiken auch zu einer Veränderung des lokalen Raumempfindens. So verwandelte sich der Sportplatz in Bački Breg etwa von einem freizeitbedingten Ort der Zusammenkunft zu einem erwerbswirtschaftlichen Standort. Mit der Umsiedlung des ‚Oktanmarktes‘ auf die ‚Pjeskulja‘ verschob sich auch das räumliche Zentrum der Anwohner an die Peripherie des Dorfes. Infolge der zunehmenden Nutzung von Innenhöfen zum Treibstoffverkauf verschwammen zusätzlich die Grenzen zwischen dem ehemals privat und jetzt gleichsam öffentlich genutzten Raum.

Entsprechend wandelte sich auch das Zeitempfinden der Menschen. Strukturierend wirkten zum einen der Erwerb und zum anderen die Distribution des Treibstoffes. Bevor 1994 der Großteil der Lieferungen durch die Ungarn übernommen wurde, bestimmte die Lage am Grenzübergang die Arbeitszeiten. Diese orientierten sich zum einen an dem so genannten Stop-and-Go-Prinzip am Grenzübergang, und zum zweiten an der Arbeitsschicht des wohlgesonnenen Grenzbeamten. Mit der reinen Beschränkung auf die Distribution gaben die Lieferungen und der Weiterverkauf die zeitliche Struktur vor. Gearbeitet wurde dabei praktisch rund um die Uhr.

Da der Treibstoffhandel eine konstante Bereitschaft erforderte, wurde oft die ganze Familie in das neu entstandene Geschäft mit einbezogen. Auch hier verdrängten marktwirtschaftliche Strukturen traditionelle Erwerbsmuster und führten selbst bei Verwandten oder guten Freunden aufgrund des bis dahin ungewohnten Zeit- und Leistungsdrucks zu vermehrten Konflikten. Während alte nachbarschaftliche Beziehungen litten, wirkte fortan das Verhältnis zu den Lieferanten und zur Kundschaft loyalitätsprägend.

Wie sich gezeigt hatte, veränderte sich die Lebenspraxis der Grenzbewohner durch die UN-Sanktionen massiv. Diese Veränderung umfasste sowohl das Raum- und Zeitgefühl, als auch die Arbeits- und Sozialverhältnisse. Dabei steht die Massivität der Veränderungen im Zuge des Embargos im starken Kontrast zur gegenwärtigen Situation im Grenzgebiet der West-Bačka. Gleichsam deutet nichts mehr auf den damaligen schmuggelbedingten Boom hin. Eine geradezu verschlafene Grenzregion, deren Ruhe bestenfalls von verirrtten Forschern gestört wird.

Literaturverzeichnis

- [N.N.] (1991): Polasci autobusa. Polasci koji ne saobraćaju od 25.09.1991. god. zbog nestašice nafte. Iz "Severtransa". Polasci vozova. In: Somborske novine 38, 18.10.1991 (1941), S. 8.
- [N.N.] (1993): Polasci autobusa. Polasci vozova. In: Somborske novine 40, 02.07.1993 (2030), S. 10.
- [N.N.] (1994): Oktani na plus 40 celzijusovih. In: Somborske novine 41, 19.08.1994 (2088), S. 1.
- Andreas, Peter (2005): Criminalizing Consequences of Sanctions: Embargo Busting and Its Legacy. In: *International Studies Quarterly* 49 (2), S. 335–360.
- Antonić, Slobodan (2002): Zarobljena zemlja. Srbija za vlade Slobodana Miloševića. Beograd: Otkrovenje (Biblioteka Otkrovenje, 1).
- Archer, Rory; Rácz, Krisztina (2012): Šverc and the Šinobus: Small-scale smuggling in Vojvodina. In: Bettina Bruns und Judith Miggelbrink (Hg.): *Subverting borders. Doing research on smuggling and small-scale trade*. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 59–83.
- Babić, Stojan (2000): The Political Economy of Adjustments to Sanctions. The Case of Serbia. In: *Medjunarodni odnosi Online* (2). Online verfügbar unter <http://web.archive.org/web/20010813191447/http://www.geocities.com/CapitolHill/Parliament/6682/babic.html>, zuletzt geprüft am 05.02.2011.
- Banović, Nenad; Purić, Nebojša; Dostić, Siniša (2009): Osvrt na istorijat, sadašnjost i perspektive razvoja granične policije u Republici Srbiji. In: *Bezbednost* 51 (1-2), S. 89–104.
- Begović, Boris; Mijatović, Boško; Sepi, Robert; Vasović, Mirjana; Vuković, Slobodan; Begović, B. (Hg.) (2002): *Korupcija na carini. (Combating Corruption at the Customs Administration)*. Beograd: Centar za liberalno-demokratske studije.
- Bokorac, Duško (1996a): Sumrak benzinsmena. Hronika jednog ludog vremena ili kako je ukidanje sankcija ponekog i ojadilo (I). In: *Somborske novine* 42, 26.01.1996 (2163), S. 9.
- Bokorac, Duško (1996b): Sumrak benzinsmena. Hronika jednog ludog vremena, ili ukidanje sankcija ponekog i ojadilo (II). In: *Somborske novine* 42, 02.02.1996 (2164), S. 10.
- Bolčić, Silvano (1993): 'Novi menadžeri' u privatnim firmama u Srbiji početkom 90-ih. In: *Sociologija* 35 (2), S. 243–251.
- Bolčić, Silvano (1993): 'Novi preduzetnici' u Srbiji početkom devedesetih. In: *Sociologija* 35 (4), S. 489–504.
- Bolčić, Silvano (1994): The spread of entrepreneurship in Serbia in the early nineties. In: *Sociologija* 36 (4), S. 369–401.
- Bolčić, Silvano; Milić, Anđelka (Hg.) (2002): *Srbija krajem milenijuma. Razaranje društva, promene i svakodnevni život*. 1. Aufl. Beograd: Institut za sociološka istraživanja Filozofskog fakulteta.
- Božović, Gorana (1992): *Siva ekonomija u Jugoslaviji 1986*. Beograd: Savezni zavod za statistiku.
- Braunmühl, Claudia; Kulesa, Manfred (1995): *The Impact of UN Sanctions on Humanitarian Assistance Activities. Report on a Study Commissioned by the United Nations Department of Humanitarian Affairs*. Berlin: Gesellschaft für Communication Management Interkultur Training mbH - COMIT.
- Cvejić, Slobodan (2002): Neformalna privreda u post-socijalističkoj transformaciji. "Siva ekonomija" u Srbiji 90-tih. In: Silvano Bolčić und Anđelka Milić (Hg.): *Srbija krajem milenijuma. Razaranje društva, promene i svakodnevni život*. 1. Aufl. Beograd: Institut za sociološka istraživanja Filozofskog fakulteta, S. 123–140.
- Dostić, Siniša (2008): Organizacija i nadležnost graničnih policija u regionu zapadnog Balkana. In: *Bezbednost* 50 (3), S. 82–100.
- Dyker, Davis; Bojicic, Vesna (1993): The Impact of Sanctions on the Serbian Economy. In: *RFE/RL Research Report* 2 (21).
- Garfield, Richard (2001): *Economic Sanctions, Health and Wellbeing in Yugoslavia, 1990 – 2000*. Report published by UN OCHA and UNICEF/Belgrade. New York: UN Office for the Coordination of Humanitarian Affairs.
- Griffiths, Hugh (2004): Smoking Guns: European Cigarette Smuggling in the 1990's. In: *Global Crime* 6 (2), S. 185–200.
- Hajdinjak, Marko (2002): *Smuggling in Southeast Europe. The Yugoslav wars and the development of regional criminal networks in the Balkans*. Sofia: Center for the Study of Democracy (CSD reports, 10).
- Hann, Christopher M. (Hg.) (2002): *Postsozialismus. Transformationsprozesse in Europa und Asien aus ethnologischer Perspektive*. Frankfurt am Main u.a.: Campus.

- Hozic, Aida A. (2004): *Between the Cracks. Balkan Cigarette Smuggling*. In: *Problems of Post-Communism* 51 (3), S. 35–44.
- Hozic, Aida A. (2004): *On the Tobacco Roads of Southeastern Europe*. Paper presented at the 45th Annual ISA Meeting, Montreal, Canada, March 17-20, 2004: *International Studies Association (Conference Papers)*, S. 1–14.
- Hozic, Aida A. (2006): *The Balkan Merchants: Changing Borders and Informal Transnationalization*. In: *Ethnopolitics* 5 (3), S. 243–256.
- Licht, Sonja (1995): *The use of sanctions in former Yugoslavia. Can they assist in conflict resolution?* In: David Cortright und George A Lopez (Hg.): *Economic sanctions. Panacea of peacebuilding in a post-cold war world?* Boulder: Westview Press, S. 153–160.
- Lučić, Robert; Tomić, Đorđe (29.03.2012): Interview mit Somborer Familie. Sombor.
- Lučić, Robert; Tomić, Đorđe (30.03.2012): Interview mit Angehörigem des Staatssicherheitsdienstes. (Državna bezbednost). Sombor.
- Novak, Tanja; Grbić, Siniša; Radojčić, Miroslava; Krstić, Ivana (2003): *Pregled razvoja Pogranične službe kroz istoriju*. In: *Bezbednost* 45 (3), S. 466–475.
- Prokopijević, Miroslav; Teokarević, Jovan (Hg.) (1998): *Ekonomске sankcije UN. Usporedna analiza i slučaj Jugoslavije*. Beograd: Institut za evropske studije (Edicija Analize).
- Radu, Cosmin (2009): *Border tricksters and the predatory state: Contraband at the Romania-Serbia border during the Yugoslavian embargoes*. In: *Focaal* 2009 (54), S. 49–63.
- Tomić, Đorđe; Lučić, Robert (31.03.2012): Interview mit Restaurantbesitzer. Bački Breg.
- Tomić, Đorđe; Lučić, Robert (31.03.2012): Interview mit Restaurantbesitzer. Beždan.
- Vuković, Slobodan (2001): *Raširenost i osuda korupcije u Srbiji*. In: *Sociološki pregled* 35 (1-2), S. 3–18.
- Vuković, Slobodan (2002): *Korupcija, regionalizacija i lokalna vlast*. In: *Sociološki pregled* 36 (1-2), S. 91–110.
- Woodward, Susan L. (1995): *The Use of Sanctions in Former Yugoslavia. Misunderstanding Economic Realities*. In: David Cortright und George A Lopez (Hg.): *Economic sanctions. Panacea of peacebuilding in a post-cold war world?* Boulder: Westview Press, S. 141–152.