

# Über die Anfänge des Eisenbahnverkehrs (II)

## Die Komitatseisenbahn und „Neu-Hatzfeld“ / Die „Schmalspur“

Die Errichtung des „Großen Bahnhofs“ wurde in erster Reihe von dem um die Jahrhundertwende zunehmenden und immer reger werdenden Eisenbahnverkehr bedingt, dem seinerseits die Ausweitung des Eisenbahnnetzes vorausging und durch die Hatzfeld zu einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt wurde.

Die erste wichtigere Eisenbahnlinie, die unserer Ortschaft nach der Ost-Westverbindung (Szeged-Temeswar) hinzugefügt wurde, war die nach Pardany (heute in Jugoslawien) führende Eisenbahnstrecke, die ein gewisser Heitmann als Unternehmer bereits im Jahre 1894 in Angriff genommen hatte. Durch diese Einrichtung bekam Hatzfeld einen weiteren Anschluß an die in südlicher Richtung liegenden Dörfer, was natürlich auch zu einer wirtschaftsfreudigeren Beziehung untereinander führen sollte. Interessanterweise führte diese Eisenbahnlinie über Klari nach Ketscha (zum Unterschied von heute, wo man Ketscha und die weiteren Ortschaften von Gertjanosch aus erreicht), dann über Tschene, Uivar, Otelek, Johannsfeld nach Pardany und Modosch, von wo man schließlich über Torontal-Setschan und Lasarfeld nach Großbetschkerek kam. Die Pardanyer Eisenbahnlinie war bereits im Jahre 1895 fertig-

gestellt „und am 14. Dezember unter Entfaltung großer Festlichkeiten dem Verkehr übergeben“ worden.

Damit hatte nun Hatzfeld seine erste direkte Verbindung mit der damaligen Komitathauptstadt Großbetschkerek erlangt. Diese Bahnstrecke wurde dann auch recht bald und überall als Komitatseisenbahn bekannt. Mit der Verwirklichung dieses Vorhabens wurde um die gleiche Zeit noch ein weiteres Eisenbahnbauprojekt in Angriff genommen, das gleichfalls auf einer anderen Route bis Großbetschkerek führen sollte.

Damit eröffnete sich für Hatzfeld noch eine zweite Ausfalllinie in die gleiche Richtung: sie führte direkt über Zernje, Tschesterek, Kathreinfeld und folglich auf einer kürzeren Strecke (etwa 60 km) als auf der Torontaler-Linie (etwa 90 km) zum Ziel (Endstation). Dennoch aber benötigte man mehr Zeit für diese Fahrt, weil doch die Schmalspureisenbahn sich niemals beeilte. Man konnte ohne Weiteres während der Fahrt aussteigen und nur mal so zum Spaß daneben herlaufen oder am Bahngraben einige Feldblumen pflücken, ohne den Anschluß zur einherratternden Eisenbahn zu verpassen.

- Stefan Jäger — Hatzfelder Dorf-  
rand mit Schmalspur (Aquarell)

Eine Fahrt mit der „Schmalspur“ bis nach Hatzfeld dauerte an die vier Stunden und verlief ziemlich eintönig. Die Abfahrtszeiten ab hier lagen jeweils um 6, 10 und 16 Uhr herum. Die Fahrt mit der schmalspurigen Bahn begann für die meisten Reisenden am „kleinen“ Bahnhof, obzwar man schon am großen Bahnhof einsteigen konnte, da jede Wagengarnitur nach ihrer Ankunft in „Neuhatzfeld“ von der kurzatmigen kleinen Lok, am Dorfrand vorbei auf das Endgeleise unweit des Stationsparks gezogen wurde. Abgestellt wurden die kleinen Loks in den sog. Remisen am Bahnhof Neu-Hatzfeld. Hier wurden auch täglich die Garnituren zusammengestellt, die aus 3—4 Personen- und etlichen Lastwaggons für den Abtransport von allerlei Waren, Vieh und Getreide bestanden. Heute ist vom ehemaligen Schmalspurgeleise kaum noch etwas vorzufinden. Vor Jahren aber konnte man etliche Meter hinter dem Dorf noch stückweise einige kleinere Erhebungen vom geschotterten Schienendamm sehen. Auch auf dem am Nordrand vor dem großen Mühlengebäude gelegenen Wiesengelände kann ein aufmerksames Auge noch kleine wallartige, bereits stark abgetragene und von Gras überwucherte Erdhaufen von der ehemaligen Torontaler Eisenbahnlinie erkennen.

Eine Fahrt mit der schmalspurigen Eisenbahn war ganz gewiß für die damaligen Menschen weniger romantisch und spektakulär als es uns heute, nach mehr als einem halben Jahrhundert, anmuten mag. Dennoch aber hielten die Leute damals große Dinge auf die kleine Schmalspureisenbahn. Und als sie im Jahre 1924 (damals kam Hatzfeld auf dem Wege einer zwischen-





staatlichen Übereinkunft und Grenzbegradigung an Rumänien, während Modosch und Pardany (Jugoslawien angegliedert wurden) ihre letzte Fahrt unternahm, standen die Leute auf den Gassen und weinten buchstäblich ihrer „Schmalspur“ nach, die ununterbrochen zum Zeichen des Abschieds im fisteldünen Tone piff, bis sie dann in Juliamajor ankam.

Mit der Errichtung der Torontaler-Linie (bzw. auch der schmalspurigen Bahnlinie) wurde auch ein zweiter Bahnhof „Neu-Hatzfeld“, die „neii“ oder „kleeni Bahn“ erbaut, wo die aus Großbetschkerek kommenden Züge vorerst einliefen und dann zur „Großen Bahn“ weiterfuhren. An der kleinen Bahn stiegen schon die meisten Leute aus und nahmen dann ihren Weg zu Fuß oder mit dem Fiaker die Lothringer-Gasse entlang, wo sie ihre einstweiligen Einkäufe tätigten, mal schnell beim Konrad-Wirten einkehrten oder bis zur Stadtmitte, der derzeitigen Floriani-Gasse, wo sich das Handelszentrum des großen Dorfes mit seinem zur Zeit schon kleinstädtischen Gepräge befand.

Das Stationsgebäude der „Kleeni Bahn“ wurde am Ortsrande des Dorfes errichtet und entsprach in seinen Ausmaßen und dem Baustil den Gebäudetypen unserer dörflichen Bahnhofe wie z.B. jener von Grabatz, Lenauheim usw. Das einstöckige, schlichte Stationshaus steht heute noch und wird von etlichen Leuten bewohnt, während auf dem alten Geleiseterrain des Bahnhofs die städtische Holzniederlage („Holzplatz“) eingerichtet wurde.

Ein überaus gut organisierter Fiakerbetrieb sorgte aber auch für den Ab- und Antransport der Reisenden. So hielten regelmäßig drei oder mehrere Fahrzeuge vor dem „großen“ bzw. „kleinen“ Bahnhof und brachten die Ankömmlinge an Ort und Stelle. Eine aus den 20-er Jahren stammende Liste mit den von der „permanenten Delegation“ festgesetzten „Taxen für Fiaker und Mietsautos“ gewährt einen interessanten Einblick bezüglich der Fahrpreise.

Die am 19. Oktober 1898 dem Verkehr übergebene Schmalspureisenbahnlinie kommt gewissermaßen auf das Konto des Grafen Cse-

lonics. Sie führte zum Großteil über seine Domäne und war vor allem zur Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse bestimmt. So kamen Milch und Butter der Meiereien von Roggendorf, der „Hodajen“ (Meierhöfe) Julia-Major und anderer höriger, noch halbfeudaler Dörfer auf schnellem Wege zum Verbraucher in die Stadt. Dazu war die „Schmalspur“ gerade gut genug. Wenn auch langsam und klein, so kam sie regelmäßig und auch bei ungünstiger Witterung an den kleinen Bahnhöfen vorbei. Erweitert wurde die schmalspurige Eisenbahnlinie in den folgenden Jahren (1898—1903) durch weitere, aber relativ kurze Streckenabzweigungen, die bis in die landwirtschaftlichen Betriebe, Hodajen und Güter des Grafen führen sollten. So hatte man schließlich drei Pferdebahnen für den Schienenanschluss an die „Hauptstrecke“ in Betrieb genommen. Die eine führte vom Tschestereker Schmalspurbahnhof zur Hanffabrik, nach Ivan-Major, Gyula-Major bis „Sikkut“; eine andere vom Magyarcserneyer Bahnhof bis zur Puszta Bozito und die dritte Pferdebahn schließlich nach Julia-Major (alle diese Orte liegen heute in Jugoslawien). So kam es, daß abends die Milchprodukte der Güter von der Schmalspur eingesammelt, nach Hatzfeld gebracht und in den „Nachtsimplon“ verladen wurden, um dann morgens bereits in Budapest bzw. Wien ausgeladen zu werden.

Auf den Streckenabzweigungen, dem sog. Industriegeleise, wurden auch die Kinder von den angrenzenden Gütern (Gyulaé-Major, Ivan-Major, Pal-Major) nach Tschesterek bzw. Magyarcsernye, durch Separattransporte des Pferde- bzw. Lokomobilbetriebs, in die Schule und wieder zurück gebracht.

Die von Hatzfeld kommende „Schmalspur“ lief vorerst in südlicher Richtung am Csitoschloß vorbei und schlängelte im großen Bogen s-förmig über die Fluren der nächstliegenden Ortschaft Csernye zu. An die 30—40 km ging die Fahrt ganz gut, bis dann schließlich dem sich mühenden Lokomobil die (Dampf-)Puste ausging, so daß eine größere (natürlich planmäßige) Haltepause in Tschesterek gemacht werden mußte. Hier wurde die kleine Dampflok mit Wasser gespeist

und für die Weiterfahrt wieder tüchtig aufgeheizt. Währenddessen begaben sich die Reisenden bei Schönwetter auf die „Promenade“, die eigens zu diesem Zwecke für Spaziergänge von der Gemeinde während des halbstündigen oder auch einstündigen Aufenthalts errichtet wurde. Besonderen Anlaß zur Freude boten auch die jeweiligen Dorf- und Volksfeste (z.B. Kerweih), denen man dann und wann bei dieser Gelegenheit begegnete. Schließlich ging die Reise mit der Schmalspur wieder weiter. Umständlicher wurde sie zur Winterzeit, nachdem das Gelände um Tschesterek bis auf 89 m über dem Meeresspiegel anstieg (Hatzfeld nur 73 m über den Meeresspiegel) und die vereisten und verschneiten Geleise der schnaubenden Lok Schwierigkeiten bereiteten. So mußte von Tschesterek bis Klek noch eine zweite Lokomotive vorgespannt werden, und laut Zeugenbericht meiner Gewährsleute, bei Schneeverwehungen auch noch eine dritte von hinten anschieben. Das war also ein Aufwand an Energie und Leistung (!), bis dann endlich die niedliche Wagengarnitur über die alte Bega und den „neuen“ Kanal (bei „Sentjuri“ = Begaszentgyörgy) gebracht werden konnte.

Von Tschesterek kam man dann nach Bewältigung einer 30-km-Strecke in die Komitatshauptstadt, wo die Schmalspur vorerst in die am Stadtrand gelegene Bahnstation „einlief“. Unbekümmert und lärmend setzte das kleine wackelige Ding sodann seinen Schienenweg an der Zuckerfabrik entlang und mitten durch die Stadt, an den Häuserreihen und dem geschäftlichen Treiben der Leute auf der Straße vorbei, fort, bis sie dann schließlich auf dem großen Platz im Stadtzentrum anhielt. Hier war Endstation und man konnte daselbst aus- und im vis-à-vis gelegenen Hotel gleich einsteigen.

So ging es tagein und tagaus von Hatzfeld nach Betschkerek und wieder zurück, mit der kleinen Schmalspureisenbahn. **K. H. G.**

Berichtigung: Durch Verschulden der Korrektur unterliefen im Januarheft auf Seite 48 folgende Druckfehler: in der Fußnote heißt es richtig Kohlenbahn statt „Kohlenbasn“ und Basiasch anstatt „Busiasch“.