

Über die Anfänge des Eisenbahnverkehrs (III)

Eine Eisenbahnlinie nach Lowrin/Wieder Johannisfeld

Um die Jahrhundertwende hatte Hatzfeld nach drei Richtungen Anschlußmöglichkeiten mit der Eisenbahn.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts sollte noch ein weiterer Schienenstrang in nördliche Richtung nach Lowrin, mit direkter Anschlußmöglichkeit bis Arad, gelegt werden. Damit wurde dem Eisenbahnverkehr im Jahre 1906 eine weitere Linie übergeben, wodurch auch die Dörfer Grabatz, Lenauheim und Bogarosch dem Eisenbahnnetz angeschlossen wurden.

Auf dieser Strecke verkehrten in den 20er Jahren nur je zwei Züge in beide Richtungen; es bestand also ein relativ bescheidener Bahnverkehr im Verhältnis zu heute, wo doch hier außer den Lastzügen in regelmäßiger Folge nach beiden Richtungen je 5 Züge fahren und dennoch soll es ein „Eisenbahnkarambol in Lenauheim“ gegeben haben, wovon der Chronist in sensationeller Weise zu berichten wußte: „Montag früh ist der Hatzfeld-Arader Zug, welcher aus der Richtung Grabatz kam, wegen schlechter Wechselstellung auf ein Rangiergeleise gefahren und hat zwei Waggone zertrümmert und aus dem Geleise geworfen. Die Lokomotive wurde nur wenig beschädigt und konnte ihre Fahrt nach zweistündiger Verspätung fortsetzen. Menschenleben sind keine zu beklagen und kamen die Reisenden mit bloßem Schrecken davon.“

Auf dieser neuen Strecke konnte man also über Lowrin auch nach Arad gelangen. Allerdings benötigte man dazu an die fünf Stunden, wie aus einem alten Fahrplan zu ersehen ist, aus dem auch hervorgeht, daß man von Hatzfeld aus, fünf Mal am Tage, nach Temeswar und zurück mit der Eisenbahn fahren konnte, u.zw. mit Personenzügen, mit dem Expresszug und mit dem Schnellzug.

Lobend wurde auch die Einführung der Motorzüge auf der Hatzfeld-Lowriner Strecke als neue Fahrgelegenheit mit der Eisenbahn hervorgehoben und bemerkt, daß diese schneller fahren und in den einzelnen Stationen nur je eine Minute stehenbleiben würden.

Auch heute kommen sie noch hier und da zum Einsatz.

Interessanterweise hat man um diese Zeit auch noch andere Neuerungen im Eisenbahnverkehr eingeführt. So wurde z.B. ab 1. Mai 1926 eine IV. Wagenklasse eingerichtet, indem man die Lastwaggons mit Sitzgelegenheiten ausgestattet hatte. Der Fahrpreis für eine Reise in dieser Wagenklasse kostete die Hälfte des Fahrpreises der III. Klasse. Noch im gleichen Jahr gibt die Eisenbahngeneraldirektion einen weiteren Beschluß bekannt, nämlich alle Personenwagen elektrisch zu beleuchten, d.h. mit elektrischen Lichtbirnen anstatt der laternenartigen Petroleumlampen auszustatten: „Den Ölfunseln, die ja doch nicht immer brennen, wird kein Passagier eine Träne nachweinen“. (Zeitungsbericht)

Wenn der Bau der Hatzfeld-Lowriner Linie ohne größere Schwierigkeiten vonstatten ging, so war es mit dem neuerlichen Ausbau der sogenannten Torontaler Linie ganz anders bestellt. Wie bekannt wurde diese Bahnstrecke, die von Hatzfeld über Pardany, Modosch nach Großbetschkerek führte, im Jahre 1924 (bzw. schon 1919) außer Verkehr gesetzt, weil im Einvernehmen der beiden Nachbarstaaten im Sinne einer Grenzregelung Hatzfeld an Rumänien, Pardany und Modosch an Jugoslawien kam. Somit verlor unsere Gemeinde die Torontaler Linie, weil doch eine schmale Landzunge die erwähnte Bahnstrecke bei Klari (zwischen Ketscha — Hatzfeld) unterbrach und somit zehn Ortschaften auf unserer Seite den Anschluß verpaßten. Der Verlust des Bahnverkehrs wurde im allgemeinen von den Leuten der in Mitleidenschaft gezogenen Dörfer bedauert.

Trotz der Einwände und Bereitschaft der interessierten Gemeinden, materielle Opfer zu bringen, geschah lange Zeit hindurch nichts auf dem 7 km langen Stück Strecke der Linie Ketscha — Hatzfeld, bis dann schließlich im Jahre 1926 die Temeswarer Eisenbahndirektion vonseiten des Ministeriums angewiesen wurde, einen Kostenvoranschlag für die nötigen Arbeiten aufzustellen und „festzustellen,

welches Metallmaterial zur Durchführung dieser Arbeiten notwendig ist“.

Auf Grund der erwähnten ministeriellen Verfügung bezüglich des Ausbaus der fehlenden Eisenbahnstrecke, hatte die Temeswarer Eisenbahngeneraldirektion eine Summe von 5 Mio Lei veranschlagt, von welcher Summe gleich 1 860 000 Lei von den interessierten Gemeinden eingezahlt wurden. Für die Aufbringung der nötigen Gelder mußten sämtliche anliegenden Ortschaften ihren Beitrag leisten.

Dennoch kam das fehlende Stück Schienestranges der erwähnten Eisenbahnstrecke noch immer nicht zustande, so daß man schließlich auch noch erwo, „daß die Linie in ihrer ursprünglichen Form bei Klari über serbisches Hoheitsgebiet laufen“ möge, womit die damalige Regierung unseres Nachbarlandes angeblich auch einverstanden gewesen wäre. Wie immer, auch dieses Vorhaben kam nicht zustande. Man ließ dem Unwillen freien Lauf über den „Ausbau der Bahnlinie“, über die „Bahnfrage“ und fragte öffentlich: „Wann wird die Torontaler Bahnlinie ausgebaut?“ „Jetzt lesen wir in den Temeswarer Blättern, daß sich auch die Interimskommission des Komitees mit der Bahnangelegenheit befaßt“, hieß es in einer Zeitung aus dem Jahre 1929. Im Juni 1930 betrug der Kostenvoranschlag bereits 5,2 Mio Lei, von welcher Summe schon 2,5 Mio Lei eingezahlt worden waren. Unter diesen Umständen war aber die Eisenbahngeneraldirektion nicht gewillt, mit dem Bau der fehlenden Bahnstrecke zu beginnen. So ging das eben hin und her. Sie forderte nämlich die gesamte Summe, doch waren die Gemeinden außerstande zu bezahlen. So beschloß man denn auch noch eine Deputation zum Präfekten und dem Verkehrsminister zu schicken. Im Dezember des gleichen Jahres war es allem Anschein nach soweit, daß man endlich mit dem Ausbau der Anschlußlinie beginnen konnte. Aber selbst im Jahre 1932 hofften die Hatzfelder immer noch auf einen direkten Anschluß und die Zeitungschreiber unserer Lokalblätter drängten die Geleisemacher zum Schluppen- und Schienenlegen, zum entschlosseneren Handeln: „Die Hatzfeld-Johannisfelder Eisenbahnlinie muß ausgebaut werden“ (!), bis dann zuguterletzt noch im gleichen Jahr die Würfel letztendlich fielen und der Anschluß von Ketscha nach Gertjanosch im April

(Fortsetzung auf Seite 56)

K. H. G.

Zusammenwirken deutscher und rumänischer Kultur

Zum Band: Friedrich Wilhelm Schuster, „Aus meinem Leben“. Erinnerungen, Gedichte, Übersetzungen. Aus der Volksdichtung der Siebenbürger Sachsen

Die geduldige Gründlichkeit des Dichters, Übersetzers und Volkskundlers Friedrich Wilhelm Schuster (1824—1914) findet ihre Resonanz bei seinem Herausgeber Horst Schuller Anger. Das Vorwort setzt dabei die ersten Maßstäbe: auf knapp vierzig Seiten wird der konsequente Lebensgang und die unermüdete Arbeitsmühe von Schuster mit einer Vielfalt von Einzelheiten vor uns ausbreitet. Über die bauernspröbige Familie des Mühlbachers wird ebensoviel mitgeteilt wie über die Studien in Hermannstadt und Leipzig, die ersten publizistischen Versuche, die wissenschaftlichen Großprojekte, die nach Ansätzen im Schulprogramm des Untergymnasiums in Mühlbach zu dem wissenschaftlichen Hauptwerk, den *Siebenbürgisch-sächsischen Volksliedern, Sprichwörtern, Rätseln, Zauberformeln und Kinderdichtungen* (1865) hinführten. In der „Zeittafel“, die vor der abschließenden Bibliographie und dem Bilderteil steht, werden die wichtigsten Lebensdaten und Werkgaben wiederholt, doch dient die seit den „Lesebüchern für unsere Zeit“ (Walther Victor) beliebte Alternierung von zeitgeschichtlichen (politischen und kulturellen) und privaten Informationen dazu, eine glückliche Einordnung der Leistung von Schuster in die Gesamtbezüge seiner Epoche zu gewährleisten. Welche Rolle die siebenbürgisch-sächsische Schule für die Anregung und Förderung wissenschaftlicher Forschungstätigkeit gespielt hat, ist u.a. daran zu ersehen, daß J. K. Schuller, der 1851 eine erste Anthologie rumänischer Poesie in deutscher Übersetzung erscheinen ließ, Schusters Lehrer war. Von diesem Lehrer kann Schusters Beschäftigung mit rumänischer Folklore angeregt worden sein, die mit seinem wichtigen Aufsatz *Über das walachische Volkslied*, mit einer Auswahl erläuternder Beispiele 1862 einen Höhepunkt erreicht, 1863 dann noch mit einer Studie über den „Rösseltanz“ fortgesetzt wird, wo ein Zusammenwirken deutscher und rumänischer Kultur durch die

Zweisprachigkeit der erwähnten siebenbürgisch-sächsischen Volksschauspiele belegt wird. Schuster und seine Zeitgenossen ließen viele ihrer bedeutenden Forschungsarbeiten in Schulprogrammen von Mediasch, Mühlbach, Hermannstadt, Kronstadt erscheinen, was auf die Schüler nicht ohne Wirkung bleiben konnte.

Noch heute sind methodische Überlegungen von Schuster mit Nutzen zu lesen, u.a. seine prinzipiellen Ausführungen über die Aufgaben germanistischer Studien in *Siebenbürgen* (1858), aber auch seine *Deutsche Mythen aus siebenbürgisch-sächsischen Quellen* (1870). Wie lokale Bedingtheit und wissenschaftliche Objektivität Hand in Hand gehen, wird dort mit Nachdruck bewiesen.

Den Hauptbestand der Ausgabe von Horst Schuller bilden die Schriften von Schuster. Während die Gedichte ein Ausdruck bildungsbeflissener poetischer Handwerkstreue und im Wortlaut der zweiten Buchausgabe (1896) wiedergegeben sind, erscheint die Autobiographie Schusters, die bis 1976 als verschollen gegolten hatte, in der Kriterion-Ausgabe zum ersten Mal. Hinzu kommt die weitgetreue Reproduktion der Untersuchung über das rumänische Volkslied aus dem Jahre 1862 und eine Sammlung von Nachdichtungen rumänischer Folklore, von siebenbürgisch-sächsischen Sprichwörtern, Rätseln und Kinderreimen.

Zeugnisse von Zeitgenossen über Schuster, die Zeittafel, Anmerkungen: sie vervollständigen den äußerst günstigen Eindruck dieses Buches, das ein nützlicher Schritt bei der Erschließung des siebenbürgisch-sächsischen Kulturerbes ist. Bildung und Bilden sind in der Person Schusters vereint. Kreativität und wissenschaftliche Akkuratheit schließen einander nicht aus. Horst Schuller Anger hat mit Taktgefühl und Gewissenhaftigkeit seine Auswahl getroffen: bei der kritischen Einschätzung und bei den Beispieltextrn.

Dr. Horst Fassel

(Fortsetzung von Seite 20)

Zeichnung immer wieder Bewunderung und Erstaunen bewirkt.

Das Kunstgewerbe brachte derzeit auch die berühmte Delfter Fayence hervor; eine glasierte und bemalte Tonware zu Gebrauchsgeschirr verarbeitet. Krüge, Vasen, Teller mit reiner (kobalt)blauer Bemalung auf weiß oder aber mehrfarbig blau, grün, rot. Die dekorativen Elemente sind meist Blumen, Vögel, Landschaften, Wappen, chinesische Figuren usw. in sehr gedrängten Kompositionen und dennoch von einer unvergleichlichen Eleganz, die ihr sehr früh schon Weltruf sicherte. Neben diesen Delfter Sehenswürdigkeiten sind auch einige Möbestücke ausgestellt. Vitrinen, Komoden, Schränke, Sekretäre mit Intarsienarbeiten in farbnuancierten Holzarten und Horn- und Schildpatt verziert. Wunderschöne Schauobjekte, Prachtexemplare des Barocks, die auch in die holländische Möbel- und Raumkunst Einblick gewähren.

Diese knappen Informationen aber sollen eigentlich nur als Aufforderung gelten, unsere zahlreichen und gut bestückten Museen öfter unter die Lupe zu nehmen, denn immer noch haben uns alte Meister viel zu sagen.

(Fortsetzung von Seite 49)

des gleichen Jahres in Angriff genommen wurde. Nichtsdestoweniger ist es auch zu verstehen, daß unsere Leute ob dieser Entscheidung in den Lokalblättern zu lesen bekamen: „Einsargung der Hatzfeld-Johannisfelder Eisenbahnlinie“ oder „Das Spiel ist aus. Hatzfeld hat verloren“.

Mit dem Bau der fälligen und strittigen Anschlußlinie wurde also doch noch begonnen. Die Leitung der Arbeiten hatte Ing. Ladislaus Indig inne. Im Jahre 1934 war die Anschlußstrecke fertiggestellt und konnte dem Verkehr übergeben werden. Nach rund 15 Jahren, die oft mit vielen Mühen und Sorgen um die Bereitstellung dieser Verkehrslinie verbunden waren, war es dann endlich soweit. Man konnte wieder mit der Eisenbahn von und nach Johannisfeld fahren, allerdings über Gertjanosch mit Umsteigemöglichkeiten in zwei Richtungen: nach Hatzfeld und nach Temeswar.