

Über die Anfänge des Eisenbahnverkehrs

Die älteste Eisenbahnlinie im Lande / Die „große Bahn“ — das Stationsgebäude

Es ist schon eine geraume Zeit her, daß mich der Gedanke um unsere „alte Eisenbahn“, von der ältere Ortseinwohner immer schon so mancherlei Interessantes zu berichten wußten, zu beschäftigen begann. Eben war ich dabei, das gesammelte Material zu ordnen und zu bearbeiten, als mir der von „Știință și tehnică“ herausgegebene „Almanach '81“ in die Hände kam. Ein an mancherlei Wissenswertem reichhaltiges Büchlein. Dasselbst ist bei „Rekorde“ nicht nur die lautstärkste Stimme der Welt (des Engländers Skipper Kenny, mit vollen 111 dB) und dgl. erwähnt, sondern auch die älteste Bahnlinie Rumäniens findet an gleicher Stelle ihren gebührenden Platz. Es handelt sich nämlich um die Hatzfeld-Temeswar-Linie, die vor 123 Jahren* errichtet wurde. („Cea mai veche cale ferată din România este construită pe distanța Timișoara-Jimbolia. Ea împlinește 123 ani“; Știință și tehnică, Almanach '81, S. 52).** Dieser Tatsache Rechnung tragend und vor allem jener, wonach unser „Großer Bahnhof“ vor 80 Jahren am obersten Stadtende errichtet wurde, kommen wir auf die erwähnte Eisenbahnlinie und insbesondere auf die „Station“ zu sprechen.

Mit dem Bau der ersten Eisenbahnstrecke hatte Cesar Colombo im Auftrage der STEG (Staats-Eisenbahngesellschaft) im Jahre 1854 begonnen. Sie stellte eine Teilstrecke der Temeswar-Orschowa-Linie bzw. Szegeder Linie dar, durch die man einen weiteren Anschluß für den Eisenbahnverkehr nach Budapest und Wien geschaffen hatte. Ursprünglich, so erzählten die Alten im Dorfe, sollte diese Eisenbahnstrecke, von Szeged kommend, einen geradlinigen Verlauf nehmen. Schon ein kurzer Blick auf die alte Komitatskarte zeigt uns aber eine kräftige Bogenlinie des eingezeichneten Schienenstranges, der von Szeged kommend ziemlich nach Süden strebt und plötzlich vor Kikinda, stracks nach Hatzfeld und Temeswar hält. Vorgeesehen waren Grabatz, Tchadad (Csatad, Lenauheim) und Großjetscha. Leider aber, so erzählt man sich, zeigten die Bauersleute aus den erwähnten Ortschaften für die geplante Verkehrseinrichtung keinerlei Verständnis und widersetz-

ten sich, weil angeblich ihre Pferde vor den fauchenden Ungetümen (den Eisenbahnlokomotiven) ausreißten würden und weil sie selbst für den Dammbau (also die Eisenbahnstrecke) nichts von ihren Feldern zur Verfügung stellen wollten. Nicht zuletzt glaubten andere, daß ihnen eine weitere Erwerbsmöglichkeit, u.z.w. das „Fahren machen“ (Lohnfahrten mit Pferd und Wagen) verloren ginge. Deswegen wollten wir unseren Vorfahren weiter keine Vorhaltungen machen, obwohl einige dieser Dörfer erst zu Beginn unseres Jahrhunderts an den Eisenbahnverkehr angeschlossen wurden, während wieder andere gar nicht an die Reihe kamen (z.Z. Großjetscha), bis in jüngster Zeit schließlich ein reger Autobusverkehr für den Anschluß an das Eisenbahnnetz (ab Gertjanosch) bzw. zur Arbeitsstätte sorgte.

So kam es also, daß der damals „hiesige“ Graf Csekonics sich um diese Verkehrseinrichtung bewarb (n. Paul Marin: „Csekonics intervenierte und überläßt Terrain für die Bahnlinie unentgeltlich an STEG“). Er hatte ein leicht zu gewinnendes Spiel, zumal seine Domäne nicht weniger als 40.000 Joch Felder umfaßt und sich von Hatzfeld bis Großbetschkerek erstreckte.

Die vordem erwähnte Bahnstrecke wurde am 2. September dem Verkehr übergeben. Sie hatte nicht nur für Hatzfeld, sondern auch für die anderen auf der Wegstrecke nach Temeswar liegenden Ortschaften eine merkwürdige Rolle gespielt. Überhaupt waren es die Gertjanoscher, die sich mit dieser Verkehrsmöglichkeit schon von aller Anfang rühmten. So schrieb ein Chronist mit lokalpatriotischem Eifer: „Die Eisenbahn hatte für die Gemeinde eine große wirtschaftliche Bedeutung. Wir wurden Mittelpunkt für die ganze Umgebung, denn die anderen Bahnlinien Hatzfeld-Pardany und Temeswar-Großkikinda wurden erst am 16. Dezember 1896 eröffnet. Infolgedessen war sowohl der Güter- wie auch Personenverkehr sehr reg.“

In der Tat, Hatzfeld hatte um diese Zeit (also zu Beginn der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts) mit seinem relativ kleinen Stationsbetrieb kaum größere Bedeutung im Eisenbahnverkehr als andere Dörfer der Umgebung. Das sollte sich aber recht bald ändern, weil doch beginnend mit dem achten Jahrzehnt, neben dem umfangreichen Feudalbetrieb des Grafen, der gewiß größere Mengen landwirtschaftlicher Produkte für die aufkommenden und aufstrebenden Großstädte bzw. die Metropole lieferte, auch die Industrie ihren Anfang nahm. So wurde der erste Ringziegelofen gebaut, dann andere Ziegeleien, die erste Dampfmühle und andere Mühlen, die Hut-, die Kamm- und Knopffabrik und andere Fabriken reckten ihre Schlote zum blauen Himmel. Mit dieser wirtschaftlichen Ausweitung sollte auch das Transportwesen an Umfang und Bedeutung gewinnen. Es wurden noch neue Bahnlinien nach Hatzfeld gelegt; ab Pardany, Großbetschkerek und schließlich kam auch noch Lowrin dazu. So kam es auch, daß man sich für den Bau eines neuen, des großen Bahngebäudes und die Erweiterung des Bahnhofs (um die Jahrhundertwende) entschloß. Es wurde unweit (an die 40–50 Schritt) vom alten Stationsgebäude erbaut, an dessen Stelle heute ein kleiner Wasserturm steht. In dessen Baukörper wurde eine Eisenstange als Erinnerungszichen eingelegt.

Das neue Stationsgebäude, also das jetzige, die „Große Bahn“, entspricht jenem Bautyp, wie man ihn bei einer Eisenbahnfahrt durch unser Land, hauptsächlich im Banat, noch sehen kann. Es ist ein zwerch-

* (das wären am 15. November 1982 genau 125 Jahre).

** Die sog. „Kohlenbahn“ (Oratwitsa-Jam-Busiasch) wurde schon 1854 in Betrieb genommen, diente aber damals nur dem Kohlentransport.

gestelltes Einstockgebäude in Rohziegeln, also aus gelben unverputzten Brennziegeln ausgeführt, dessen mittlerer Hauptteil leicht hervorspringt und von zwei symmetrisch angesetzten, turmartig nach oben gezogenen Vorbauten flankiert wird. Über diesem mittleren Fassadenteil, der nahezu ein Drittel der Vorderfront des Gebäudes einnimmt, baut sich ein ziemlich breit angelegtes Zeltdach mit abgeflachtem Oberteil auf, während der übrige etwas zurückgezogene Zwerchbau von einem Satteldach überdeckt wird. Diese typische Bahnhofsansicht verleiht dem Gebäude ein massiveres Aussehen, obwohl noch ein niederes Häuschen (im angeglichenen Baustil) an der rechten Giebelseite angeschlossen ist. Mit dieser Gassenfront sieht das Gebäude die „Florianistraße“ bis zur Stadtmitte hinab.

An der anderen Längsfront, der dem Schienengelände zugekehrten Seite, gibt es einen aus gußeisernen Säulenstützen ausgeführten „Peron“, dessen Hängedach aus Weißblech einen langen und geräumigen offenen Gangraum überdeckt.

Obzwar der Eisenbahnverkehr schon nahezu ein halbes Jahrhundert von und nach Hatzfeld verlief, kam es erst im Jahre 1900 zu dem ziemlich aufwendigen Bau, für den 70.000 fl. verwendet wurden. Hinzu kam noch die Erweiterung des

Bahnhofs, was noch weitere 200.000 fl. kosten sollte.

Am 1. November des gleichen Jahres wurde der neue Bahnhof dem Verkehr übergeben. Die Zeitgenossen lobten ihn als einen „Monumentalbau, auf den Szombolya stolz sein kann und der jeder größeren Stadt zur Ehre gereichen könnte“. Und noch ein weiteres Ereignis nahm die volle Aufmerksamkeit und Begeisterung der Leute in Anspruch. Nämlich die neuartige Beleuchtung, die den ganzen Bahnhof samt seinen Geleisen, beginnend mit der anbrechenden Dunkelheit in vollem Lichterschein erstrahlen ließ: „Auch die luxuriöse Einrichtung und brillante Beleuchtung desselben mit Acetylen gas ist höchst elegant“. Dieser „eleganten“ Beleuchtung folgte bei uns aber schon recht bald die elektrische, weil doch unsere Ortschaft schon im Jahre 1909 ihr eigenes Elektrizitätswerk haben sollte. Und noch etwas sei erwähnt, nämlich: „Der erste Zug, der im neuen Bahnhof anhielt, war der um 4 Uhr 16 Minuten Früh fällige Budapest-Orschowarer Personenzug Nr. 710.“

Der Bau der neuen, der ersten Eisenbahnlinie, die an den Nordrand des großen Dorfes zu liegen kam, brachte für die Einwohner und vor allem die Gemeindeväter weitere Probleme mit sich, deren Lösung nicht gerade leicht war,

aber dennoch ausgeführt werden mußte. Nämlich, an jener Stelle, wo heute das von Maklura-, Gleditschia- und Ligustersträuchern gesäumte Asphaltband der breiten und langen Republici-Strasse schnurgerade auf den großen Bahnhof zuhüllt und sich vor diesem zu einem kleinen Platz mit eingelegerter Grünfläche ausbreitet, lag früher der Gemeindefriedhof und ein Kalvarienberg aufgetürmt. So mußte man in weitem Bogen oder auf schmalen fußgetretenen Pfaden an den vielen Grabstätten vorbei, um zum „alten“ Bahnhof zu gelangen. Der Friedhof wurde im Jahre 1899 „kassiert“ — die Exhumierung und Überführung fand am 27. Mai bzw. am 10. November statt — und der Kalvarienberg, „eine herrliche Zierde der Gemeinde“, wurde abgetragen, „weil er dem direkten Zugang im Wege stand“.

Nach weiteren fünf Jahren begann man auf Betreiben einiger beherzter Männer auf dem nun freien Gelände Bäume, Sträucher und Blumen zu pflanzen bzw. ein Denkmal auf einem breiten Marmorsockel zu errichten (1904). So heißt es unter anderem in einem Bericht: Über Anregung des Ortsrichters Mathias Kolbusz jun. und des Gemeinderates hat die Gemeindevorstandung in ihrer außerordentlichen Generalversammlung am 4. Febr. (1904) den löbl. Beschluß erbracht, auf dem alten Friedhofsplatz vor dem Staatsbahnhofs einen schönen Park anzulegen, welches Projekt sogleich in die Wirklichkeit umgesetzt wurde“. Dieser relativ junge Park wurde nach ungefähr 15 Jahren wieder aufgelassen und parzelliert, so daß einige Häuser errichtet wurden bzw. andere Flächen als Lagerplätze Verwendung fanden. Gegenwärtig entstehen auf dem noch freien Baugrund Wohnblocks, um dem Bahnhofsviertel unserer Stadt ein entsprechendes und gefälliges Gepräge zu verleihen, was allerdings den „Bauherren“ nicht immer restlos gelingt, weil die ästhetische Gestaltung der Häuserfronten und neuen Gassen noch zu wünschen übrig läßt. Darauf sollte man insbesondere achten, weil doch diese Zone am Anfang, d.h. am Eingang in die Stadt liegt.

(Fortsetzung folgt)

Karl-Hans Gross

Bahnhof mit Park und Denkmal (Hatzfeld zu Beginn des 20. Jahrhunderts; nach einer alten Illustration)

