

DIE HOCHBAUTEN DER EHEMALIGEN THEISSBAHN UND IHR ERHALT

Nachdem der gegen die Habsburgerherrschaft gerichtete ungarische Freiheitskampf im August 1849 mit der militärischen Hilfe des russischen Zaren niedergeschlagen war, folgten 18 Jahre der österreichischen Vorherrschaft in Ungarn. Die teilweise bereits eröffnete, teilweise noch im Bau befindliche Ungarische Centralbahn wurde von der Österreichischen k.k. Südöstlichen Staatsbahn übernommen, aber es wurde weitergebaut. Es ist bekannt, daß der österreichische Staat in der Mitte der Fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts in finanzielle Schwierigkeiten geraten war. Um dem Abhilfe zu schaffen, wurden Eisenbahnen privatisiert. Die im Bau befindliche Strecke Szolnok (an der Theiss) nach Debrecen mit Abzweigung nach Großwardein wurde an die sich am 4. Februar 1855 konstituierte „Tiszavidéki Vaspálya-Társaság“ (Eisenbahn-Gesellschaft der Theissregion, kurz Theissbahn) abgetreten, nachdem diese gleichzeitig eine Baugenehmigung über Miskolc bis Kaschau und auch nach Máramaróssziget erlangt hat. Auch erwarb sie die Konzession für eine direkte Verbindung Pest-Miskolc.

Um von Pest den Ausgangspunkt Szolnok zu erreichen, wurde auch hier eine direkte Bahnstrecke ins Auge gefaßt. Dieser Neubau hätte aber der Staatseisenbahngesellschaft,¹ welche mit dem Kapital des französischen Credit Mobiliers bereits die von Pest über Cegléd nach Szeged führende Strecke erworben hatte, mächtig Konkurrenz bedeutet. Um dem vorzubeugen, wurde die kurze Anschlußstrecke von Cegléd bis Szolnok von dieser Staatseisenbahngesellschaft (StEG) verkauft, die im Begriff war, ihre Magistrale von der sächsischen Grenze bei Bodenbach bis zur unteren Donau bei Bázias (wo damals am anderen Ufer noch das Türkische Reich bestand, auszubauen. So kam diese wichtige Eisenbahnstation, die noch vor dem Freiheitskampf von 1847 von der Ungarischen Centralbahn ausgebaut wurde, in den Besitz der Theissbahn. Um ihre neuen Strecken hier anschließen zu können, verlegte man den Bahnhof der ehemaligen Centralbahn vom Theissufer an den nördlichen Stadtrand und baute hier einen neuen.

Im Besitz dieses Anschlusses und der erlangten Konzessionen baute die Theissbahn ihr Eisenbahnnetz von 1857 bis 1860 aus. Die Stammlinie verlief demnach von Cegléd über Szolnok nach Debrecen, weiter nach Miskolc und Kaschau, sie war 375 km lang. Abzweigungen von Szajol bis Arad (143 km) und von Püspökladány nach Großwardein (69 km) ergänzten sie. Keine der übrigen, ursprünglich vorgesehenen Verbindungen wurde verwirklicht. Jedoch wurde später mit einer Tochtergesellschaft (Erste Siebenbürger Eisenbahn) das Maroschtal nach Siebenbürgen für einen Eisenbahnanschluß erschlossen.

Die Theissbahn war mit ihren somit 597 km langen Strecken um 1860 neben der StEG und der Südbahn eine der drei großen Bahngesellschaften Ungarns. Sie versah in

ihrem Bereich einen bedeutenden Agrarprodukt-Verkehr (hauptsächlich Getreideausfuhr). Ihre Strecken boten die Möglichkeit zu Anschlüssen. Außer der erwähnten Ersten Siebenbürger Bahn schloß sich in Kaschau die Kaschau-Oderberger Bahn in Richtung Norden mit dem Verkehr über Nordungarn (heute Slowakei) nach Schlesien, in Großwardein die Ungarische Ostbahn nach Mittelsiebenbürgen, in Debrecen, in Nyiregyháza und in Szerencs die Ungarische Nordostbahn in Richtung der Nordostkarpathen (heute Karpathen-Ukraine) an. Der Sitz der Theissbahn war dem erwähnten zentralisierten Wirtschaftsleben entsprechend vorerst in Wien, nach dem 1867 erfolgten »Ausgleich«, in welchem innerhalb der Doppelmonarchie Un-

im Bestand der ungarischen Eisenbahnhochbauten eine Sonderstellung.

Tendenzen im Hochbau in Ungarn um 1860

Die drei großen privaten Eisenbahngesellschaften, welche bis zur 1868 erfolgten Gründung der MAV im Verkehrswesen des Landes ausschlaggebend waren, vertraten in der Gestaltung ihrer Hochbauten drei verschiedene Auffassungen, deren jede für die spätere Entwicklung ausschlaggebend blieb. Die StEG holte, schon kurz nachdem sie die ehemaligen k.k. Staatsbahnstrecken angekauft hatte, den französischen Architekten Jules Maniel nach Ungarn, der bei den Hochbauten der im Bau befindlichen Strecke Szeged-Temeschwar schon mitwirkte und hauptsächlich bei der Entwicklung von weiteren Projekten, darunter der vielfältig gestalteten Entwürfen für Normbauten tätig war. Die von ihm vertretene Auffassung zeigte sich in wohl gegliederten Baumassen und sich treffend anschmiegender Dachaufbauten. Seinen Stil kennzeichnet reduzierter Dekor an den Fassaden, jedoch gut geformte Tür- und Fensteröffnungen mit bescheidenen Umrahmungen.³ Die Südbahn, welche später die repräsentativsten städtischen Bahnhofsgebäude der österreichisch-ungarischen Monarchie schuf (Wien Südbahnhof, Graz, Triest, usw.) vertrat zu dieser Zeit ihrer großen Streckenbautätigkeit anfangs noch einen strengen Purismus. Demnach wurden die Hochbauten in einfache Baublöcke komponiert, wenn möglich bekamen sie ein einfaches Satteldach, welches höchstens einen kleinen Giebel in der Gebäudemitte vorwies. Die Fassaden waren mit Rohziegeln verkleidet (welche aufgrund der Frostschäden später leider vielerorts seelenlos verputzt wurden), hatten keinerlei Zierden, nicht einmal eine Gesimsleiste. Kennzeichnend war das runde Dachbodenfenster an den Seitengiebeln – auch an der Giebelwand der Wärterhäuser. Es fand Nachklang bei vielen weiteren Bahnhochbauten in Ungarn, so hauptsächlich bei den Normbauten der MAV und ihrer Lokalbahnen. Betrachtet man die Schlichtheit dieser Bauten von StEG und Südbahn ist es umso erstaunlicher, daß die Theissbahn all ihre Hochbauten mit betonten Schmuckelementen des während der Mitte des 19. Jahrhunderts in Mitteleuropa verbreiteten romantischen Baustils errichtete. Dieser romantische Stil basierte auf der Nachahmung der Baukörpergestalt und Detailgestaltung mittelalterlicher Burgen und englischer Landhäuser (»Scotch baroness« und »castellated mansion«), erhielt aber unter dem Einfluß der in München aufgrund der Toskanabegeisterung König Ludwigs I. bevorzugten italienischen Renaissance auch derartige Elemente, die eine Auflockerung und eine breitere Palette architektonischer Ausdrucksmittel mit der Möglichkeit zur individuellen Gestaltung möglich machten. So war diese auf eine malerische Wirkung ausgerichtete und nordisch beeinflusste Romantik nun eine Synthese von mittelalterlichem Historismus mit bayerischem Rundbogenstil. In diesem Sinne zeichnen sich an den Fassaden die »Bogenreihen-Motiv-Hauptgesimse«, weitere Gesimse auch mit Quadratornamenten, eckig abgestufte Fensterstürze nach englischen Vorbildern und auch Fenster mit rundböigen oder Segment-Abschlüssen. Auch die Gliederung der Baumassen mit betonten Seitenpavillons, kleinem erhobenen Mittelrisalit und vielen feinen Details charakterisieren die-

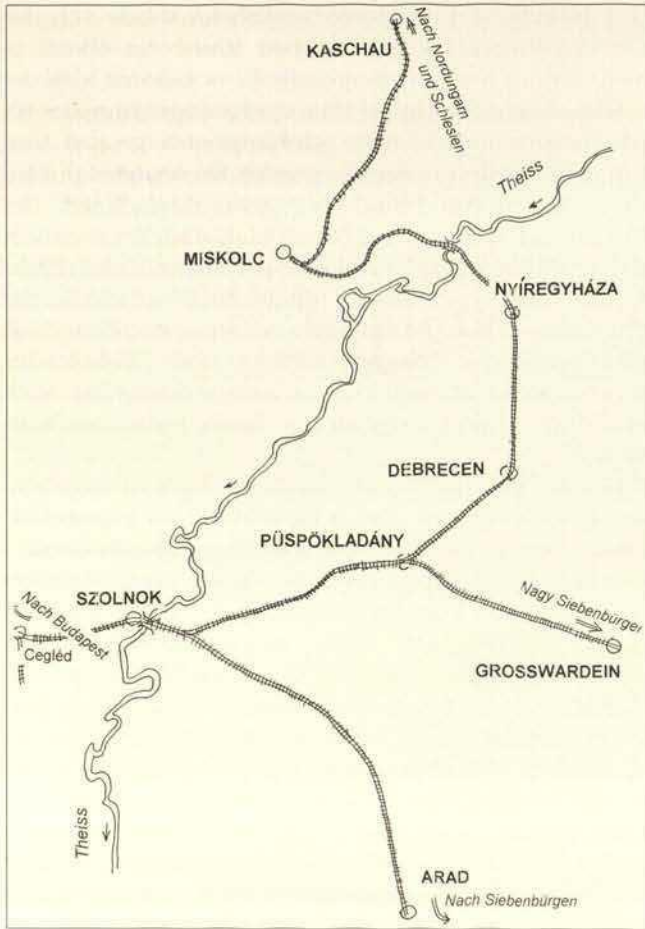
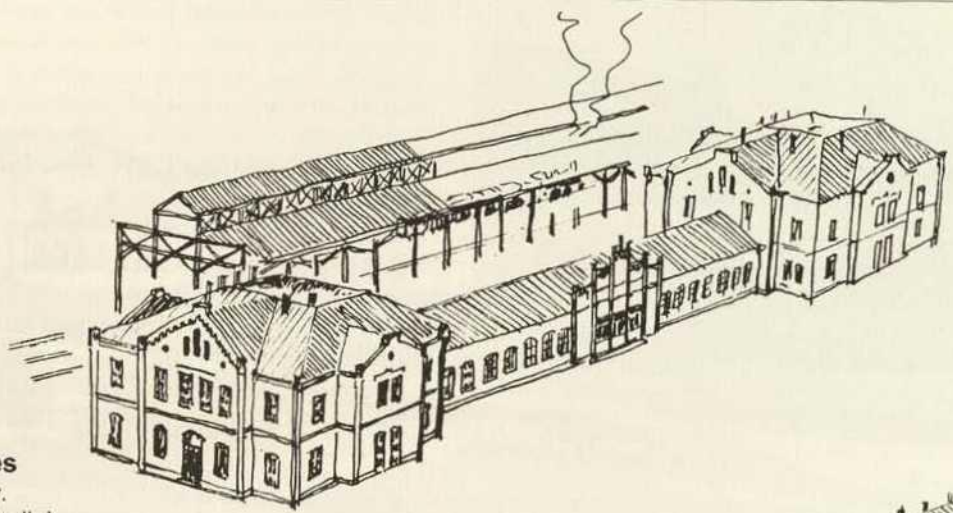


Abb. 1. Ungarn, Übersichtskarte der Theissbahn-Strecken, ausgebaut zwischen 1857 und 1860, mit den bedeutendsten Stationen

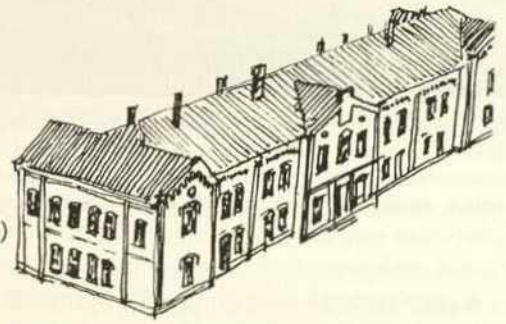
garn seine Souveränität wiedererlangte, wurde sie natürlich verpflichtet, nach Pest² umzusiedeln. Beim Bau der Ostbahn brach der englische Unternehmer durch Hinterziehung von Finanzmitteln einen Bauskandal vom Zaun. Demzufolge hat der hartentschlossene Verkehrsminister Gábor von Baross mit sukzessiver Einlösung der Privatbahnen das mächtig und auf die Dauer gutwirkende, bereits 1868 gegründete Staatsbahnnetz (MAV) verstärkt. Auch die Strecken der Theissbahn wurden bereits 1880 in diese integriert. Konnten Fahrpark, Bahnstrecken und fast alle technischen Mittel sowie die Betriebsführung in kurzer oder längerer Zeit der Staatsbahn angepaßt werden, bewahrten einige von 1857 bis 1860 errichteten Hochbauten bis zum heutigen Tag ihren ursprünglichen Charakter und behielten



EG - I. Ranges

Debrecen, usw.
(Mit Bahnsteighalle)

Keines dieser Bauten ist erhalten.

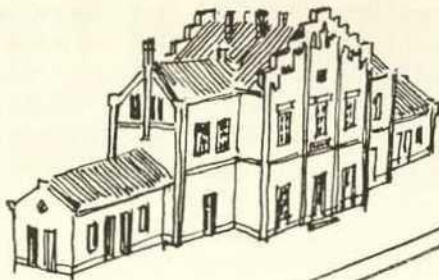


EG. II. Ranges

Szolnok, usw.

(In zwei Fällen mit Bahnsteighalle)

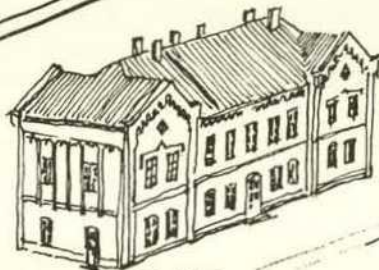
Püspökladány ist restauriert,
jedoch ohne Bahnsteighalle



EG III-A

Kétegyháza, usw.

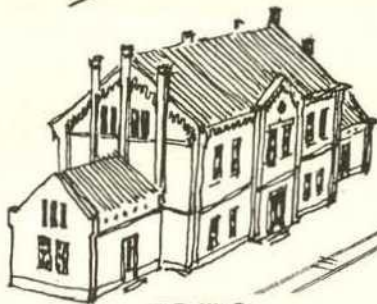
Törökszentmiklós ist restauriert, weitere sind erhalten



EG-III-B

Sáp, usw.

Forró-Encs und Karcag sind restauriert, weitere sind erhalt.



EG-III-C

Tiszalúc, usw.

Mehrere sind erhalten

EG. III. Ranges

Bei ähnlicher Grösse drei verschiedene
Normbauten



EG. IV. Ranges

Fegyvernek usw.

Eines ist erhalten

Abb. 2. Normbauten der Empfangsgebäude der Theissbahn in perspektivischer Darstellung. Klassifizierung des Verfassers

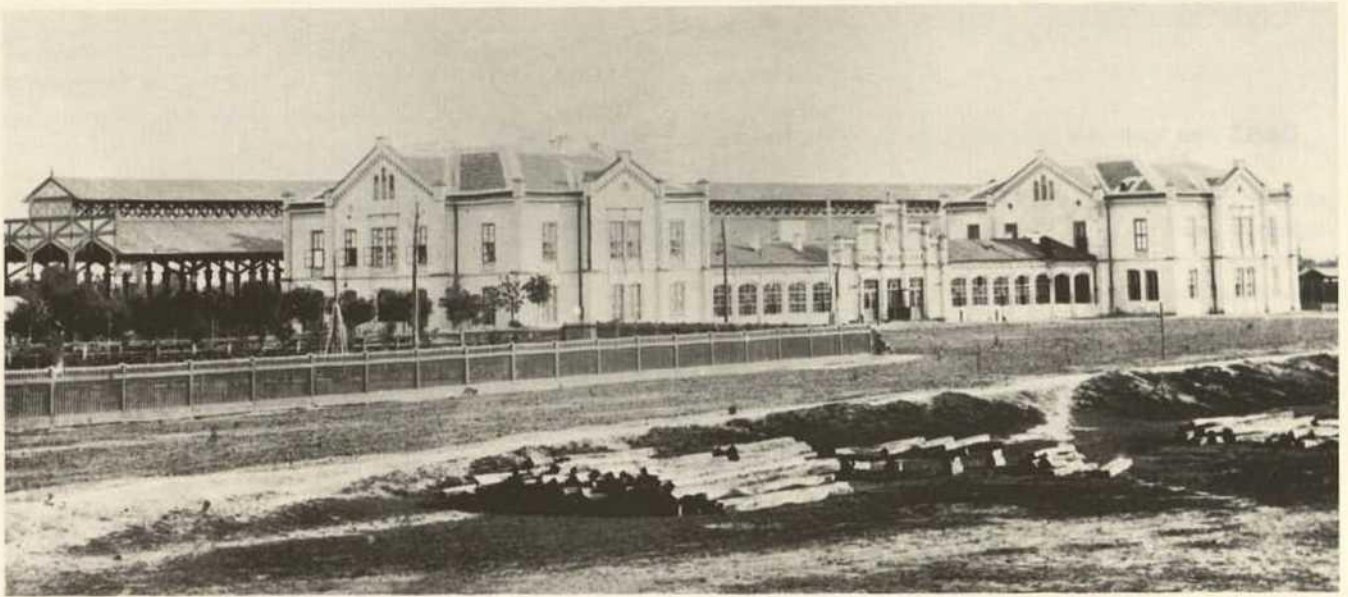


Abb. 3. Historische Darstellung des Bahnhofs in Debrecen. Hinter dem Empfangsgebäude ersten Ranges steht eine gezimmerte Bahnsteighalle von beachtlicher Länge, die das Empfangsgebäude noch übertrifft. Holzhallen wurden außer in fünf Städten mit Empfangsgebäuden ersten Ranges (Debrecen, Arad, Großwardein, Miskolc und Kaschau) auch in den Bahnhöfen von Szolnok und Püspökladány errichtet, die eigentlich nur über Empfangsgebäude zweiten Ranges verfügten.

sen Baustil. Da, wie erwähnt, zur Zeit des Streckenbaus die Direktion der Theissbahn in Wien ansässig war, wurden dortige Architekten mit der Bauprojektierung betraut.⁴ Es ist erstaunlich, wie treffend abgestuft sich die Entwürfe besonders für die Empfangsgebäude, wie vielfältig sie aber auch für die Betriebsgebäude entworfen und verwirklicht wurden. Diese dekorative Bauweise der Theissbahn im romantischen Stil wurde auch von der sich anschließenden Ersten Siebenbürger Eisenbahn – teilweise mit abgeänderten Bautypen – angewendet. Es ist bemerkenswert, daß fast gleichzeitig, beim ersten Bauabschnitt der Österreichischen Kaiserin Elisabeth-Westbahn und auch bei Bahnstrecken in Galizien und bei vielen anderen Bahnlinien in Deutschland sich ähnliche Baumerkmale an den Eisenbahn-Hochbauten zeigen. Eine der bedeutendsten Architekten im Münchner Rundbogenstil, Friedrich Bürklein, war schon früher im Eisenbahn-Hochbau tätig, er schuf auch die böhmischen Bahnhöfe Franzensbad und Asch (1865).⁵

Entwurf und Bautätigkeit der Theissbahn

Die Theissbahn betrieb 37 Bahnstationen und 14 Haltestellen, errichtete dazu 38 Empfangsgebäude, 1 Wagenremise, 85 Güterschuppen, 21 Lokomotivschuppen, 61 Wasserstationen, 25 Kohleschuppen, 74 Materialmagazine, 54 Aborte, 127 Stations-Wärterhäuser, 3 Werkstätten, 4 Schiebebühnen und 14 Gebäude für Büros und Beamtenwohnungen. Sie beanspruchten insgesamt die beachtliche Fläche von 141 589 Quadratmetern. Außerdem standen an der Strecke weitere 409 Streckenwärterhäuser und 30 andere Gebäude für Administration und Bedienstete auf 5635 Quadratmetern bebauter Fläche. Diese Aufzählung ergibt einen charakteristischen Überblick über eine einspurige Eisenbahn mit 587 m Betriebslänge um 1860. Dabei ist zu bemerken, daß die Bauten der meisten Haltestellen in die Kategorie der Streckenwärterhäuser eingereicht sein mußten.

Architekturgeschichtlich wichtig ist, daß an sieben Bahnhöfen der Theissbahn in Fachwerktechnik gezimmerte, reich geschmückte Holzhallen über den Gleisen zum Schutz der Reisenden und der Züge standen. Sie waren aller Wahrscheinlichkeit nach mit Holzschindeln bedeckt, griffen leicht Feuer, weswegen auch der letzte dieser Hallenbauten 1918 abgetragen wurde. Ähnliche Holzhallen besaß die Südbahn auf fünf Bahnhöfen ihrer in Ungarn und Kroatien gelegenen Strecken.⁶ Auch die Pferdebahn Preßburg-Tyrnau im damaligen Nordungarn baute hölzerne Hallen. Im weiteren wurden dann in Ungarn kaum Hallen gebaut, außer in den beiden großen Budapester Bahnhöfen, sowie in Temeschwar. Auch mit Bahnsteigdächern ging man vorerst sparsam um. Dies sei nur erwähnt, um die Verdienste der Theissbahn im Hallenbau zu würdigen. Die verschiedenen Normbautypen der Theissbahn für Empfangsgebäude sind in der Übersichtszeichnung (vgl. Abb. 2) dargestellt. Außer den dort in vier Größenordnungen abgestuften sechs verschiedenen Normbauten wurden an einigen Bahnhöfen auch noch Empfangsgebäude unabhängig von diesen Normentwürfen errichtet, z. B. in Békéscsaba, Mezötúr und Szerencs.

Die Erhaltung der Theissbahnbauten

Die Theissbahn war unter den ersten Privatbahnen, die vom Staat eingelöst wurden und zwar bereits 1880. Dies war nötig, weil der Zusammenhang der staatlichen MÁV-Strecken nur so gewährleistet werden konnte. MÁV ließ im weiteren natürlich ihren eigenen Bauentwürfen gemäß die nötigen Ergänzungen errichten, bewahrte aber den Bestand der alten Theissbahnbauten, demzufolge bis zum heutigen Tag mehrere ansehnliche alte Bauten bestehen. Als zur Jahrhundertwende in Ungarn fast jede Stadt und auch die meisten bedeutenden Knotenpunkte ein neues, für das Stadtbild repräsentatives Empfangsgebäude erhielten, wur-

den alle ehemaligen Theissbahn-Empfangsgebäude der ersten Ordnung entweder mit neuen Bauten ersetzt, oder in so hohem Maße umgebaut, daß sie ihren ursprünglichen Charakter verloren. Wie erwähnt, überlebte keine der Holzhallen dieser Stadtbahnhöfe, hingegen blieben von den Empfangsgebäuden zweiten und niedrigeren Ranges viele bestehen. Nach dem Frieden von 1920 kamen drei Endabschnitte des ehemaligen Theissbahnnetzes mit Arad, Großwardein und Kaschau an Rumänien bzw. an die Tschechoslowakei. Auch diese drei Stadtbahnhöfe waren derzeit bereits umgebaut, und an den kurzen Streckenabschnitten hinter den neuen Grenzen lagen außerdem nur einige Bauten, die übrigen blieben im Bestand der MÁV.

Als die Generaldirektion der MÁV 1987 – auf bahnbrecherische Weise – den Erhalt und die möglichst denkmalpflegerische Wiederherstellung alter Bauten verfügte, mußte sich diese aus finanziellen Gründen vorerst auf bedeutende Bauten konzentrieren. Ziel war es, im Fall von Normbauten, von denen ja noch relativ viele existieren, nur den Erhalt einiger exemplarischer Gebäude anzustreben, möglichst solche, die auch dem Publikum zugänglich sind. Demzufolge kamen an der Theissbahn nur mehr Empfangsgebäude zur Erhaltung in Betracht und keine Be-

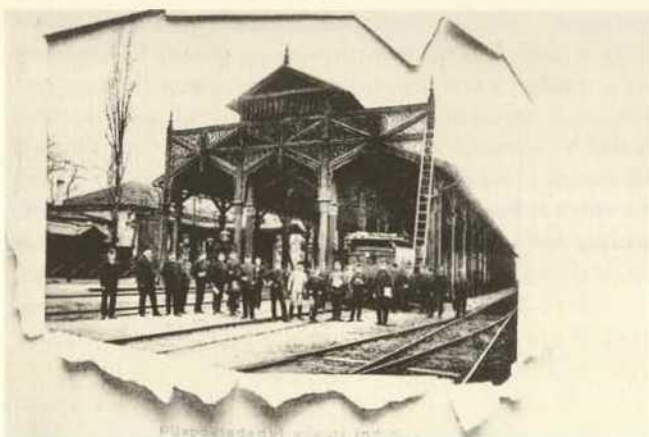


Abb. 4. Stirnansicht der aus Holz gezimmerten Bahnsteighalle in Püspökladány, vor der Jahrhundertwende

triebsgebäude, von denen nur einige bereits stark verunstaltete Streckenwärterhäuser in abgelegenen Streckenabschnitten überlebten.

Das alte Gebäude von Törökszentmiklós wurde bereits um 1940 in ein Eisenbahner-Wohnhaus umgestaltet, daneben wurde ein neues Empfangsgebäude errichtet. 1990 wurde das alte Gebäude wieder erneuert. Am beliebten Badeort von Hajduszoboszló wurde der alte Theissbahnbau – ebenfalls um 1940 – mit einem neuen Gebäudeflügel – sozusagen im damaligen Heimatstil – ergänzt und somit erhalten. An mehreren kleinen Haltestellen sind noch immer die alten Wärterhäuser der Theissbahn erhalten. In altem Glanz wiederhergestellt wurden weitere vier wichtige und schöne Empfangsgebäude in den Bahnhöfen Karcag, Püspökladány, Mezötúr und Forró-Encs. Die Arbeiten am Bahnhofsgebäude in Szerencs sind noch im Gange. Weitere Bauten sind in ihrer derzeitigen Substanz sichergestellt und warten auf eine spätere Restaurierung. Anlässlich der denkmalpflegerisch einwandfreien Wiederherstellung dieser Bauten wirkte neben der Hochbau-Division der MÁV-



Abb. 5. Bahnhof Törökszentmiklós mit Empfangsgebäude dritten Ranges, Aufnahme zur Zeit der Jahrhundertwende; der Bahnhof wurde 1990 restauriert.

Generaldirektion auch die Denkmalbehörde als Ratgeber mit. Die Wohnungen wurden dem heutigen Komfort angeglichen, was auch ermöglicht wurde, weil die Versorgung mit Strom, Wasser und Kanalisation heute in diesen – einst abgelegenen Orten – gewährleistet ist. Dennoch wurden nicht nur die alten Baukörper und Fassaden beibehalten, sondern auch die Substanz der alten Normbauten hinsichtlich ihres Tragwerks und ihrer inneren Raumaufteilung. Die Farbgebung bei einigen dieser Gebäude dürfte jetzt etwas lebhafter ausgefallen sein, was aber heute auch bei der Restaurierung von Stadtgebäuden des Historismus allgemein üblich ist.

Seitdem 1987 die erwähnte Entscheidung für den Erhalt der alten Eisenbahnhochbauten in Ungarn fiel, konnte der Budapester Westbahnhof für die Nachwelt in seiner ursprünglichen Form gerettet werden und die fachgemäße Wiederherstellung des Ostbahnhofs ist derzeit im Gange. Auch wurden Hochbauten ganzer Streckenabschnitte denkmalpflegerischen Gesichtspunkten entsprechend restauriert (Strecke Budapest-Ujszász und Aszód-Balassagyarmat), außerdem sind mehrere bedeutende Stadtbahnhöfe (Mosonmagyaróvár, Tata, Orosháza, Füzesabony) und auch einige charakteristische Lokalbahnbauten (Kalocsa, Nagyharsány) wiederhergestellt worden. Innerhalb dieser Tätigkeit kommt der Erhaltung der besprochenen Theissbahngebäuden eine besondere Bedeutung zu.

Abb. 6. Bahnhof Gyoma, Empfangsgebäude der Kategorie III-C, Aufnahme um 1910



Anmerkungen

- 1 Der Name Staatseisenbahngesellschaft ist irreführend, denn es handelt sich um eine Privatgesellschaft, die ehemals staatliche Strecken übernommen hat.
- 2 Budapest entstand nach einem 1872 gefaßten Beschluß vom 1. Jänner 1873 und umfaßte drei vormals selbständige Städte: Ofen (Buda), Altofen (O'buda) und Pest.
- 3 Die Normbauten der StEG wurden alsbald für die österreichische und die ungarische Reichshälfte vereinheitlicht. Dies war aber noch nicht ganz zu Beginn der Fall, als die Bautätigkeit Maniels in Ungarn ihren Anfang nahm.
- 4 Es ist derzeit leider noch immer nicht bekannt, wer der federführende Architekt der Theissbahnbauten war und wer seine Mitarbeiter waren. Nicht auszuschließen sind Baumeister, die sich im Eisenbahnhochbau bei der Kaiserin Elisabeth Westbahn ausgezeichnet hatten.
- 5 Siehe: Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Band II, Kapitel Hochbau, verfaßt von Hartwig Fischel, S. 381 und diesbezüglicher Anmerkung auf Seite 401. Auch sind in diesem Kapitel mehrere in Österreich im selben Stil errichtete Eisenbahn-Hochbauten besprochen worden.
- 6 Kroatien war derzeit als »Land der hl. Ungarischen Krone« mit Ungarn verbunden.
- 7 Bis 1993 war als Leiter des MAV-Hochbauamtes Dipl.-Arch. György Gombár für die Neugestaltung auch der Theissbahnbauten verantwortlich, neben ihm vertrat Frau Obering. Zsuzsa Kiss mit großem Enthusiasmus die Sache der geschichtlich wertvollen Hochbauten. Nachfolger des in Ruhestand getretenen Herrn Gombár ist derzeit Dipl. Ing. István Kummer, der sich jetzt für den Erhalt der alten Bauten bemüht. Seitens der Denkmalbehörde wurde Frau Dipl. Arch. Éva Csutor als Fachratgeber einbezogen. Besondere Dienste erwarb sich der Vorstehende der von der MAV eingesetzten »Nostalgie-Kommission«, Direktor Dipl. Ing. György Heller. Der Verfasser dieses Aufsatzes arbeitete lange Jahre hindurch als Beauftragter der Architekturgeschichtlichen Kommission der Ungarischen Akademie der Wissenschaften mit diesen Personen zusammen und muß ihnen höchste Anerkennung aussprechen und unbedingten Respekt zollen.

Abb. 7. Bahnhofgebäude Mezötúr, das von den Standardentwürfen abwich, um 1910

