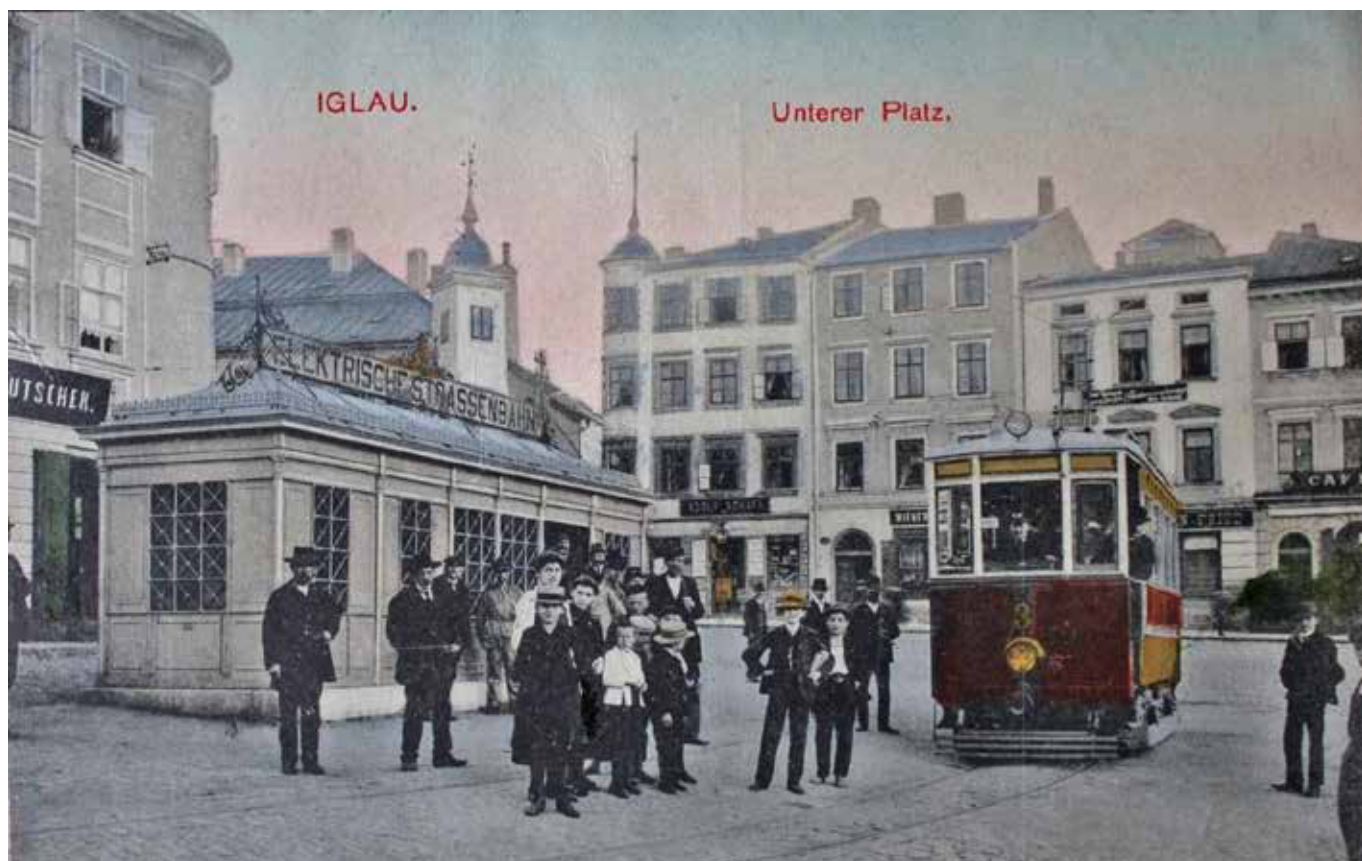




Straßenbahnhaltestelle auf dem (unteren) Hauptplatz – Anfang- und Endhaltestelle an der Südseite des „Kretzl“. So konnte man auch ganz bequem vom außerhalb der Stadt gelegenen Hauptbahnhof zur Redaktion und Druckerei des Mährischen Grenzboten kommen oder sich den „Grenzboten“ dort kaufen und dann gemütlich im Zug nach Wien lesen.
(Foto: „Iglau auf hist. Postkarten“, Jaroslav Okáč)

Einmal Bahnhof und zurück.

Unter dieser Überschrift erschien in Heft Nr. 10/2024 des „Straßenbahnmagazin“ ein Bericht über die Straßenbahn in Iglau. Der Bezieher des Heftes, ein Bewohner des „Jodok-Stiftes“ in Landshut machte die dort ebenfalls wohnenden Wieland und Hannelore Oden und Adolf Hampel darauf aufmerksam, die wiederum unverzüglich („ich glaube ‚das gilt‘ ab sofort“) die Redaktion des Grenzboten informierten. So können wir heute über das – im wahrsten Sinne des Wortes – „Kleinod“ in der Geschichte unserer Heimatstadt berichten. „Klein(od)“ deswegen, weil die Iglauer Straßenbahn mit einer Länge von 2,7 Kilometern, vom Stadtzentrum (Hauptplatz) zum Hauptbahnhof eine der kleinsten Straßenbahnlinien in der Österreichisch-Ungarischen-Monarchie der Kaiserlich-Königlichen privaten Österreichischen Nordwestbahn (k.k.priv. ÖNWB) war. Fast gäbe es von der Straßenbahn nur die Fotos auf früherer Zeit, z.B. zu finden in den Bildbänden „Iglau auf alten Postkarten“, bzw. wie das obere Foto auf der Titelseite von etwa 1920, aus dem Museum in Iglau, wenn nicht der Iglauer Fotograf Josef Dufek kurz vor der Einstellung des Straßenbahnbetriebes zwischen dem Schlachthof und dem Hauptbahnhof im Jahr 1947 noch Fotos gemacht hätte, die dann kurz vor der Vernichtung von dem österreichischen Fotografen Robert Hergett gerettet und archiviert wurden. So können wir in dieser Ausgabe nicht nur aus dem „Straßenbahnmagazin“ zitieren, sondern auch Fotos in diese Grenzboten-Ausgabe übernehmen.

Zur Begründung für den Bau der Straßenbahn in Iglau schreibt der Autor des Artikels, Ernst Plefka: Die Überlegungen hinsichtlich einer Straßenbahn lagen in Iglau nicht in der Verbesserung des innerstädtischen Verkehrs, sondern in der Entfernung von 2,7 Kilometern vom Stadtzentrum zum Bahnhof Iglau der k.k. priv. Österreichischen Nordwestbahn. Im Jahr 1906, wie es heißt, „nach intensiver Debatte“, beschloss der Iglauer Stadtrat den Bau, der elektrischen Straßenbahn und beauftragte mit dem Bau das Bauunternehmen Leo Arnoldi.



Schon drei (!!!) Jahre später war die Verbindung geschaffen und am 26. August 1909 wurde die Straßenbahnverbindung eingeweiht und in Betrieb genommen.
(Foto: „Iglau gestern u. heute, Band III)

„Ab dem Tag der Einweihung nahm die Straßenbahn ihren Betrieb auf, und damit die Beförderung von

Fahrgästen. Die Konzessionierung (Erlaubnis für den Betrieb) erfolgte jedoch erst durch die „Kundmachung des Eisenbahnministeriums“ zum „Betrieb einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von der Station Iglau der k.k. Staatsbahnlinie Wien – Tetschen bis zum Hauptplatze der Stadt Iglau“ am 15. September 1909. Im Jahr 1912 wurde die Postbeförderung aufgenommen. Dazu wurde eigens ein Abstellgleis für den „Postwagen“, einrichtet, vor dem Postgebäude am oberen Hauptplatz, der dann an die Straßenbahn angehängt wurde, zur Postbeförderung zum und vom Hauptbahnhof. Im Jahr 1923 beschloss der Stadtrat die Erweiterung der Straßenbahn bis zu den Textilfabriken in Helenental bzw. Groß-Berenau. Allerdings wurde diese Erweiterung nie realisiert, weil der Stadt das Geld dazu fehlte.

Die Straßenbahn in Iglau zählte, wie gesagt, zu den kleinsten Straßenbahnbetrieben in „k.k.Österreich“. Demgemäß war auch der Fuhrpark von bescheidenem Umfang. Insgesamt gab es fünf Triebwagen, zwei Beiwagen und einen Güterwagen (Postwagen). Mit Ausnahme eines Triebwagens wurden alle Wagen von der „Grazer Waggonfabrik“ geliefert. Und, was damals neu und nur bei wenigen Straßenbahnen üblich war: Alle Wagen hatten bereits eine Schienenbremse.



Die Iglauer Straßenbahn, bei der Einfahrt in die Spitalgasse. Rechts das Postgebäude, dessen Bau 1910 begonnen und 1912 fertig gestellt wurde. Direkt daneben der 1913 fertiggestellt Bau der Sparkasse, in dem anfänglich auch das Kreisamt untergebracht war, in den oberen Stockwerken. (Foto: „Straßenbahnmagazin“)

Wie Landsmann Adolf Hampel den Grenzboten wissen lässt, führte die Iglauer elektrische Straßenbahn – ausgehend vom unteren Hauptplatz auf der südlichen Seite des „Kretzl“ – durch die Spitalgasse, am Stadttheater und Josefsplatz vorbei, die Bahnhofstraße abwärts am Elektrizitätswerk und Schlachthaus vorbei über die Brücke der Großen Igel. Von dort, der Bahnhofstraße folgend, am Eisenbahn Viadukt der „Böhmisch – Mährischen Transversal Bahn“ (Staatsbahn) und unterhalb der Kirche am Johannes Hügel vorbei hinaus zum Nordwestbahnhof. Adolf Hampel bezeichnet den (außerhalb der Stadt gelegenen) Hauptbahnhof deswegen als Nordwestbahnhof, weil dieser Bahnhof von der k.k. priv. Österreichischen Nordwestbahn (ÖNBW) betrieben wurde. Im Weiteren verwendet das Heimatblatt aber die in der Sprachinsel gebräuchliche Benennung als Hauptbahnhof.

Es waren folgende sieben Haltestellen eingerichtet: Am oberen Hauptplatz, beim Postgebäude bzw. Eingang zur Spitalgasse, am Josefsplatz, am Ende der Scheibengasse (Ecke Bahnhofstr./Scheibeng.), am Elektrizitätswerk, am Schlachthaus, im Ortsteil Holzmühl (Johannes-Kirchlein), am Staatsbahn Viadukt und dann natürlich am Hauptbahnhof. Bis zum Jahr 1940 kamen drei weitere Haltestellen hinzu: an der Ecke Spitalgasse/Leupoldgasse (Grandhotel), an der Verbindung Bahnhofstraße/Schwarzer Weg und beim Parkhotel in der Nähe des Hauptbahnhofs. Der Fahrplan der Straßenbahn war auf die An- und Abfahrtszeiten der Züge am Hauptbahnhof (Nordwestbahnhof) abgestellt. Die Konzession vom 15. September 1909 für die elektrische Straßenbahn war auf neunzig Jahre befristet.

Und auch das weiß Adolf Hampel hinzuzufügen, dem an dieser Stelle herzlichst gedankt wird für seine Ergänzungen und Informationen zum Beitrag:

„Die „kaiserlich-königliche Nordwestbahn“ wurde im 19. Jahrhundert zwischen Wien und Aussig an der Elbe gebaut. Am Nordwestbahnhof (Hauptbahnhof) in Iglau, eröffnet am 23. April 1871, war mein Großvater mütterlicherseits, Franz Petschinka (geboren am 1. Juli 1874 in Iglau), beschäftigt. Meine Mutter brachte ihm als junges Mädchen immer das Mittagessen zu seiner Arbeitsstelle.

Im Sterbeeintrag seiner am 24. Juli 1912 in Iglau verstorbenen Tochter Hedwig wird er als „Bediensteter der k.k.N.W.B.“ bezeichnet. Dieses Kürzel steht für „kaiserlich-königliche Nord-Westbahn“. Dass mein Großvater die im Jahr 1909 eröffnete Straßenbahn von seiner Wohnung in der Fleischhackergasse (später umbenannt in Berghäusergasse) für die täglichen Fahrten zu seiner Arbeitsstelle am Nordwestbahnhof tatsächlich benutzt hat, ist eher unwahrscheinlich. Er hatte eine sieben-köpfige Familie zu ernähren. Bei seinem schmalen Gehalt als einfacher Arbeiter war ihm die Straßenbahnfahrt sicherlich zu teuer, zumal seinerzeit noch jeden Samstag gearbeitet wurde.

Nach dem Zerfall der Donaumonarchie (Doppelmonarchie) Österreich – Ungarn im Jahr 1918 wurde die Tschechoslowakei errichtet. Nach Aussage meiner Mutter wollte mein Großvater jedoch den Tschechen „nicht dienen“ und optierte für Österreich. Er kam daher zum Hauptbahnhof Sankt Pölten in Niederösterreich. Der Umzug der Familie Franz Petschinka von der Fleischhackergasse 24 in Iglau nach Sankt Pölten, Passauer Straße 54, erfolgte am 25. Juli 1919. Im Nachhinein betrachtet hatte diese Entscheidung weitreichende, positive Folgen für die Familie meines Großvaters: Sie wurde 1945/46 nicht aus ihrer angestammten Heimat vertrieben. Die Vorfahren Petschinka lassen sich zurück bis zu dem im März 1763 in Iglau geborenen Joseph Petschinka (Bethschenka) nachweisen“.

Bevor wir Adolf Hampel weiter berichten lassen, nochmal zurück zur Iglauer Straßenbahn.

Nach dem Zweiten Weltkrieg musste am 14. Juli 1947 der Straßenbahnbetrieb aufgrund des schlechten Zustandes der Brücke über die Igel auf dem Abschnitt zwischen Bahnhof und der Haltestelle Schlachthof eingestellt werden. Und am 12. November 1948 endete der Straßenbahnbetrieb endgültig. Die Linie wurde an-



Ein Betriebswagen, mit angehängtem Postwagen fährt über die Brücke der Großen Igel.

(Foto: „Straßenbahnmagazin“)

schließend von Oberleitungsbussen bedient, wie auch alle städtischen Verbindungen bis heute von Buslinien gewährleistet werden. Die Busse fahren natürlich auch z.T. in die umliegenden Dörfer, wie z.B. Rotenkreuz, Antoniental und Pfauendorf, Willenz, Stannern und so wieso in alle inzwischen als Stadtteile eingemeindeten Orte wie z.B. Altenberg, Obergöß, Blumendorf etc.

Die Fahrzeuge (Wagen der Straßenbahn) wurden 1949 mehrheitlich an die Straßenbahn Troppau (Opava) abgegeben, wo sie für einige Zeit weiter verwendet wurden. Von der Straßenbahn in Iglau sind heute nur wenige Reste erhalten. Die frühere Remise samt Verwaltung existiert noch wird allerdings privat genutzt.

Der Wagenkasten des ehemaligen Triebwagens 1 ist in desolatem Zustand vorhanden und befindet sich im Eigentum der Stadt Iglau (Jihlava). Das Relikt steht seit 2015 unter Denkmalschutz, die Stadt erwägt die Restaurierung und öffentliche Präsentation.



Auf der Brücke über die Große Igel (Ján-Brücke / Most u Jánů) wurde im Zuge einer Instandsetzung um 2010 ein Stück Gleis als Erinnerung an den Straßenbahnbetrieb eingebaut. Das Foto („Straßenbahnmagazin“) zeigt da Gleisstück mit der Erinnerung an die „Elektrische“ in Iglau.

Lassen wir Adolf Hampel zu Ende berichten:

„In Iglau gibt es noch den Stadtbahnhof an der „Böhmisch-Mährischen Transversal Bahn“. Sie führt von der ehemaligen ungarischen Grenze über Brünn und Iglau nach Tabor. Von dort über Taus zum Anschluss an das bayerische Eisenbahnnetz. Die Verbindung zwischen dem Nordwestbahnhof und dem neuen Stadtbahnhof erforderte den Bau einer imposanten Brücke (Viadukt) über die Große Igel. Der Stadtbahnhof in Iglau wurde am 3. November 1887 eröffnet.“

Soweit die Ergänzungen und Informationen von Adolf Hampel, die er am 30.12.2024 verfasst hat.

Vom Hauptplatz aus gelangt man auf dem kürzesten Weg über die Spitalgasse, Bahnhof- und Pragerstraße zum Stadtbahnhof. Wer noch ein „Mitbringsel“ einzukaufen hat in der Schillergasse, wählt den Weg über die Stein-, Gelnhausen- und Dreilindengasse. Vom Stadtbahnhof gibt es eine Zugverbindung zum Hauptbahnhof. Es dürfte aber auch eine Busverbindung dorthin geben.

Übrigens: Anstelle des 1913 errichteten Sparkassen-Gebäudes stand davor das „Palais Dittrichstein“. Im Jahre 1572 wurde Adam Graf Dietrichstein von Kaiser Maximilian II. die Herrschaft Nikolsburg verliehen. 1575 erwarb er diese als erbeigenen Besitz, der bis ins 20. Jahrhundert im Eigentum der Fürsten von Dietrichstein zu Nikolsburg aus den Häusern Dietrichstein und Mensdorff-Pouilly blieb. Die Grafen von Dietrichstein betrieben auch Schmieden unter dem Namen „Eisenhammer“. So eine Schmiede war das bei den Iglauern unter dem Namen „Eisenhammer“ beliebte Ausflugslokal im Igelthal bei Ranzern, das lange Zeit auch der bekannten Iglauer Familie Dürport gehörte.

Jetzt gilt es noch ein weiteres Dankeschön zu sagen!



Martin Kos, Sylva Pospíchalová

Foto: Jiří Varhaník, Kulturredakteur

Die Autoren Martin Kos und Sylva Pospíchalová (Foto), Mitarbeiter des Iglauer Museums, haben dem Grenzbote über Jan Lang, die drei Bände „Jihlava včera a dnes“ / „Iglau gestern und heute“) zukommen lassen. Alle drei Ausgaben tragen eine persönliche Widmung mit den Unterschriften der beiden Autoren, davon Band III: „Unsere gemeinsame Geschichte“.

Vážená paní Pospíchalová,

Vážený pane Kos,

jménem spolku „Gemeinschaft Iglauer Sprachinsel e.V.“, ale i osobně, bych vám chtěl velmi poděkovat za tři nádherné ilustrované knihy, které jsou svědectvím naší společné historie!

Velmi mě potěšilo, že jsem je obdržel, zejména krásné věnování.

Jörg Gerspach

„Jihlava včera a dnes“ („Iglau gestern und heute“)

ISBN-Nr., Band I : 978-80-88041-61-0

ISBN-Nr., Band II: 978-80-88041-99-3

ISBN-Nr., Band III: 978-80-88495-11-6

Verlag TVARE s.r.o., CZ-591 02 Ždár nad Sázavou, Polnička 63