

Kerneier Kirche

Administraor
Helmut Schmidt
Heinestraße 16
73663 Berglen
Telefon:
+49 (0)7195 74145
Mobil:
+49 (0)177 9245418
E-Mail:
adlatus@hog-kernei.de
Internet:
www.hog-kernei.de



Denkmal in
Bruchhausen-Ettlingen

Heimatortsgemeinschaft Kernei

Die Bussverbindung zwischen Sombor, Kernei und Sivac

Der Busverkehr in der Batschka zwischen 1765 und 1945

Die Batschka, heute serbisch Bačka, war zwischen 1765 und 1945 eine wichtige Verkehrs- und Landwirtschaftsregion in Südosteuropa. In dieser Zeit veränderten sich politische Verhältnisse, Bevölkerungsstruktur und Verkehrsmittel mehrfach. Besonders im 20. Jahrhundert entstanden neben den traditionellen Verkehrswegen auch Busverbindungen zwischen den Städten und Dörfern. Eine mögliche Strecke führte von Sombor über Kernei nach Sivac..

Die Batschka im 18. und 19. Jahrhundert
Nach den Türkenkriegen wurde die Batschka in die Habs burgermonarchie eingegliedert. Ab dem 18. Jahrhundert förderten die habsburgischen Behörden die Besiedlung und wirtschaftliche Entwicklung der Region. Viele deutsche / Donauschwaben Siedler kamen in die Batschka. Wie bekannt wurden die Dörfer planmäßig angelegt. Landwirtschaft, Viehzucht und Handel entwickelten sich schnell. Für den Verkehr standen zunächst vor allem unbefestigte Straßen zur Verfügung. Waren und Personen wurden mit Pferdewagen befördert. Die Wege verbanden die Dörfer mit größeren Orten wie Sombor, Apatin, Subotica und Novi Sad.

Im 19. Jahrhundert gewann die Eisenbahn zunehmend an Bedeutung. Sie war zuverlässiger und schneller als der Transport mit Pferdefuhrwerken. Viele Orte in der Batschka erhielten Bahnanschlüsse oder lagen in der Nähe von Bahnstationen. Die Eisenbahn blieb bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel.

Entstehung des Busverkehrs
Der regelmäßige Busverkehr entwickelte sich vor allem nach dem Ersten Weltkrieg. In den 1920er- und 1930er-Jahren wurden Lastkraftwagen und Omnibusse immer häufiger eingesetzt. Zunächst waren die Busse meist im Besitz privater Unternehmer. Später übernahmen teilweise regionale oder staatliche Verkehrsgesellschaften den Betrieb. Die Busse verbanden größere Städte mit kleineren Dörfern, die keinen eigenen Bahnanschluss besaßen. Sombor war dabei ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt. Von dort aus konnten Reisende zu umliegenden Gemeinden gelangen. Zu den möglichen Zielen gehörten Kernei – das heutige Krnjaja beziehungsweise Kljajićevo je nach gemeinter Ortsbezeichnung – und Sivac, das in deutschsprachigen Quellen auch als Sivatz bezeichnet wurde.

Organisation einer Buslinie
Eine Buslinie war in dieser Zeit wesentlich einfacher organisiert als heutige Verkehrsnetze. In der Regel gab es einen festen Ausgangspunkt im Zentrum eines größeren Ortes. In Sombor befand sich die Haltestelle vermutlich in der Nähe des Marktplatzes, des Bahnhofs oder wichtiger Geschäftsstraßen. Die Busse fuhren meistens nur wenige Male am Tag. Der Fahrplan war häufig auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt. Besonders wichtig waren:

- die Ankunft und Abfahrt von Zügen,
- Markttage,
- Schul- und Arbeitszeiten,
- Behördengänge,
- der Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse.

Eine Fahrt begann beispielsweise am Morgen in Sombor, führte über mehrere Dörfer nach Kernei und weiter nach Sivac. Am Nachmittag oder Abend fuhr der Bus wieder zurück. An Sonn- und Feiertagen konnte der Fahrplan einge-

Heimatortsgemeinschaft Kernei



Kerneier Kirche

Administrator
Helmut Schmidt
Heinestraße 16
73663 Berglen
Telefon:
+49 (0)7195 74145
Mobil:
+49 (0)177 9245418
E-Mail:
adlatus@hog-kernei.de
Internet:
www.hog-kernei.de



Denkmal in Ettlingen-Bruchhausen

schränkt sein. Während der Erntezeit wurden möglicherweise zusätzliche Fahrten angeboten.



Straßen und Fahrbedingungen

Die Qualität der Straßen war ein großes Problem. Viele Verbindungswege waren nicht befestigt oder nur mit Schotter versehen. Bei Regen konnten sie schlammig und schwer passierbar werden. Im Winter führten Schnee und Frost zu Verspätungen oder zum Ausfall einzelner Fahrten. Deshalb waren die Fahrzeiten nicht immer zuverlässig.

Die Busse selbst waren kleiner und weniger komfortabel als heutige Fahrzeuge. Sie besaßen meist eine einfache Karosserie, Holz- oder gepolsterte Sitze und nur eine begrenzte Zahl von Plätzen. Häufig wurden neben Personen auch Pakete, Lebensmittel und kleinere landwirtschaftliche Waren transportiert.

Der Fahrer war oft zugleich für den Fahrkartenverkauf und die Gepäckabfertigung zuständig. Fahrkarten konnten im Bus oder an bestimmten Verkaufsstellen erworben werden. Ein Schaffner war auf kurzen und wenig frequentierten Strecken nicht immer vorhanden.

Bedeutung für die Bevölkerung

liegt bäuerlichen Gesellschaft verfügte zwar über Kutschen und Pferdefuhrwerke. Durch den technischen Fortschritt, den Bedarf an Handwerkern förderte die Zunahme der technischen handwerklichen Berufe. Nur waren die Arbeitsstellen nicht unbedingt vor Ort sondern in anderen Dörfern. Der Busverkehr erleichterte den Alltag der Landbevölkerung erheblich. Bewohner der Dörfer konnten schneller nach Sombor reisen, um dort einzukaufen, Behörden aufzusuchen, Ärzte zu besuchen oder auf dem Markt Waren zu verkaufen. Auch Schüler und Berufstätige profitierten von den regelmäßigen Verbindungen.

Für die junge deutschsprachige Bevölkerung der Batschka waren die Buslinien außerdem wichtig, weil sie die einzelnen Dörfer miteinander verbanden. Kirchliche Feste, Märkte, Familienbesuche und kulturelle Veranstaltungen konnten leichter besucht werden. Der Busverkehr trug somit nicht nur zur wirtschaftlichen, sondern auch zur gesellschaftlichen Verbindung der Gemeinden bei.

Heimatortsgemeinschaft Kernei



Kerneier Kirche

Administrator
Helmut Schmidt
Heinestraße 16
73663 Berglen
Telefon:
+49 (0)7195 74145
Mobil:
+49 (0)177 9245418
E-Mail:
adlatus@hog-kernei.de
Internet:
www.hog-kernei.de



Denkmal in Ettlingen-Bruchhausen

Politische Veränderungen nach 1918

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wurde die Batschka überwiegend Teil des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen, das später Jugoslawien genannt wurde. Dadurch änderten sich Verwaltung, Verkehrsorganisation und Amtssprache. Die bestehenden Verkehrswege blieben jedoch grundsätzlich erhalten.

Zwischen 1941 und 1944 wurde ein großer Teil der Batschka von Ungarn verwaltet. Diese politische Veränderung konnte Auswirkungen auf Fahrpläne, Genehmigungen und Verkehrsunternehmen haben. Während des Zweiten Weltkriegs erschwerten Treibstoffmangel, Reparaturprobleme und militärische Anforderungen den zivilen Busverkehr. Manche Linien wurden eingeschränkt oder vollständig eingestellt.

Nach 1945 kam die Batschka wieder zu Jugoslawien. Der Verkehr wurde neu organisiert und zunehmend staatlich gelenkt. Gleichzeitig veränderte sich die Bevölkerungsstruktur der Region grundlegend. Viele Donauschwaben wurden enteignet, interniert oder vertrieben. Dadurch verschwanden auch zahlreiche deutschsprachige Bezeichnungen und lokale Überlieferungen.

Der Busverkehr in der Batschka entstand hauptsächlich in den 1920er- und 1930er-Jahren. Er ergänzte die Eisenbahn und verband kleinere Dörfer mit regionalen Zentren wie Sombor. Eine Strecke über Kernei nach Sivac beziehungsweise Sivatz war vermutlich nach einem einfachen Fahrplan organisiert und diente vor allem dem täglichen Bedarf der Bevölkerung.

Unser Nachbarort Klein-Stapar (Kis Sztapár, Mali Stapar) verdankt seine Existenz gänzlich dem Kanal. Als Wohnort des Personals und technischer Stützpunkt war er für den Betrieb des Kanals nötig. Das Ensemble aus Schleuse, Mühle und dem Gebäude der ehemaligen Technischen Direktion von 1898 ist heute ein gut erhaltenes Industrieerbe. Die Schleuse befindet sich noch im Originalzustand.



Kerneier Ausflügler am Kanal bei Klein-Stapar A.D. 1933. Eine Gruppe junger Kerneier bei einem Ausflug mit dem Bis-

Heimatortsgemeinschaft Kernei



Kerneier Kirche

Administrator
Helmut Schmidt
Heinestraße 16
73663 Berglen
Telefon:
+49 (0)7195 74145
Mobil:
+49 (0)177 9245418
E-Mail:
adlatus@hog-kernei.de
Internet:
www.hog-kernei.de



Denkmal in Ettlingen-Bruchhausen

chiff'schen Linienbus Siwatz-Kernei-Sombor in Klein-Stapar a.d. 1933.

