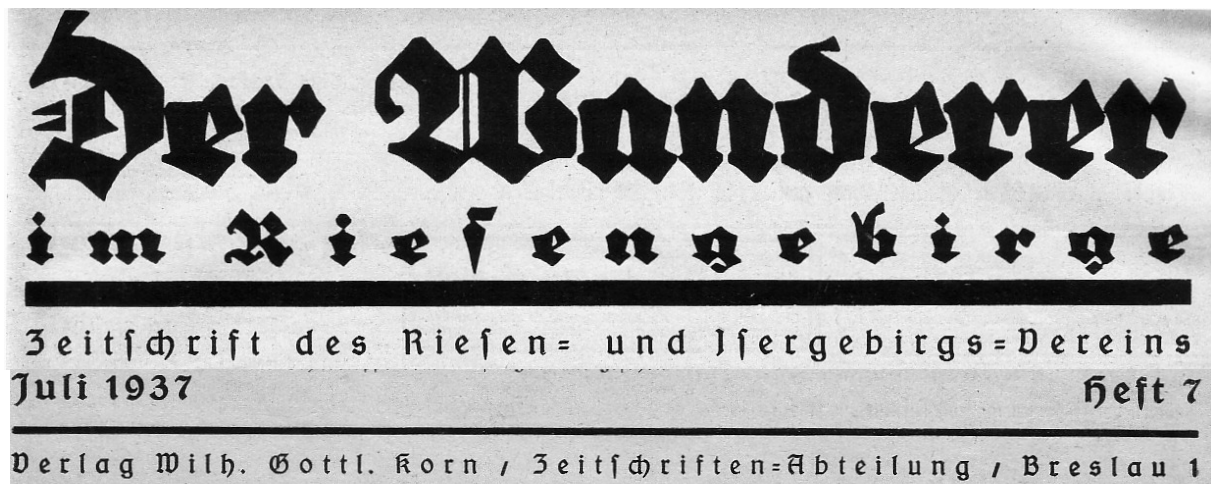


Hrsg. Ullrich Junker

Vierzig Jahre Hirschberger Thalbahn

von Direktor G. Dauster, Herischdorf im Riesengebirge

Ullrich Junker
Mörikestr. 16
D 88285 Bodnegg
Im Juni 2018



Vierzig Jahre Hirschberger Thalbahn

von Direktor G. Dauster, Herischdorf im Riesengebirge

Aus den flutenden, sich jetzt wieder steigenden Verkehrsleben des Riesengebirges, ist einer des wichtigsten Verkehrsmittel des mittleren Gebirgsteiles, die „Hirschberger Thalbahn“, die am 10. April 1937 auf ein 40 Jähriges Bestehen zurückblicken konnte, nicht mehr wegzudenken. Mit ihren schmucken, leuchtend hellen Wagen vermittelte sie auf ihren beiden Linien Hirschberg-Herischdorf-Bad Warmbrunn-Hermsdorf und Bad Warmbrunn-Ober Giersdorf-Hain den Verkehr nicht nur zwischen Hirschberg und den mittleren Riesengebirge, sondern auch mit den in ihren Nachbarschaft liegenden und zu ihren Einflußgebiet gehörenden Orten Agnetendorf, Kiewald, Saalberg, Voigtsdorf, Märzdorf, Seidorf und Baberhäuser, die sämtlich von erheblicher Bedeutung nicht nur für den Wirtschaftlichen, sondern auch für den Fremdenverkehr im mittleren Teil des Hirschberger Tales sind.

Die Talbahn hat daher ihren Betrieb von vornerein sowohl auf die Bedienung des sehr erheblichen Berufs-und Güterverkehrs, mit dem Arbeiter, dem Angestellten, den Schüler, dem gewerbetreibenden, und nicht zuletzt auch der einkaufenden Hausfrau, der zeitraubende Weg von und zur Arbeitsstelle, zur Schule oder zum Geschäftszentrum in Hirschberg abgekürzt wird, als auch die Bedienung des Fremden und einheimischen Ausflugsverkehr, mit dem Wanderer, dem Wintersportler und dem Feriengast das einzig schöne, weite Wandergebiet in Wald und Bergen, im mittleren Teil unserer Riesengebirge erschlossen wird, eingerichtet und für eine reibungslose Bewältigung und Abwicklung des dabei oft auftretenden Massendränges besonders Sorge getragen. Sie ist damit im Laufe der Jahre ihres Bestehens über den ursprünglichen Charakter einer reinen „Straßenbahn“ herausgewachsen und hat mehr und mehr die Form einer „Vorortbahn“ angenommen.

Dem elektrischen Betrieb gingen zwei andere Betriebsarten voran, nach dem bereits 1876, zugleich mit den Verhandlungen mit einer Pferdebahn in Breslau, die Generalagentur für Hypothekenbanken in Berlin auch bei dem Magistrat der

Stadt Hirschberg, und in den in Betracht kommenden Gemeindeverhandlungen über die Errichtung einer P f e r d e b a h n von Hirschberg bis Petersdorf eingeleitet und u. a von der Gemeinde Herisdorf auch bereits die Zustimmung dazu erhalten hatte. Warum diese Pferdebahn nicht zur Ausführung gelangte ist nicht bekannt.

Dagegen richtete einige Jahre später der in der Erinnerung der älteren Einwohner des Hirschberger Thales der Fuhrwerkunternehmer Borte einen Omnibusverkehr zwischen Bahnhof Hirschberg und Bad Warmbrunn nach Hermsdorf ein. Er ließ, wie aus einem 1902 veröffentlichten Fahrplan der „eisen und Omnibuslinien“ hervorgeht, im Sommer alle Stunden zwischen 6 und 20 Uhr und im Winter dreimal vormittags und 5 mal nachmittags zwischen 7 und 19 Uhr ab Hirschberg seine Wagen laufen, zu denen im Sommer noch Zwischenwagen bis Bad Warmbrunn hinzukamen. Haltestellen waren Bahnhof und Markt Hirschberg, 3 Eichen, Cunnersdorf, Hotel Schneekoppe, Warmbrunn und Hotel zum Verein, Hermsdorf. Gleichzeitig wurden 6 Wochen lang ein Anschluß von Hermsdorf nach Schreiberhau gefahren. Der Verkehr wurde im Winter durch auf Schlittenkufen gesetzte kleinere Omnibusse aufrechterhalten. Im ganzen besaß Borte rund 20 Fahrzeuge und über 40 Pferde.

Außer Borte gab es noch „Wagenknechts Omnibusse“ der von Hirschberg nach Schreiberhau, „Liebigs Omnibus“, der von Petersdorf nach Schreiberhau, und „Prentzels Omnibus“ der von Hirschberg nach Lähn verkehrte. Bei diesen handelte sich es aber nur um kleinere Unternehmen.

Obwohl der „Bort'sche“ Betrieb schon eine Errungenschaft darstellte, wenn er auch hinsichtlich seiner Einrichtungen und seiner Fahrtgeschwindigkeit, den bescheidenen Ansprüchen seines Publikums nicht entsprach, so war er doch dem von Jahr zu Jahr anwachsenden Verkehr nicht gewachsen. Die Eröffnung der Reichsbahnstrecke von Hirschberg nach Bad Warmbrunn am 1. November 1891 entzog dem Omnibusunternehmen die wirtschaftliche Grundlage, so daß es im Jahre 1892 den Betrieb einstellen mußte.

Dem Wunsch dem Omnibus bald ein „neuzeitlicheres“ Verkehrsmittel folgend zu lassen, war allgemein, und so unternahm es im Sommer 1895 die neue Gas Aktien Gesellschaft in Berlin, die die Eigentümerin der Gaswerke in Hirschberg und Schmiedeberg war, Parallel zu den Reichsbahnlinien von Hirschberg über Bad Warmbrunn nach Hermsdorf, eine „Gaslinie“ einzurichten. Die Genehmigung dazu wurde von den Aufsichtsbehörden am 4. August 1896 auf die Dauer von 70 Jahren an die neugegründete Hirschberger Thalbahn AG erteilt, und der Bau der Bahn 1896 durch die Deutsche Gas Aktien Gesellschaft in Dessau, unter örtliche Leitung des in damaliger Zeit durch seine in verschiedene Verkehrsprojekten bekannten Baurats Hoffmann durchgeführt.

Die Eröffnung der ersten Teilstrecke der Gasbahn innerhalb der Stadt Hirschberg erfolgte am 10. April 1897, die Eröffnung der Strecke bis Hermsdorf am 22. Mai 1897.

Der mit großen Hoffnungen begleitete Gasbahnbetrieb war technisch zwar ein richtiger Gedanke, aber als etwas völlig neues mit unzulänglichen Mitteln verfrüht

begonnen. Die Mängel des Triebwerkes, des von vornerein viel zu schwach bemessenen 12 PS Zweizylinder Gasmotors und besonders der Kühlung, konnten zu jener Zeit nicht beseitigt werden. Besonders die Steigung des sogenannten „Schäferbergs“ konnte durch die viel zu schwache Maschine der Gasbahnwagen nicht überwunden werden, und es war keine seltene Erscheinung, das die Fahrgäste, wenn der Wagen wieder einmal glücklich stehen geblieben war, ausstiegen und ihn anschieben halfen, wobei die Sachlage meist von der heiteren Seite aufgenommen wurde.

Auch an die Schnelligkeit der Gasbahn durften keine verwöhnten Ansprüche gestellt werden. Kam es doch sehr oft vor, das der Fußgänger ebenso schnell das Ziel erreichte wie der Benutzer der Gasbahn. Daraus folgte aber der wirtschaftliche Ruin des Unternehmens, und daran änderte auch alles technisches Können nichts, das man heransetzte, um eine Gesundung des Betriebes herbeizuführen. Die Gasbahn blieb selbst nach Einrichtung einer Umgehungsstrecke am Schäferberg ein vollständiger Versager. Wenn man sich auch in der Wahl des Systems vergriffen hatte, so ist doch mit der Eröffnung der Gasbahn eine neue Zeitepoche, im Verkehrsleben des Hirschberger Thales und besonders in der Erschließung des mittleren Teiles des Riesengebirges für den Verkehr eingetreten.

Als bald, nach dem man die Ergebnislosigkeit aller Mühen eingesehen hatte, wurden die notwendigen Schritte zur Umänderung des Gasbetriebes auf elektrischen Betrieb durch eine Firma in Frankfurt am Main eingeleitet, die inzwischen die Rechtsnachfolgerin des bisherigen Unternehmen geworden war. Dank die Unterstützung durch die zuständigen Behörden wurde das neue Genehmigungsverfahren mit der größten Beschleunigung durchgeführt und bereits am 28. August 1899 die Konzession zur Einrichtung des elektrischen Betriebes, die abermals auf 70 Jahre, also bis zum August 1969 läuft, erteilt.

Die Bauarbeiten konnten so gefördert werden, daß der erste Teil, der nunmehr elektrifizierten Thalbahn vom Bahnhof Hirschberg bis zu den Drei Eichen bereits am 10. Februar 1900 dem Verkehr übergeben wurde, während die Strecke bis Hermsdorf am 22. Mai des gleichen Jahres in Betrieb kam.

Der Verkehr nahm solchen Aufschwung, daß sich bereits einige Jahre später die Notwendigkeit herausstellten, die Schienenstränge auch nach dem eigentlichen Ausgangspunkt zum mittleren Riesengebirge, nach Giersdorf-Hain, auszubauen. Die ersten Erhebungen wurden hierzu bereits im Jahre 1905, von dem damaligen Direktor der Thalbahn, Dr. Prins, geleistet.

Im Herbst 1910 war es dem Verfasser, nach Überwindung erheblicher Schwierigkeiten, die durch inzwischen aufgetauchte Konkurrenzprojekte entstanden waren, möglich, das Projekt aufzuarbeiten und am 13. Februar 1911 die Genehmigung zur Erweiterung der Bahn bis nach Ober-Giersdorf zu erhalten. Die erste Teilstrecke von Bad Warmbrunn nach Nieder-Giersdorf konnte bereits am 8. August 1911, das Teilstück nach Mittel Giersdorf zu Weihnachten 1913, und der Schluß bis Ober-Giersdorf am 20. Mai 1914 eröffnet werden.

Diesem elektrischen Straßenbahnbetrieb schloss sich in den letzten Jahren noch ein von der Thalbahn eingerichteter Autobusbetrieb an, dessen erste Linie von Ober-Giersdorf nach Hain am 3. September 1934 in Betrieb genommen wurde, um den in das Mittelgebirge wandernden Fahrgästen der Thalbahn den zeitraubenden und beschwerlichen Aufstieg durch die Ortslage von Hain zu ersparen.

Ein am 27. Juni 1936 in der Stadt Hirschberg aufgenommenener Autobusbetrieb musste, da er in seiner Linienführung unrentabel war, am 5. Oktober 1936 zunächst wieder eingestellt werden.

Der Wagenpark, der von 10 Motorwagen und 8 Anhängerwagen mit 700 Plätzen der Gasbahn, allmählich auf 19 Motorwagen und 24 Anhängerwagen mit 2000 Plätzen, also um 185 Prozent vermehrt werden konnte, und der durchaus den Vergleich mit Großstädtischen Verkehrsmittel aushalten kann, entspricht nicht nur den modernsten Anforderungen hinsichtlich des elektrischen Fahr- und Bremsseigenschaften, sondern auch hinsichtlich der inneren Ausgestaltung. So werden z. B. schon immer sämtliche Wagen, unter Auswendung erheblicher Kosten, im Winter geheizt, eine Einrichtung, die heute nicht einmal großstädtische Straßenbahnen besitzen. In den modernst eingerichteten Betriebswerkstätten mit Schlosserei, Dreherei, Schmiede, Tischlerei, Lackiererei, Ankerwickerei und den dazugehörigen Montageräumen, werden die Wagen täglich auf ihrer Fahr- und Bremsfähigkeit untersucht, ferner Turnusmäßig nach Ablauf einer bestimmten Zahl Wagenkilometer vollständig auseinander genommen, in alle Einzelteile untersucht, überholt und repariert, und nach sorgfältiger Einzelprüfung durch die verantwortliche Betriebsleitung wieder in Betrieb genommen.

Das gleiche gilt von der Fahrleitung, die im Jahre 1928 von einem Kostenaufwand von 50000 Reichsmark für modernen Bügelbetrieb umgebaut wurden, um einen sicheren und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, vor allem aber um Radiostörungen auf ein Minimum zu beschränken.

Auf dem Depotgrundstück in Hirschdorf befindet sich neben den Werkstätten und der Wagenhalle das Kraftwerk mit einer installierten Maschinenleistung von 1050 PS, daß neben der Bahn die Gemeinde Hirschdorf und den Stadtteil Hirschberg-Cunnersdorf mit Strom versorgt. Zur Reserve sind außerdem zwei Pufferbatterien aufgestellt, so daß ausreichende Vorkehrung zur Vermeidung von Störungen, die so gut wie gar nicht vorkommen, getroffen sind.

Die Zahl der beförderten Personen, die bei der Gasbahn im ersten Jahr 346000 betrug, stieg bei Einführung des elektrischen Betriebes bald auf 1 Million an und erreichte, nach vorübergehendem Rückgang in den Jahren 1914-1918, die Höchstzahl von 3,2 Millionen Personen im Jahr 1919. In den folgenden Inflationsjahren fiel sie auf 1,1 Millionen zurück, stieg in den Jahren 1924/1925 wieder rasch auf 2,6 Millionen an, um während der Krisenjahre 1929-1933 abermals auf 1,09 Millionen zu sinken. Mit dem Tag der Machtübernahme durch die nationalsozialistische Partei setzte dann wieder eine Verbesserung der

Verkehrsziffern ein. Im Jahr 1936 benutzten 1,3 Millionen Fahrgäste die Bahn, eine Zahl, die im Jahr 1937 einer weiteren strake Aufwärtsbewegung zeigt.

Im ganzen hat die Bahn seit ihrem Bestehen über 73 Millionen Personen befördert, und wenn heute auch die Leistung der Bahn noch um rund 50% des Verkehrsumfang liegt, für das der Betrieb in seiner Maschinenleistung und in seinen Wagenpark usw. eingerichtet ist, so tritt doch aus den angegebenen Ziffern die große wirtschaftliche Bedeutung des Bahnbetriebes für das für ihn berührte und durch ihn erschlossene Verkehrsgebiet hervor.

