

Hrsg. Ullrich Junker

30 Jahre Hirschberger Thalbahn

Von Walther Dreßler, Hirschberg

Ullrich Junker
Mörikestr. 16
D 88285 Bodnegg
Im Juni 2018



30 Jahre Hirschberger Thalbahn

Von Walther Dreßler, Hirschberg

Das Frühjahr 1900 bedeutete für das Riesengebirge eine neue Etappe in seiner ganzen Entwicklung. Damals wurde der Betrieb der Hirschberger Thalbahn, der seit 1897 ein höchst unzulänglicher Gasbetrieb gewesen war, in einen elektrischen Betrieb umgewandelt. Damit war mit einem Schlage für den einheimischen wie für den Fremdenverkehr das erlösende Wort gesprochen, und nun konnte man am Entstehen und Wachsen der Hirschberger Thalbahn so recht studieren, welcher Segen einem ganzen Gebiet durch wirksamen Anschluß an den großen Verkehr erwachsen muß. Das Verkehrsmittel schafft den Verkehr! — alledings nur dann, wenn die wirtschaftlichen und finanziellen Grundlagen wirklich gegeben sind. Einer einzigen kleinen Ortschaft zuliebe kann man natürlich keine Bahn bauen.

Schon die Vorgänger der Hirschberger Thalbahn: der Bortesche Omnibus und die Gasbahn, waren erhebliche Verbesserungen gegen den bisherigen Zustand. Der Omnibus war zwar mehr ein humoristisches Verkehrsmittel aber er gewährleistete doch schon durch regelmäßige und billige Beförderung einen Zustand, an den man sich einigermaßen halten konnte. Anderswo wäre man heute noch manchmal recht froh, wenn man dergleichen überhaupt hatte. Die Gasbahn die wegen der Schwäche ihres nur zwölfpferdigen Motors zwar oft erheblich „ärgerete“, war schon etwas ganz anderes. Daß sie 1897 rund 350 000 Personen, 1898 sogar fast 450 000 Personen beförderte, bewies, wie sehr sie trotz ihrer großen

Mängel begehrt war. Daß aber die elektrische Thalbahn 1900 bereits an 860 000 Fahrgäste zählte, 1901 die erste, 1912 die zweite und 1919 die dritte Million erheblich überschritt, das zeigt, wie freudig und schneidig der Verkehr sich entwickelt, wenn man ihn sich nur entwickeln läßt. Zwar die dritte Million darf nicht blenden, denn diese ist nur durch eine ungesunde Entwicklung herausgekommen.



Dora Scholz

Markt in Hirschberg

Federzeichnung

Wenn jedoch 1926 der Verkehr auf der Thalbahn 2 624 112 Personen betrug, so ist das die normale Entwicklung, an welche allein sich mit kluger Voraussicht und gesundem Sinn für das Zweckmäßige und Nächstliegende anknüpfen läßt. Der Umstand, daß der „Wanderer“ hauptsächlich dem Reisepublikum, den Freunden des Riesengebirges, weit weniger den Einheimischen vor Augen kommt, könnte dazu verleiten, die Hirschberger Thalbahn lediglich unter dem Gesichtspunkt des Sommer- oder Winterfrischlers oder des Ausflüglers zu betrachten. Aber das geht doch nicht gut an — aus dem einfachen Grunde, weil die Thalbahn viermal so viel Einheimische als Fremde befördert. Diese Tatsache allein beweist die Notwendigkeit der Thalbahnverbindungen, welche übrigens noch längst nicht am Ende ihrer Entwicklungsmöglichkeiten angelangt sind.

Die Thalbahn hat sich stets in geradezu vorbildlicher Weise nach den Bedürfnissen der Allgemeinheit gerichtet. Wo es irgend möglich war, hat sie Bequemlichkeiten für ihre Fahrgäste geschaffen, und erst in letzter Zeit sind wieder neue Motor- und Anhängewagen in Dienst gestellt worden: das Neueste vom Neuen.

Der Wagenpark besteht jetzt aus 19 Motor- und 27 Anhängewagen. Dabei muß man erwägen, daß die Hirschberger Thalbahn es schwerer hat, ihre Wagen den Erfordernissen der Gegend anzupassen, als die allermeisten anderen derartigen Unternehmen. Auch im Hirschberger Tale sind wir bereits im Gebirge, und dessen Launen machen sich unten ebenso gut geltend wie ganz hoch oben. Mancher Sommergast mag es bei brütender Hitze zu weilen lästig empfunden haben, daß die Thalbahn nicht auch „offene“ Anhänger führt wie z.B. Breslau. Wenn er aber abends wieder nach Hirschberg gefahren ist, wird er doch angenehm empfunden haben, daß der Wagen „geschlossen“ ist. Die Launen des Berggeistes reichen eben weit ins Tal hinein, und wenn die Wagen der Thalbahn im Winter geheizt werden, so ist das auch ein Umstand, den man so ziemlich nur hier, jedenfalls nicht in der Großstadt findet. Die Beförderung der Sportgeräte, des Gepäcks, der Schutz vor der Witterung und noch vieles andere mehr, alle diese oft recht schwierigen Probleme sind von der Thalbahn in durchaus befriedigenden wenn auch für sie selbst oft kostspieliger Weise gelöst worden. Dazu kommen noch andere Einrichtungen: die Wartehallen im Blockhausstil, davon die im „Himmelreich“ mit einer reizenden Gaststätte, die Versorgung verschiedener Ortschaften mit Licht und Kraft, die Errichtung des Reisebüros in Hirschberg auf dem Warmbrunner Platz, das große Entgegenkommen gegen alle Interessentengruppen: Arbeiter, Schüler, Vereine, Gesellschaftsfahrten usw. Überall ist die weitsichtige Leitung der Thalbahn, seit Jahren vertreten durch Direktor Georg Dauster, bemüht, allen irgend berechtigten Anforderungen zu entsprechen. Wie stark und aufopfernd dieses Bemühen ist, ist besonders ans folgender Tatsache ersichtlich. Als im Kriege die Bahnen nach Schreiberhau und Krummhübel (letztere zum Teil ebenfalls eine Privatbahn) höchstens vier- bis fünfmal am Tage verkehrten, fuhr die Elektrische täglich einundfünfzigmal nach Warmbrunn, vierunddreißigmal nach Hermsdorf (Kynast) und vierundzwanzigmal nach Giersdorf. Dazu die Rückfahrten und der Umstand, daß meist mit einem oder mehreren Anhängern gefahren wurde. Und hier darf man betonen, daß die Reichsbahn vor dem Kriege ein starker Konkurrent der Thalbahn war und nachher wieder geworden ist. Die Thalbahn muß deshalb ständig billiger fahren als die Reichsbahn in der dritten Klasse, woraus zu ersehen, daß ihre Bewegungsfreiheit stark eingeschränkt ist und sie keineswegs so wirtschaften kann, wie z. B. andere Privatbahnen, die deshalb, weil die Reichsbahn ihnen keine Konkurrenz macht, ihre Preise wesentlich höher halten als die Reichsbahn. Schließlich ist doch für ihren Betrieb sehr erschwerend die große Unregelmäßigkeit der Benutzung der starke Andrang an besonderen Tagen, wie am Warmbrunner Tallsackmarkt, und in den Hauptreisezeiten. Dann kommt es so, daß die Bahn bei lebhaftestem Verkehr etwa dreizehnmal so viel Personen befördert als beim geringsten. Am stärksten hat die Thalbahn, wie wir alle, im Jahr 1923 gelitten. Damals beförderte die Thalbahn statt 2 202 859 Personen im Jahre 1922 nur noch 1 142 614 und hatte eine Einnahme von nur 14 372 000 000 000 000 Mark — man weiß ja heute, was das heißt. 1924 schnellte der Verkehr von dem schrecklichen Tiefstande des Vorjahres wieder auf 2 228 367 Personen empor. Seitdem ist alles in ruhigem Aufstieg geblieben, und

die Thalbahn kann sich neuen größeren Zielen zuwenden. In all den Jahren hat infolge der gesunden sozialen Einstellung der Direktion das beste Verhältnis zwischen dieser einerseits und den Angestellten und Arbeitern andererseits geherrscht. Von den letzteren beiden ist eine ganze Anzahl seit Einführung des elektrischen Betriebes im Unternehmen tätig. Die Thalbahn verkehrt vom Hauptbahnhof bis Warmbrunn täglich vormittags alle 22 und nachmittags alle 15, in der Sommersaison an Sonntagnachmittagen alle 7 ½ Minuten, nach Hermsdorf und Ober-Giersdorf alle 45, im Sommer an Wochennachmittagen alle 30, an Sonntagnachmittagen alle 15 Minuten. Die Fahrt dauert vom Hauptbahnhof Hirschberg nach Warmbrunn 35, nach Hermsdorf 50, nach dem Himmelreich 60 Minuten. Die Streckenlängen betragen zusammen 19,2) km.



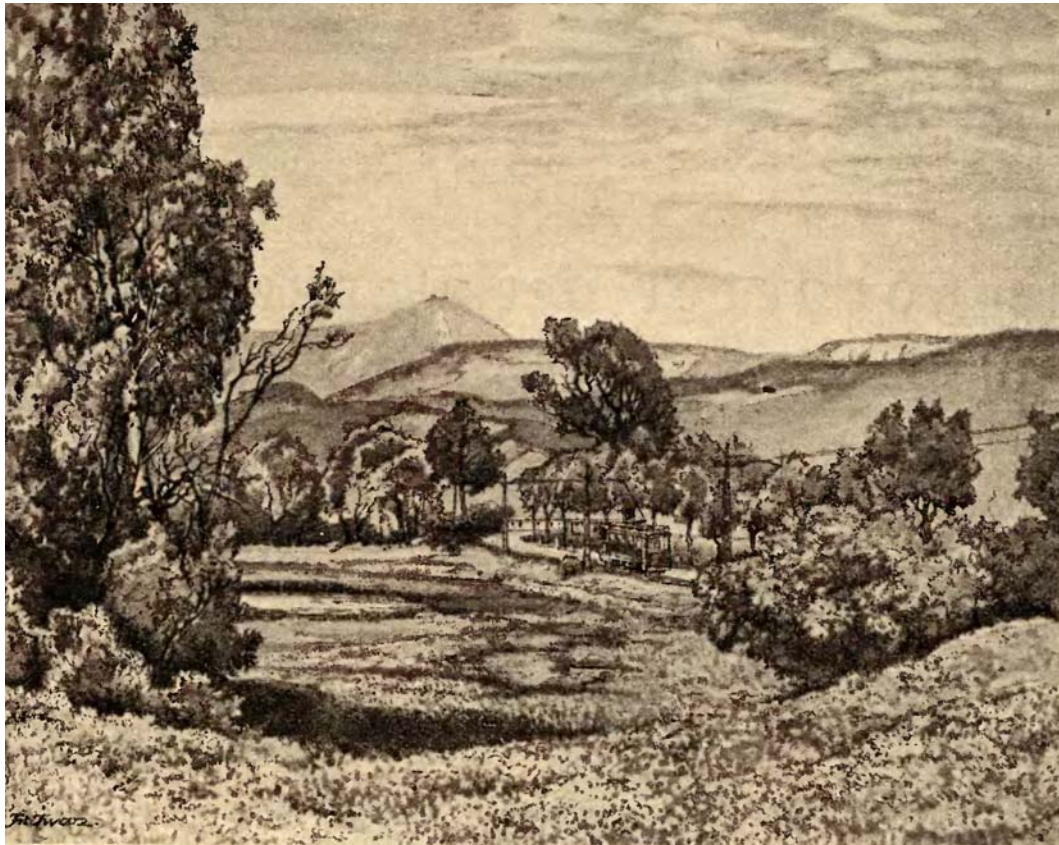
Dr. Günther Grundmann

Schloßplatz in Warmbrunn

Zeichnung

Zunächst noch einiges über die einzelnen Strecken. Die erste Strecke der Gasbahn war die Stadtstrecke, die am 10. April 1897 eröffnet wurde. Ihr folgte schon am 22. Mai die Eröffnung der gesamten Strecke bis Hermsdorf u. K. Damit war schon einer der schönsten Teile des Vorgebirges und zugleich die Gebirgsmitte über Agnetendorf nach der Peterbaude erschlossen. Vollkommen wurde der Betrieb aber erst, wie schon eingehend nachgewiesen, durch die Elektrifizierung der Bahn. So angenehm aber auch nun die Tatsache war, daß die Elektrische die Erreichung der Kammmitte ermöglichte, so ließ doch die Überwindung der Strecke Hermsdorf—Agnetendorf zu Fuß und der lange Anstieg zur Peterbaude den Wunsch aufkommen, die Entfernung zur Gebirgsmitte noch zu verkürzen, und es

lag nahe, von Warmbrunn aus die Strecke nach Giersdorf zu bauen, damit auch dieser Teil des Vorgebirges erschlossen werde und mit ihm der ganze Spindlerpaß. Es verursachte aber gehörige Mühe, den Gedanken in die Tat umzusetzen denn die Einheimischen wollten zunächst gar nicht gern mitmachen, weil die Sache etwas Geld kostete. Schließlich erfolgte aber doch die Eröffnung, zunächst bis Nieder- und bald darauf bis Ober-Giersdorf. Letzteres war am 20. Mai 1914. Drei Monate darauf sollte der Weltkrieg die deutsche Wirtschaft und mit ihr das Thalbahn-Unternehmen aufs schwerste erschüttern.



Friedrich Jwan

An den Giersdorfer Teichen

Tuschzeichnung

Man erwäge einmal, was durch die Thalbahnlinsen alles dem Verkehr erschlossen wurde, jetzt auch vom Standpunkt des lufthungrigen Großstädtlers aus« Die Linie nach Hermsdorf verband zunächst das große Herischdorf Bad Warmbrunn, Hermsdorf und den Kynast mit Hirschberg und so mit der gesamten Reisewelt, welche bis dahin das Riesengebirge nur in sehr geringem Maße beachtet hatte. Eine große Vergangenheit besaß eigentlich nur Warmbrunn als Bad. Durch mangelhafte Bahnverbindung war aber auch Warmbrunn stark im Ansehen gesunken. Jetzt wurde das mit einem Schlage anders. Und mit den genannten Orten auch als Winterfrischen Agnetendorf, Kiesewald und Saalberg auf. Die letzteren beiden wurden jetzt erst richtig entdeckt. Die Strecke nach Giersdorf vollendete dann diesen Aufschwung. Durch sie wurden angeschlossen: Giersdorf selbst und mit ihm Saalberg aufs neue, ferner in ganz bedeutendem Maße Hain und auch

Baberhäuser sowie Märzdorf, Seidorf, Hainbergshöh und Bronsdorf. Alle diese Perlen des mittleren Gebirges fanden die stärkste Beachtung derjenigen Reisenden, welche wirklich die Natur genießen wollen. Daß Spindler- und Peterbaude angeschlossen wurden, haben wir bereits betont, dazu kamen noch andere Banden wie Brodbaude, Schlingel-, Hampel- und Prinz-Heinrich-Baude und dazu Spindlermühle mit seiner ganzen Umgebung. Ganz anders konnte man jetzt von Schreiberhau und Krummhübel das Gebirge durchwandern, viel mehr an Schönheit am Tage aus ihm herausholen als zuvor. Und rückwirkend: diese ganze Gebirgsgegend wurde ans Tal angeschlossen, an dessen große und wirtschaftlich bedeutende Orte, vor allen Dingen an Hirschberg und die Reichsbahn. Bis zur Eröffnung der Thalbahn gab es im Gebirge noch so manche Leute, die im Leben noch nicht in Hirschberg, geschweige denn weiter gewesen waren. Jetzt erst wurde das Bestreben geweckt, die wirtschaftlichen Zentren öfters aufzusuchen, und so verdankt das Tal, insbesondere die Stadt Hirschberg, der Thalbahn dauernd die wichtigsten wirtschaftlichen Anregungen.

Nach alledem darf man wohl sagen, daß es kaum ein Verkehrsunternehmen im schlesischen Gebirge geben wird, welches in so großzügigem Maße die ganze Wirtschaft einer Gegend befruchtet wie die Hirschberger Thalbahn. Ihre Direktion weiß das auch ganz genau, fühlt sich dadurch aber auch umso stärker der Allgemeinheit verpflichtet, wie schon nachgewiesen wurde. Der starke Rückhalt, den die Thalbahn als Tochtergesellschaft der Elektrizitäts - Aktien- Gesellschaft vorm. W. Lahmeyer u. Co. in Frankfurt a. M. besitzt sowie der eigene Unternehmungsgeist in sicherer Erkenntnis der wirtschaftlichen Möglichkeiten befähigen aber die Thalbahn zu noch größeren Unternehmungen. Ihr war schon — damals in scherzhafter Weise ein hohes Ziel gesteckt worden, indem bei der Eröffnungsfeier am 20. Mai 1914 in Hain gesagt wurde: H.T.A.G. heiße eigentlich: „Hinauf Thalbahn aufs Gebirge!“ Der Gedanke war schon längst lebendig in den maßgebenden Köpfen, und heute stehen wir nahe vor der Durchführung dieses bedeutsamen Problems. Wenn alles gut geht, werden die Besucher des Riesengebirges im Jahre 1928 nicht nur bis an das Gebirge heran, sondern auf das Gebirge hinauf: auf den Spindlerpaß fahren können. Geplant ist die Fortsetzung der Giersdorfer Strecke durch das Bächeltal bis zu den Baberhäusern und von da, scharf umkehrend, bis zur „Nässe“ am Anfang des Steilanstiegs von Hain zum Spindlerpaß. Hier wird, nach einer halben Stunde Fahrt vom Himmelreich bis zur Nässe, eine Seilschwebebahn die Reisenden aufnehmen und in etwa 7 Minuten auf den Kamm befördern! Welche touristischen Möglichkeiten dieser grandiose Verkehrsfortschritt eröffnet, möge der Gebirgsfreund sich für seinen eigenen Bedarf nach Gefallen ausmalen. In der-Hauptsache: erst oben braucht er sich zu entscheiden, ob er nach Osten oder Westen, nach der Koppe oder den Schneegruben, nach Krummhübel oder nach Schreiberhau will. Gleichmäßig neu belebt wird der Kammdurch die Seilschwebebahn. Auf alle Fälle kann man mit dem Hochgebirge viel mehr als bisher anfangen, kann den Tag viel stärker als heute ausnützen. Vier bis fünf Stunden in Auf- und Abstieg wird man sich ersparen, und wenn auch Auf- und Abstieg beide schön und gesund sind: das Verlangen, möglichst lange gerade

in der reinen Luft der Höhen, in der heilbringenden Sonne des Kammes zu verweilen, wird doch den Ausschlag geben.

Der Hochkamm ist aber nicht das einzige, was noch der Erschließung durch die Thalbahn harret. Agnetendorf wartet auf eine direkte Verbindung mit dem großen Verkehrsnetz, und auch das Bober-Katzbach-Gebirge könnte eine Annäherung an Hirschberg wohl vertragen, wenn der Flugplatz „Riesengebirge“ in Hirschberg zu größerer Bedeutung gekommen sein wird. Er liegt im Industrieviertel Hirschbergs, und beides enger an Hirschberg zu ketten dürfte eine Aufgabe der Thalbahn in einer gar nicht so fernen Zukunft sein. Orte des Bober-Katzbach-Gebirges wie Maiwaldau, Berbisdorf, Kammerswaldau werden sich, sobald der Nordosten Hirschbergs derart betont wird, darauf einstellen. Und die Fremden, nicht nur die Hirschberger Ausflügler, werden die ungemein reizvollen Höhenzüge dieses Gebirges schneller entdecken als bisher.

Weiter wollen wir unsere Zukunftsbetrachtungen vorläufig nicht spinnen. Sie zeigen aber doch — und das ist der Zweck dieser Zeilen — welche starke ideelle und wirtschaftliche Werte durch ein einziges Verkehrsunternehmen neu geschaffen oder vergrößert werden können. Das Reisen wird immer mehr Selbstzweck. Reisen wir, und zwar zunächst in der Heimat, die wir noch lange nicht genügend kennen. Die Hirschberger Thalbahn gibt uns eine der vielen, und zwar eine der schönsten Möglichkeiten dazu.



Erich Fuchs

Endstation „Himmelreich“

Federzeichnung