

**Hrsg. Ullrich Junker**

**Vor dreißig Jahren.  
Das Ende der Hirschberger Gasbahn.**

Ullrich Junker  
Mörikestr. 16  
D 88285 Bodnegg  
Im Juni 2018

# Der Bote aus dem Riesen-Gebirge

Erfolgreichstes Anzeigenblatt  
Fernruf: Nr. 36 - 267 - 1012



Zeitung für alle Stände  
Postcheckkonto: Breslau 8316

Beilagen: Rechts- und Steuerberater - Landbote - Sporbole - Das Blatt der Frau - Berufsberater - Aus der Bonenmappe - Bilder des Botes

Bezugspreise: Durch Kürzungen und Zusatzdrucken manuell ausgabe A mit illustrierten Beilage XII. 2.-, Ausgabe B ohne illustrierte Beilage XII. 1.00 durch die Post manuell auf 5 Pf. Poststempelgebühr: Ausgabe A 2.10 RM, Ausgabe B 1.00 RM - 10 Pf. auf dem Schalter, tgl. ab Ausgabe A 50 Pf., Ausgabe B 45 Pf. Werbungs-Ganzsachnummer 10 Pf., Sonntagsnummer ohne Bild 15 Pf., mit Bild 20 Pf.

Hirschberg im Riesengebirge

Donnerstag, den 7. November 1929

Anzeigenpreise: Der Millimeter, einzeln, aus dem Regierungss. Beifl. Eleganz 9 R. Pf., aus dem übrigen Deutschland 11 R. Pf., Siedlungss. 12 R. Pf., aus dem übrigen Ausland 13 R. Pf., aus dem Ausland 15 R. Pf. Das Anhängen an den Schriftteil (Reitam 90 mm breit) 18 R. Pf. Bei Schlußanzeigungen gerichtlicher Einziehung und Rentanz erfordert eventueller Recht, Eröffnung und Gerichtsakten hinzuhängen im Riesengeb. Übereilungen bis zu 2 Millimeter können nicht beansprucht werden.

## Vor dreißig Jahren.

### Das Ende der Hirschberger Gasbahn.

Vor dreißig Jahren, am 7. November 1899, fuhr die Hirschberger Gasbahn zum letzten Mal. So war denn der 7. November 1899 ein gewisser Merkstein in der Verkehrsentwicklung des Hirschberger Tals. Als die Eisenbahn nach Hermsdorf u. K. den Betrieb eröffnet hatte, bedeutete dies das Ende der Borteschen Omnibusse, die viele Jahre den Verkehr zwischen Hirschberg, Bad Warmbrunn und Hermsdorf u. K. vermittelten hatten. Den nimmermüden Omnibuspferden war die Ruhe wohl zu gönnen. Aber die Eisenbahn genügte auf die Dauer dem Verkehrsbedürfnis zwischen Hirschberg und Hermsdorf nicht. Man wollte vor allem öfter fahren und nicht so an die Zeit gebunden sein wie bei der Eisenbahn. Nun gab es in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts auch schon elektrische Straßenbahnen, aber keine Elektrizitätsgesellschaft wollte das Risiko einer Straßenbahn von Hirschberg nach Hermsdorf u. K. auf sich nehmen, weil man den Verkehr für zu gering hielt. Als Retter in der Not erschien damals die Gasbahn. In Dessau war die erste Gasbahn gebaut worden, und sie schien sich zunächst dort — im flachen Lande! — zu bewähren. Lief die Gasbahn auch auf Schienen, so war ihr Bau doch erheblich billiger als der einer elektrischen Bahn, zumal der Bau von elektrischen Straßenbahnen damals auch noch in den Kinderschuhen steckte und man selbst in der Reichshauptstadt um diese Zeit noch auf den meisten Strecken Pferdebahn fuhr. Im November 1896 war der Bau der Gasbahn in Hirschberg fertig, und kurz vor Pfingsten 1897 wurde dann die Strecke nach Hermsdorf u. K. eröffnet. Eine lange Lebensdauer war der Bahn jedoch nicht beschieden, denn Gasbahnen bewährten sich weder in Hirschberg noch anderswo. Der Bote brachte damals zu „der Gasbahn Begräbnis“, wie er sich ausdrückte, einige Zeilen, die uns heute noch die damalige Stimmung in der Öffentlichkeit über die Gasbahn glänzend wiedererkennen lassen und die deshalb hier folgen mögen:

„Es ist vorbei! Vorgestern Abend um 9 Uhr haben wir die Vielgeschmähte zu Grabe geleitet. Eine stattliche Trauergemeinde hatte sich dazu in Hermsdorf

versammelt. Sie hat sich während ihres kurzen Erdenwallens also doch noch gute Freunde erworben. Zwar waren auch diese vorgestern darin einig, daß das schnaubende, pustende, rüttelnde Ungetüm nichts von militärischer Pünktlichkeit an sich hatte und von Disziplin — wie oft blieb sie trotz aller Schelte, trotz aller Bitten bockbeinig auf dem Platze stehen! — keine blosse Ahnung hatte, und doch war man ihr gut. Wieviel unterhaltende, amüsante Stunden haben wir ihr zu verdanken. In den Witzblättern und Varietes wurde sie — wenn auch oft die Verse sie selbst an Schlechtigkeit noch übertrafen — besungen, und unser Riesengebirge hat sie vereint mit dem ihr gleich wohlduftenden Koppenkäse und dem „allein echt Original-Stonsdorfer“ erst eigentlich berühmt gemacht. Und noch eins! Wie oft hat sie als Friedensengel gewirkt! Wie die Politiker am Stammtisch sich ob der Flottenpläne und Stadtverordnetenwahlen gar arg in den Haaren lagen, dann bedurfte es nur des einen Wortes „Gasbahn“, und gerührt lag man sich allsogleich in den Armen und hieb vergnügt gemeinsam auf den Prügelknaben ein. Wer aber wollte die stattliche Schar schelten, die sich vorgestern Abend in Hermsdorf versammelte, um der Toten die letzte Ehre zu erweisen. Vor allem zahlreich hatten sich die Beamten, die ihr im Leben nahe gestanden und sich ihrer Launen wegen manch böses Wort hatten gefallen lassen müssen, eingefunden. Bengalische Flammen wurden angezündet und Feuerwerk abgebrannt. Auch eine größere Anzahl Hermsdorfer war erschienen, um Abschied von ihr zu nehmen, und neugierig traten viele vor die Haustüren, um das kulturhistorische Schauspiel zu genießen. In mehreren Lokalen feierte man Kirmes, und während drinnen nach den kreischenden Tönen der Fiedel und Klarinetten sich die Paare in wildem Reigen drehten, ging sie draußen auf der Landstraße den letzten Gang, in jenes Land, von dem kein Wanderer wiederkehrt, und mit ihr wurde manch schöne Hoffnung und manch Prozent Dividende zu Grabe geleitet. Wie doch anders dieses Begräbnis als die Taufe! Heute sah man kein Empfangskomitee, keine weißen Jungfrauen, keine Fracks und blitzenden Uniformen, kein Festessen, still und einfach ging es her. Als die nunmehr Begrabene zur Welt kam, war alles eitel Lust und Wonne. Man verzieh es ihr damals, daß schon zu Anfang nicht alles klappte. Es fällt eben kein Meister vom Himmel! Es waren Kinderkrankheiten! Leider hat kein „Dring“ sie davon zu kurieren gewußt. Viel hoffte man von dem heilenden Einfluß der Berge mit ihrer frischen Luft, die schon so manches schwache Kind gesund und stark gemacht hatten. Aber gerade sie haßte die Berge. Nur mit Widerwillen, ja manchmal gar nicht ging sie über sie hinweg, dabei pustend und schnaubend vor Aerger, als wenn zehn Elefanten Asthma hätten. Später ersparte man ihr das Bergsteigen, sie blieb im Tale und erhielt auch hiervon den Namen. Trotzdem ist sie aber nie richtig gesund gewesen. In unsere Tage, wo Zeit Geld ist, paßt sie nicht. Jetzt, wo jedem Erdenbürger die Minuten gezählt sind, war sie, die nie pünktlich war und sein konnte, zu einem Gegenstande des Spottes und Hohnes herabgesunken. Sie war eben zu gut, zu altväterlich bieder für diese Welt. Darum mußte sie ihr Valet sagen. Solche Charaktere, wie die Verstorbene, enden aber nicht an einem Tage, langsam, aber sicher sterben sie ab, und so starb auch die teure Tote nicht auf

einmal, sondern Schritt für Schritt, wie man dem Hunde, damit es nicht allzu sehr schmerzte, stückweise den Schwanz abhackt, wurde sie von ihrer Nachfolgerin verdrängt. Vorgestern raffte sich die Sterbende noch einmal zu einem letzten kräftigen Atemzuge auf. So schnell und sicher, wie selten, führte sie uns von Hermsdorf nach Warmbrunn. Auch hier bot sich dasselbe Bild wie am Fuße des Kynast: Neugierige Gesichter, ein paar Zurufe, etliche bengalische Flammen und etwas Feuerwerk. Auf dem Schloßplatze erstrahlte das Schaffgotsch'sche Schloß und der ganze Platz in bengalischem Feuer. Noch ein kurzer Ruck — sie hatte ausgelitten. Jung-Warmbrunn aber, das zahlreich versammelt war, erhob ein Geschrei, das eher einem Freudengeheul von Urwald-Indianern, als einem Grabgesange glich, und deutlich hörte man es schallen: „Hurra, die letzte Gasbahn!“ Als wir dann müde, umringt von den kläffenden Hunden, zu Fuß den heimatlichen Penaten zusteuerten, fühlten wir erst, was wir an der teuren Toten verloren haben. Schön und nützlich war sie doch, trotz all ihrer Launen. Im übrigen aber meinten auch schon die alten Römer, daß man den Toten nichts Uebles nachsagen soll.“

So wenig erfreulich also das Ergebnis dieses Gasbahn-Experiments auch für Hirschberg gewesen ist, ein Gutes hatte diese Bahn doch gehabt: sie hatte den Beweis erbracht, daß auf der Strecke Hirschberg-Hermsdorf ein solch starkes Verkehrsbedürfnis vorlag, daß auch eine elektrische Straßenbahn sich rentieren würde. So wurde dann die Gasbahn die Vorläuferin der elektrischen Straßenbahn, die 1900 dem Verkehr übergeben wurde und noch heute, nun unentbehrlich, das Hirschberger Straßenbild belebt und sehr gewichtig für den Fremdenverkehr in das Gebirge geworden ist.