

Im Nachgang zu meinen Beiträgen über die Tunnel zwischen Dittersbach/Walbrzych und Glatz/Kłodzko auf der Internet-Plattform „Drehscheibe online“ habe ich das Bedürfnis, die etwas verwirrenden Einzelinformationen zu einem lesbaren neuen Text mit einigen wenigen Ergänzungen anzubieten.

Zu allererst bedanke ich mich bei Jürgen Court für seinen Impuls durch sein Foto von zwei Zügen im Jahr 1991:



Wir sehen den Personenzug 8023 aus Kłodzko, geführt mit einer Dampflok Pt47 28, die mit geöffnetem Regler aus einem Tunnel kommt (Brechpunkt auf dem Bahnhof Bartnica), sowie von schräg hinten einen ausfahrenden Personenzug mit einer Diesellok SP32 109(?) vor der Tunneleinfahrt.

nr. poc.		36201	8011	8013	8013	8021		8015		8023		8025		8029		8027	1484
klasa		1-2	2	2	2	2		2		2		2		2		2	4630 / 2
		a)	b)	c)	b)			d)									e)
KŁODZKO GL.	230 o	2.37	3.10	5.44		7.50		10.37		13.38		16.15		18.40		20.42	21.38
Bierkowice (Ord)			3.19	5.53		7.59		10.46		13.47		16.24		18.49		20.51	
Gorzuchów Kłodzki			3.24	5.58		8.04		10.51		13.52		16.29		18.54		20.56	
Ścinawka Średnia			3.33	6.07		8.13		11.00		14.01		16.38		19.03		21.05	
Nowa Ruda			3.34	6.08		8.14		11.01		14.02		16.39		19.04		21.06	
Nowa Ruda Przedm. (Op)		3.11	3.45	6.19		8.25		11.12		14.13		16.50		19.15		21.17	22.10
Zdrowisko (Or)			3.50	6.23		8.29		11.16		14.17		16.55		19.20		21.22	
Ludwikowice Kłodzkie			3.56	6.29		8.35		11.22		14.23		17.01		19.26		21.28	
Świerki Dolne (OB)			4.00	6.34		8.40		11.27		14.28		17.05		19.30		21.32	
Bartnica			4.07	6.41		8.47		11.34		14.35		17.12		19.37		21.39	
Głuszycza Górna (Od) (Bd)			4.12	6.45		8.51		11.38		14.39		17.17		19.42		21.44	
Głuszycza			4.18	6.52		8.58		11.45		14.46		17.23		19.48		21.50	
Jedlina Zdr.			4.22	6.58		9.03		11.49		14.50		17.27		19.52		21.54	
Jedlina Górna (Op)			4.27	7.01		9.08		11.53		14.54		17.32		19.57		21.59	
WALBRZYCH GL.		4.00	4.27	7.08	7.02	9.09		11.54		14.55		17.32		19.58		21.59	
Walbrzych Gl.	240 o	4.25	4.34	7.15	7.09	9.16		12.01		15.02		17.39		20.05		22.06	
Jelenia Góra	240 p	5.15	4.42	7.22	7.16	9.23		12.08		15.09		17.48		20.12		22.15	22.54
			4.56			10.20		12.45		16.35		18.01		22.21		23.21	23.12
			5.50			11.24		12.48		17.31		19.05		23.25		0.14	23.59

a) Kraków–Jelenia Góra
 b) w okresie nie kursowania poc. 64302
 c) z Krosnowic Kłodzkich
 d) do Lubawki
 e) Katowice–Leipzig, kursuje 28.VI-7.IX, pociągami 46301/2 w komunikacji krajowej

Für die Richtigstellung meiner Verortung durch Stefan Schelosky bedanke ich mich bei ihm.

Zur betreffenden Bahnstrecke sowie zu ihren Tunnelbauten möchte ich folgenden kleinen Beitrag leisten, der sich zunächst mit der Strecke und im Anschluss mit den Tunnelbauten beschäftigt.

Ich benutze die damaligen Ortsnamen (z.B. „Nieder Königswalde“) und „Swierki Dolne“ jeweils mit dem zutreffenden Bildbezug.

Die Eisenbahnstrecke von Dittersbach nach Glatz wurde im Ganzen am 15.10.1880 von der Schlesischen Gebirgsbahn als Querverbindung der beiden bestehenden Bahnstrecken Kamenz-Glatz (eröffnet am 21.9.1874 durch die Oberschlesische Eisenbahn) und Waldenburg-Dittersbach (eröffnet am 15.8.1867 durch die Schlesische Gebirgsbahn) eröffnet.

In dieser Anfangszeit genühten 5 Zugpaare für den Personenverkehr:

Dittersbach-Glatz.					Glatz-Dittersbach.						
118.	145.	149.	107.	115.	Stationen und Haltestellen.	108.	146.	150.	114.	154.	2104.
Ps.-Zg.	Ps.-Zg.	Ps.-Zg.	Ps.-Zg.	Ps.-Zg.		Ps.-Z.	Ps.-Z.	Ps.-Z.	Ps.-Z.	Ps.-Z.	Gm. Z.
1. bis 4. Klasse.					1. bis 4. Klasse.					2.-4.Kl.	
—	9 11	1 41	5 20	9 34	Abg. Dittersbach Ank.	9 1	11 49	3 51	6 46	9 5	—
—	9 23	1 55	5 32	9 47	Charlottenbrunn ↑	8 52	11 40	3 42	6 34	8 56	—
—	9 30	2 2	5 39	9 55	Wüste-Giersdorf	8 45	11 32	3 33	6 26	8 47	—
—	9 37	2 9	5 44	10 7	Ober-Wüste-Giersdorf.	8 39	11 25	3 27	—	8 40	—
—	9 48	2 18	5 54	10 14	Königswalde	8 31	11 16	3 19	—	8 31	—
—	9 55	2 30	6 6	10 26	Ludwigsdorf	8 16	11 2	3 4	—	8 16	—
6 13	10 13	2 47	6 22	10 33	Neurode	8 0	10 47	2 48	—	8 0	9 36
6 32	10 27	3 1	6 35	—	Mittelsteine	7 43	10 29	2 31	—	7 41	9 14
6 47	10 39	3 12	6 48	—	Möhlten	7 30	10 15	2 17	—	7 27	8 49
—	10 43	—	—	—	Birgwitz ↓	—	—	—	—	7 20	—
7 0	10 51	3 23	6 56	—	Ank. Glatz Abg.	7 17	10 1	2 2	—	7 11	8 23

Wegen der sehr hohen Kosten (Brücken und Tunnels) wurde die Bahn zunächst eingleisig gebaut, die Brücken-Widerlager und Pfeiler jedoch bereits für den zweigleisigen Betrieb vorgesehen.

Aus den Jahren 1904, 1905 und 1909 gibt es Fahrpläne und einen Zugbildungsplan mit dem Beispiel-Zugpaar D174/175:

Dittersbach-Glatz.

Dittersbach . . . ab	5,20	8,50	11,37	11,43	14,03	5,22	6,48	9,03	10,25
Steingrund	5,33	8,57	11,52	11,47	3,57	5,27	6,53	9,10	10,82
Charlottenbrunn .	5,39	9,04	10,16	11,46	12,03	1,53	4,03	5,33	7,01
Wüstegiersdorf . .	5,45	9,11	10,25	11,52	12,11	1,59	4,09	5,39	7,07
Ob-Wüstegiersd. . .	5,51	9,17	10,31	—	12,18	2,05	4,14	5,45	7,13
Neurode an	6,31	9,58	—	12,19	an	2,44	an	6,23	an
Glatz Hauptbf. . . .	7,12	10,39	—	12,46	—	3,18	—	7,00	12,08
Glatz Stadt an	—	10,49	—	—	—	—	—	7,05	12,10

Glatz-Dittersbach.

Glatz Stadt . . . ab	5,40	9,33	12,50
Glatz Hauptbf. . . an	5,45	9,37	12,55
Neurode ab	5,50	7,20	9,42
Ob-Wüstegiersd. . .	6,32	7,52	10,21
Wüstegiersdorf . .	4,50	5,34	7,11
Charlottenbrunn . .	4,57	5,45	7,16
Steingrund	5,05	5,57	7,22
Dittersbach an	5,20	7,33	8,34

(Vom 1 Mai 1905)

57 d Dittersbach-Glatz

Z 204a	Z 135z	Z 204	Z 206a	Z 981	Z 204	Z 206
8-5	8-50	11-57	1-40	3-47	5-22	6-18
8-11	8-56	11-57	1-47	3-54	5-27	6-24
8-30	9-31	12-58	1-53	4-0	5-33	7-1
8-36	9-10	11-52	1-59	4-6	5-39	7-7
8-42	9-16	—	2-5	4-14	5-45	7-13
8-53	9-26	—	2-16	—	5-54	—
8-58	9-31	—	2-21	—	5-59	—
9-7	9-39	—	2-29	—	6-7	—
9-12	9-44	—	2-34	—	6-12	—
9-24	9-55	12-19	2-44	—	6-23	—
9-35	10-5	12-29	2-54	—	6-33	—
9-40	10-10	12-30	2-56	—	6-34	—
9-57	10-20	—	3-5	—	6-43	—
10-3	10-26	—	3-11	—	6-49	—
10-11	10-34	12-4	3-18	—	6-56	—
10-14	10-58	12-503	3-25	—	7-0	—

174	"	"	"	1 PP 1 ABCC 1 CC	} 985	Glaß H.—Dittersbach	175	210
175	"	"	"	1 PP 1 CC 1 ABCC				

Sowohl für den zunehmenden Güterverkehr als auch für den Personenverkehr wurde der Ausbau mittels eines zweiten Gleises notwendig.

Die Verkehrszahlen auf dieser Strecke machten eine Elektrifizierung, wie bei der Gebirgsbahn jedoch nicht wirtschaftlich. Die späteren Schnellzüge aus Berlin in die Erholungsgebiete des Heuscheuergebirges um Bad Reinerz und Bad Kudowa mussten deshalb in Dittersbach umgespannt werden. Für die Güterzugverkehre auf dieser Strecke (Schwerpunkt Bergbau mit 17 Bergwerken, Eisenhütte, Koks, Maschinenbau und Textilindustrie mit über 3.200 Webstühlen nur in Waldenburg) wurde sie nach dem ersten Weltkrieg für eine Achslast von 20t ausgebaut.

In der SLUB gibt es einen Band „Industrie und Ingenieurwerke in ...Schlesien 1911“ und daraus als Beispiel die Seiten der Wilhelmshütte in Waldenburg:

Wilhelmshütte, Aktien-Gesellschaft für Maschinenbau und Eisengießerei in Eulau-Wilhelmshütte, Kreis Sprottau, und Waldenburg i.Schl.

Die Wilhelmshütte umfaßt die beiden Werke in Eulau-Wilhelmshütte, Kreis Sprottau, und in Waldenburg in Schlesien.

Das Werk in Eulau ist das ältere und wurde im Jahre 1826 als Eisenhüttenwerk gegründet, für welches die vorhandene Wasserkraft des Bobers zum Betriebe der Gebläsemaschine des Hochofens verwendet wurde. Zur Verhüttung gelangten die in Niederschlesien sich reichlich vorfindenden Rasenerze mit den aus den großen Waldungen der Gegend gewonnenen Holzkohlen. Im Jahre 1828 wurde die Emallierhütte erbaut, deren Erzeugnisse bald im In und Auslande besten Absatz fanden. Hieran schloß sich die Einrichtung einer Maschinenbauanstalt für landwirtschaftlichen Bedarf und einige Jahre später auch für den Bau von Dampfmaschinen, von denen die erste im Jahre 1837 abgeliefert wurde. In größerem Maßstabe aber wurde der Dampfmaschinenbau erst im Jahre 1856 aufgenommen; gleichzeitig wurde das Ausführungsrecht der Präzisions-Corliß-Steuerung erworben, deren ungemein großer Wert für die Verwendung der Dampfmaschinen von der Werksleitung erkannt wurde. Tatsächlich nahm von dieser Zeit der Dampfmaschinenbau des Werkes einen ungeahnten Aufschwung; ein großer Teil der Industrie unseres Vaterlandes und weit über dessen Grenzen hinaus bezog ihre Dampfmaschinen von der Wilhelmshütte.

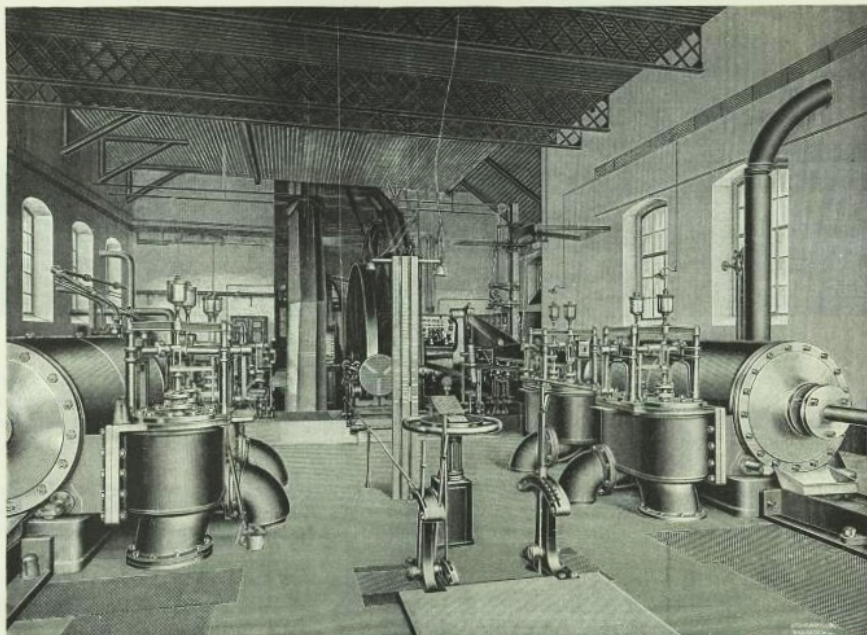
6

Im Jahre 1870 gingen die Werke in die Hände einer Aktiengesellschaft über.

Der inzwischen immer mehr wachsenden Konkurrenz im Dampfmaschinenbau suchte die Wilhelmshütte dadurch zu begegnen, daß sie der Herstellung von Pumpmaschinen und Fördermaschinen, die sie schon seit Anfang ihres Bestehens baute, größere Aufmerksamkeit schenkte. Beide Arten von Maschinen werden für Dampftrieb oder mit elektrischem Antrieb in neuzeitlicher Ausführung gebaut.

Die Dampfmaschinen finden die mannigfaltigste Verwendung zum Betriebe von mechanischen Werkstätten, elektrischer Beleuchtung, von Pumpmaschinen für moderne Kanalisation und für die Wasserversorgung ganzer Städte, Gemeinden und größerer Werke usw.

Der Bau von größeren Maschinen genügt nicht, die großen Werkstätten des Werkes ausreichend mit Arbeit zu füllen. Es fertigt daher auch seit Jahrzehnten Dampfessel verschiedener Systeme stehender und liegender Anordnung bis zu den höchsten gebräuchlichen Dampfdrücken und größten Abmessungen.



Alte Fördermaschine auf Einigkeitsechacht des Zwickauer Brückenberg-Steinkohlenbau-Vereins. Geliefert 1868, noch im Betriebe. Zyl.-Dmr. 1100 mm, Hub 2275 mm. Ursprünglich erbaut mit 2 Bobinen 3140/5650 mm Arbeitsdmr., 6900 mm größtem Dmr., für 2100 kg Nutzlast aus 790 m größter Teufe bei 3 at Kesseldruck. Im Jahre 1900 wurden die Bobinen auf 4210/6420 mm Arbeitsdmr., 6900 mm größtem Dmr. für 2512 kg Nutzlast aus 691 und 725 m Teufe bei 4 at Kesseldruck vergrößert.

Die Gußteile werden der Maschinenbauanstalt von den eigenen Gießereien geliefert, die im Stande sind, Teile bis zu 50000 kg in einem Stück zu gießen. Daß hierzu ganz besondere Einrichtungen wie Hebezeuge, Lehm- und Formsandaufbereitungen, Trockenkammern usw. vorhanden sind, ist selbstverständlich.

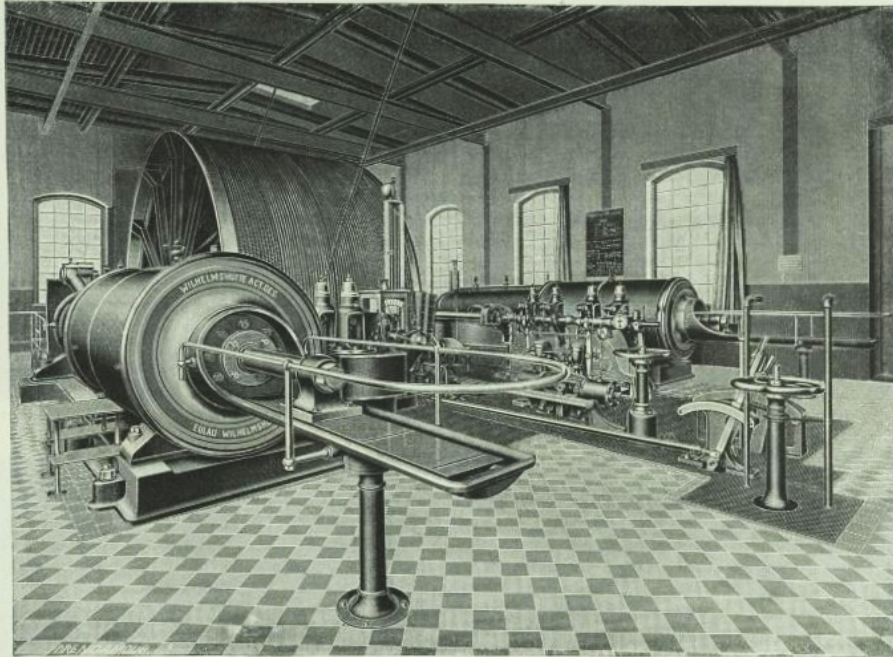
In getrennten Abteilungen werden Badewannen, Poterien, Sanitätsutensilien, verbunden mit einem großen Emailierwerk, ferner Handelsguß aller Art in einer Menge von jährlich ungefähr 14000 Tonnen hergestellt. Drei Türme sind für stehend zu gießende Druckröhren eingerichtet, ferner werden Rippenheizrohre, schwachwandige Abflußrohre für Kanalisationszwecke in einer umfangreichen Gießerei auf Formmaschinen angefertigt. Zehn Cupolöfen mit den entsprechenden Gebläse- und Beschickungseinrichtungen liefern den Gießereien im Durchschnitt täglich mindestens 46000 kg geschmolzenes Eisen als Material für ihre Waren.

Auf einer eigenen normalspurigen Eisenbahn, die an die Staatsbahnstrecke Sprottau-Sagan angeschlossen ist, bringen eigene Lokomotiven täglich in mindestens dreimaligem Wechsel die Rohmaterialien zum Werk und die fertigen Waren nach Bahnhof Sprottau.

Außer der Wasserkraft des Bobers, die in jüngster Zeit durch Turbinen ausgenutzt wird, dienen mehrere Dampfmaschinen mit zusammen 350 PS und vier Dampfkessel mit ca. 400 qm Heizfläche zum Betrieb des Werkes.

1200 Beamte und Arbeiter, von denen ein großer Teil kleine Anwesen besitzen, finden auf dem Werke lohnende Beschäftigung. Reichlich ausgestattete Wohlfahrtseinrichtungen, wie Volksküche, Kleinkinderschule, Fortbildungsschule, Unterhaltungsbibliothek usw. suchen den bewährten Arbeiterstamm zu erhalten und zu vergrößern. Gut gelegene Bauplätze zu billigen Preisen geben den Arbeitern Gelegenheit sich anzusiedeln. Die Krankenkasse besitzt ihren eigenen Arzt. Für die zahlreichen Beamten besteht seit über zwei Jahrzehnten eine nach staatlichem Muster eingerichtete und geleitete Pensionskasse.

Das Waldenburger Werk wurde im Jahre 1866 begründet, um mit der Kundschaft im mittelschlesischen Grubenbezirk in engerer Berührung zu bleiben. Das Werk war anfangs für Reparaturen bestimmt und mit einer verhältnismäßig kleinen Gießerei ausgestattet. Arbeit und Kundschaft wuchsen jedoch stetig, sodaß jetzt

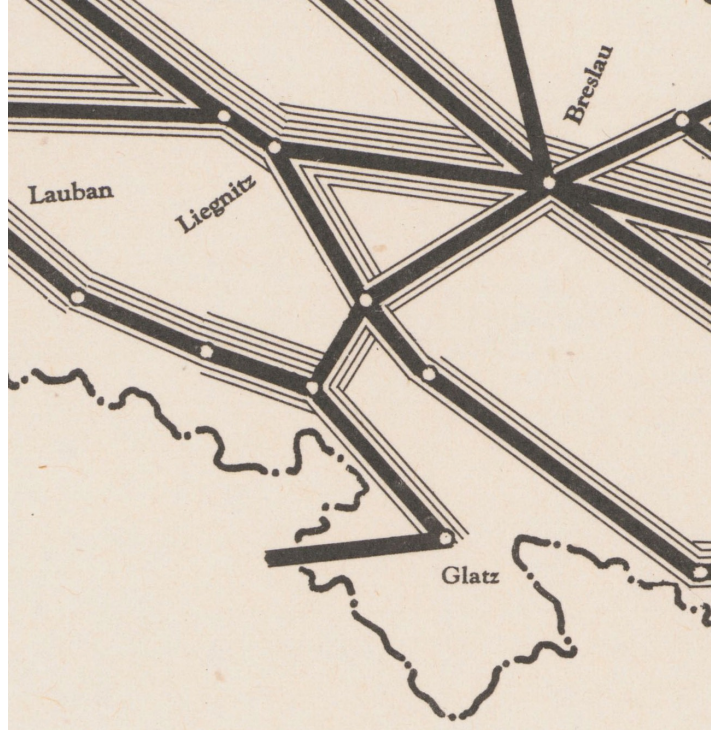


Fördermaschine auf Vällerschacht der Karsten-Centrumgrube in Lipine O.S., erbaut 1907. Zyl.-Dmr. 1000 mm, Hüb. 1800 mm, Nutzlast 2200 kg bei 8 m Trommeldmr. für 835 m größte Teufe.

gegen 350 Arbeiter beschäftigt sind. Bis zum Jahre 1900 befand sich das Werk in Ober-Waldenburg, wo es unter den ungünstigen Terrain- und Verkehrsverhältnissen zu leiden hatte. Da hierbei eine weitere Ausdehnung ausgeschlossen war, ferner ein passendes Grundstück in der rasch wachsenden Stadt Waldenburg nicht vorhanden war, wurde der Betrieb des Werkes nach Kolonie Sandberg bei Altwasser in die Nähe des Bahnhofes Niedersalzbrunn verlegt.

Die Erzeugnisse dieses Werkes sind hauptsächlich solche, die im Grubenbetriebe Verwendung finden, wie Fördergerüste, Transportmittel, Ladevorrichtungen; ferner werden Dach- und Brückenkonstruktionen, sowie sonstige Eisenkonstruktionen in großer Menge geliefert. Alle Arten Hebezeuge vom kleinsten Flaschenzuge bis zum großen elektrisch betriebenen Bockkrane werden als besondere Spezialität gebaut.

Neben der Abfuhr aus dem Waldenburger Gebiet lagen an der hier interessierenden Bahnstrecke auch noch nennenswerte Betriebe (4 Steinkohlegruben, 5 Stein- und Schotterwerke, Ziegeleien, Mühlen und Sägewerke), deren Produkte abzufahren waren. Für das Jahr 1927 gibt es eine grobe Orientierung des Güterverkehrsaufkommens mit etwa 3000 Nettotonnen täglich in der Relation Glatz-Dittersbach sowie etwa 2000 Nettotonnen täglich für die Relation Dittersbach-Glatz:



Für die weitere Entwicklung der Bahnstrecke gibt es auch noch einen Hinweis aus dem Jahr 1945 mit den Zugzahlen „20-30 Personenzüge, 24 Güterzüge“ jeweils in beide Richtungen:



Lange Zeit galt als Teil der Reisekultur die Broschüre „Rechts und links der Eisenbahn!“ aus dem Verlag von Justus Perthes aus Gotha, die für 50 Pfennige auf Bahnhöfen und in Buchhandlungen erworben werden konnten. Ein Auszug aus dem zutreffenden Heft „Berlin-Glatz“ von 1905:

wärts in großen Windungen eine Bahn hinunter zum Badeort Obersalzbrunn, südwärts eine zweite nach Friedland und ins Braunauer Ländchen, das obere Tal der Glatzer Steine, das durch den Vorsprung der Grenze um die Grafschaft Glatz einen isolierten Zipfel Böhmens bildet. Scharf rechts geht es gleich hinter dem Bahnhof in einen Felseinschnitt hinein, in dem ein glückliches Ungefähr uns einen lehrreichen Einblick in die Entstehung des Gebirges tun läßt. Wir sehen einen massigen graurötlichen Porphyrstock, der hier die Schichten des Kohlengebirges durchbrochen und zum Teil mit sich emporgehoben hat. Deutlich zeigt sich, wie die dem vulkanischen Gestein sich anschmiegenden Schichtgesteine, die sogar ein schwaches Kohlenflöz enthalten, mit weiterer Entfernung von dem durchbrechenden Gesteinspfropfen wieder die ursprüngliche flache Lagerung annehmen.

Porphyrtuff

Links aus dem Tale qualmen die Hütten und leuchten zur Dunkelheit die Feuer von Niederhermsdorf herauf; dann führt uns ein Tunnel an die oberen Hänge des Waldenburger Tales. Wir sind so hoch gestiegen, daß nun links zwischen den Fichten hindurch schöne Blicke weit ins Vorland des Gebirges möglich werden. Zwischen den umfangreichen Gleisanlagen einer Kreuzungsstation mit gewaltigem Verkehr fahren wir, schon wieder fallend, in den Bahnhof Dittersbach ein. Steil erheben sich im Süden die hohen Porphyrkuppen, die das Waldenburger Tal von den oberen Talverzweigungen der Weistritz trennen; links der Ochsenkopf, rechts der Schwarze Berg bilden in ihrem dunklen Fichtenmantel einen stimmungsvollen Hintergrund für den mehr im Vordergrund aufragenden, laubwaldbedeckten Burgberg von Neuhaus, der aus Kulmschichten besteht.

Dittersbach

Hier spaltet sich unser Weg; wir verfolgen zuerst die Strecke von Dittersbach nach Glatz. Sie führt in einem großen Viadukt über das freundliche Tal, in dem links ein Kirehlein wie aus dem Steinbaukasten errichtet scheint; links fällt der Blick auf die im Grunde liegenden Häuser von Waldenburg. Dann wendet sie sich steigend zum Ochsenkopf; sie bohrt sich in einem 1600 m langen Tunnel, dem längsten Schlesiens, durch sein Inneres. Ein Felseinschnitt in Porphyrtuff führt in lachende Landschaft. Der Industrie sind wir aber noch nicht entronnen; bei der Haltestelle Steingrund zeigt sich links wieder eine Kohlengrube, und ihre Förderbahn steigt rückwärts über den Tunnel hinauf, wo uns der durchbohrte Berg seine kahle Seite zuwendet. Während zu unserer Rechten der waldige Hang höher ansteigt, fällt links der Blick in ein freundliches Tal. Aus der Schlucht, durch die die junge Weistritz sich den Weg nach Schweidnitz hinaus in die Ebene bahnt, führt eine Bahnlinie zu uns herauf; sie berührt die Mündung des Seitentälchens, aus dem die Kirche des Bades Charlottenbrunn heraufblickt. Dort entspringen Säuerlinge, die bei Krankheiten der Atmungs-, Kreislaufs- und Verdauungsorgane mit Vorteil angewendet und auch zum Versand hergerichtet werden. Der lieblich zwischen die waldigen Höhen sich einschmiegende Ort lockt

Charlottenbrunn

wärts in großen Windungen eine Bahn hinunter zum Badeort Obersalzbrunn, südwärts eine zweite nach Friedland und ins Braunauer Ländchen, das obere Tal der Glatzer Steine, das durch den Vorsprung der Grenze um die Grafschaft Glatz einen isolierten Zipfel Böhmens bildet. Scharf rechts geht es gleich hinter dem Bahnhof in einen Felseinschnitt hinein, in dem ein glückliches Ungefähr uns einen lehrreichen Einblick in die Entstehung des Gebirges tun läßt. Wir sehen einen massigen graurötlichen Porphyrstock, der hier die Schichten des Kohlengebirges durchbrochen und zum Teil mit sich emporgehoben hat. Deutlich zeigt sich, wie die dem vulkanischen Gestein sich anschmiegenden Schichtgesteine, die sogar ein schwaches Kohlenflöz enthalten, mit weiterer Entfernung von dem durchbrechenden Gesteinspfropfen wieder die ursprüngliche flache Lagerung annehmen.

Porphyrtuff

Links aus dem Tale qualmen die Hütten und leuchten zur Dunkelheit die Feuer von Niederhermsdorf herauf; dann führt uns ein Tunnel an die oberen Hänge des Waldenburger Tales. Wir sind so hoch gestiegen, daß nun links zwischen den Fichten hindurch schöne Blicke weit ins Vorland des Gebirges möglich werden. Zwischen den umfangreichen Gleisanlagen einer Kreuzungsstation mit gewaltigem Verkehr fahren wir, schon wieder fallend, in den Bahnhof Dittersbach ein. Steil erheben sich im Süden die hohen Porphyrkuppen, die das Waldenburger Tal von den oberen Talverzweigungen der Weistritz trennen; links der Ochsenkopf, rechts der Schwarze Berg bilden in ihrem dunklen Fichtenmantel einen stimmungsvollen Hintergrund für den mehr im Vordergrund aufragenden, laubwaldbedeckten Burgberg von Neuhaus, der aus Kulmschichten besteht.

Dittersbach

Hier spaltet sich unser Weg; wir verfolgen zuerst die Strecke von Dittersbach nach Glatz. Sie führt in einem großen Viadukt über das freundliche Tal, in dem links ein Kirehlein wie aus dem Steinbaukasten errichtet scheint; links fällt der Blick auf die im Grunde liegenden Häuser von Waldenburg. Dann wendet sie sich steigend zum Ochsenkopf; sie bohrt sich in einem 1600 m langen Tunnel, dem längsten Schlesiens, durch sein Inneres. Ein Felseinschnitt in Porphyrtuff führt in lachende Landschaft. Der Industrie sind wir aber noch nicht entronnen; bei der Haltestelle Steingrund zeigt sich links wieder eine Kohlengrube, und ihre Förderbahn steigt rückwärts über den Tunnel hinauf, wo uns der durchbohrte Berg seine kahle Seite zuwendet. Während zu unserer Rechten der waldige Hang höher ansteigt, fällt links der Blick in ein freundliches Tal. Aus der Schlucht, durch die die junge Weistritz sich den Weg nach Schweidnitz hinaus in die Ebene bahnt, führt eine Bahnlinie zu uns herauf; sie berührt die Mündung des Seitentälchens, aus dem die Kirche des Bades Charlottenbrunn heraufblickt. Dort entspringen Säuerlinge, die bei Krankheiten der Atmungs-, Kreislaufs- und Verdauungsorgane mit Vorteil angewendet und auch zum Versand hergerichtet werden. Der lieblich zwischen die waldigen Höhen sich einschmiegende Ort lockt

Charlottenbrunn

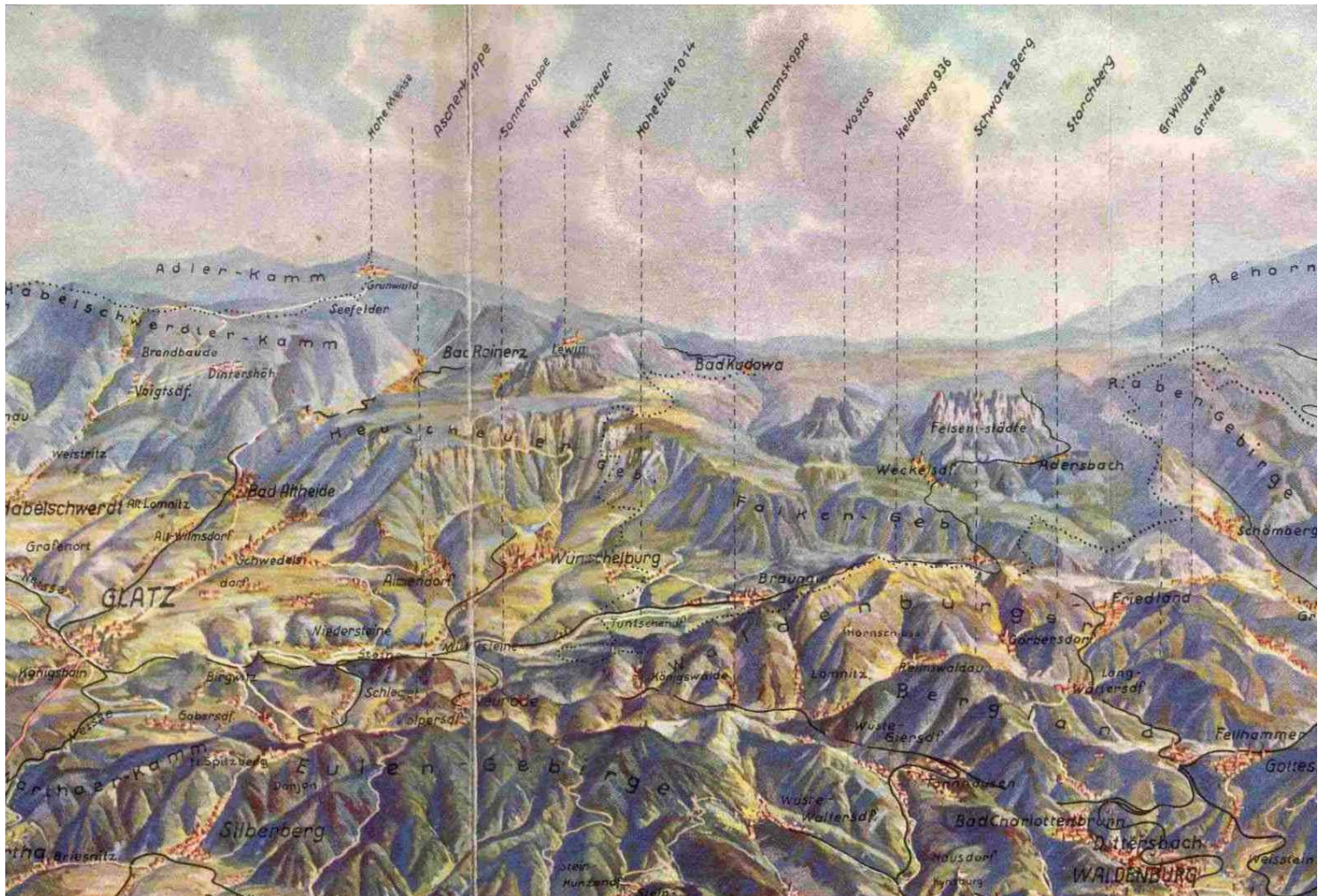
Der bisher rein landwirtschaftliche Charakter des Tälchens zu unserer Seite beginnt sich zu verändern. Fabrikgebäude mehren sich und die hübschen Villen der Fabrikanten lugen aus dichtem Grün hervor. Das Tal und mit ihm unsere Bahnlinie biegen nach rechts um; ein schöner Rückblick erschließt sich, aber zugleich öffnet sich auch rechts vorn der Ausblick in größere Ferne nach Südwesten bis auf die zackigen Sandsteinwände der Heuscheuer. Bei Centnerbrunn entspringt **Heuscheuer** den Schichten des Rotliegenden ein frischer Sauerling, die Gebäude um die Haltestelle sind fast ganz unter den Birken und Fichten des Gehänges versteckt. Hohe Viadukte führen uns über enge Seitentälchen, bald lugt ein Schornstein daraus hervor, bald kann unser Blick wieder den Kamm des Eulengebirges erreichen. Wo Kunzendorf rechts im Tale sich hinstreckt, treten wieder die kohlenführenden Schichten auf und zugleich die Bergwerke, dann folgt im erweiterten Talkessel die gewerbfleißige Stadt **Neurode**. Neben den mineralischen Schätzen an Steinkohlen, Sandstein und Ton sind die großen Textilindustrieanlagen von Bedeutung, zahlreiche Arbeitskräfte beschäftigt auch eine große Anstalt für farbigen Steindruck. Von den Kirchen der Stadt sind die meisten, auch die neue gotische Nikolauskirche, katholisch; überhaupt zählt die ganze Grafschaft Glatz, in die wir seit Königswalde eingetreten sind, zum weitaus überwiegenden Teile katholische Bewohner und der besuchteste Wallfahrtsort von ganz Schlesien, Albendorf, liegt jenseit der Steine unter den Steilhängen des Heuscheuergebirges.

Während wir weiter in steilem Falle dem Steinetal zustreben, setzt sich der Streifen der dichten Besiedlung und der Fabriken noch ein ganzes Stück in der Talsohle fort. Endlich zeigt sich der Rücken der Heuscheuer in seiner ganzen Länge und aus dem dunklen Nadelholzmantel leuchten die hellen Sandsteinwände hervor. Auch der Gipfel, der dem ganzen Zuge den Namen gegeben hat, wird mit seiner ebenen, an beiden Seiten scharf abgestutzten Fläche sichtbar. Um uns wird indessen beim weiteren Herabsteigen die Landschaft offener, das Tal weiter, die Hänge sanfter, und nur rechts vorn schauen die dunklen Gebirgswälder herein. Bei dem Bahnhof Mittelsteine vereinigen sich mit unserer Strecke die von Fellhammer durch das Braunauer Ländchen heranziehende Bahnlinie und zugleich die von dem Städtchen Wünschelburg herabziehende Zweigbahn. Schon werden vor uns im Dämmer auch die hohen Gneiskämme des Adlergebirges und links von ihm des Glatzer Schneebergs sichtbar, die den Glatzer Gebirgskessel im Süden begrenzen, aber erst hinter Möhlten öffnet **Glatzer Gebirgskessel** sich plötzlich das weite Becken mit seiner Gebirgsumwallung. Kuppen und Buckel erfüllen im Süden in dichtem Gedränge wie rundliche Maulwurfshäufen den Mittelgrund und die höheren ruhigen Kämme bilden den fernen Abschluß. Alle überragt der flach gewölbte Scheitel des Glatzer Schneebergs, rechts neben ihm zeigt eine tiefe Lücke den Paß

von Mittelwalde, jenseit steigt dunkel in größerer Nähe das Habelschwerdter Gebirge auf und die Heuscheuer noch weiter rechts schließt den Halbkreis.

Bei Birgwitz ist das Tal der Steine schon recht breit geworden, links verdeckt aber noch immer der ansteigende Hang den Fernblick und immer wieder späht das Auge nach Süden, wo hinter dem Habelschwerdter Gebirge ferner und höher das Adlergebirge sichtbar wird. Rings umgeben die waldgekrönten Rücken den fruchtbaren Boden des Talkessels, dessen wellige Fläche überall dem Ackerbau und der Viehzucht dienstbar gemacht ist. Neben den Dörfern finden sich zahlreiche Einzelsiedelungen, häufig an die Flußläufe gerückt; das Ziegeldach herrscht vor, doch sind die Strohdächer noch nicht ausgestorben. Beim Überschreiten der Steine öffnet sich endlich auch nach links ein kurzer Blick ins Neißetal, aber schon ziehen vor uns die regelmäßigen Linien der Festungswerke von Glatz unsere Aufmerksamkeit auf sich. Wir überschreiten die in ihrem schmalen Bett lebhaft fließende Neiße und fahren vereint mit der Strecke, die von Breslau über Strehlen und Münsterberg durch den Paß von Wartha das Glatzer Becken betreten hat, in den Hauptbahnhof von Glatz ein, der noch ziemlich weit vor der Stadt **Glatz** liegt. Einige Züge fahren noch weiter zum Bahnhof Glatz-Stadt, zwischen den von Friedrich dem Großen angelegten Befestigungen links auf dem Schäferberg und den hochaufragenden Wällen der alten Feste rechts, an der Neiße entlang. Schöne Spazierwege ziehen sich rechts oben unter den Steinböschungen der Festungswerke entlang, überragt von dem Donjon, dem runden, dicken Turm, von dem man einen unvergleichlichen Rundblick über die Gebirgsumrahmung **Donjon** des ganzen Glatzer Kessels genießt; dann folgt rechts die Stadt mit dem Rathausturm und dem stumpfen Turme der uralten Pfarrkirche. Wieder dicht neben der Neiße ist der Stadtbahnhof und von hier verzweigen sich die Linien nach den berühmten Badeorten der Grafschaft, nach Reinerz und **Badeorte** Kudowa im Westen, Langenau und Wölfelsgrund im Süden, Landeck im Osten. Glatz ist eben auch der politische und wirtschaftliche Mittelpunkt des weiten Beckens und wenn auch die Festung nicht mehr die Bedeutung besitzt, die ihr in den Kriegen Friedrichs des Großen und noch später zur napoleonischen Zeit innewohnte, wo sie 1807 in harter Belagerung durch Bayern und Württemberger bis zum Friedensschluß von Tilsit ausharrte, so ist doch die altertümliche, gewerbfleißige Stadt die Krone der Grafschaft und mit dieser ein Juwel der schlesischen Landschaft.

Abschließend gibt es zur Strecke zwischen Eulengebirge und Waldenburger Bergland auch noch eine hübsche Panoramakarte von 1935 (Ausschnitt):



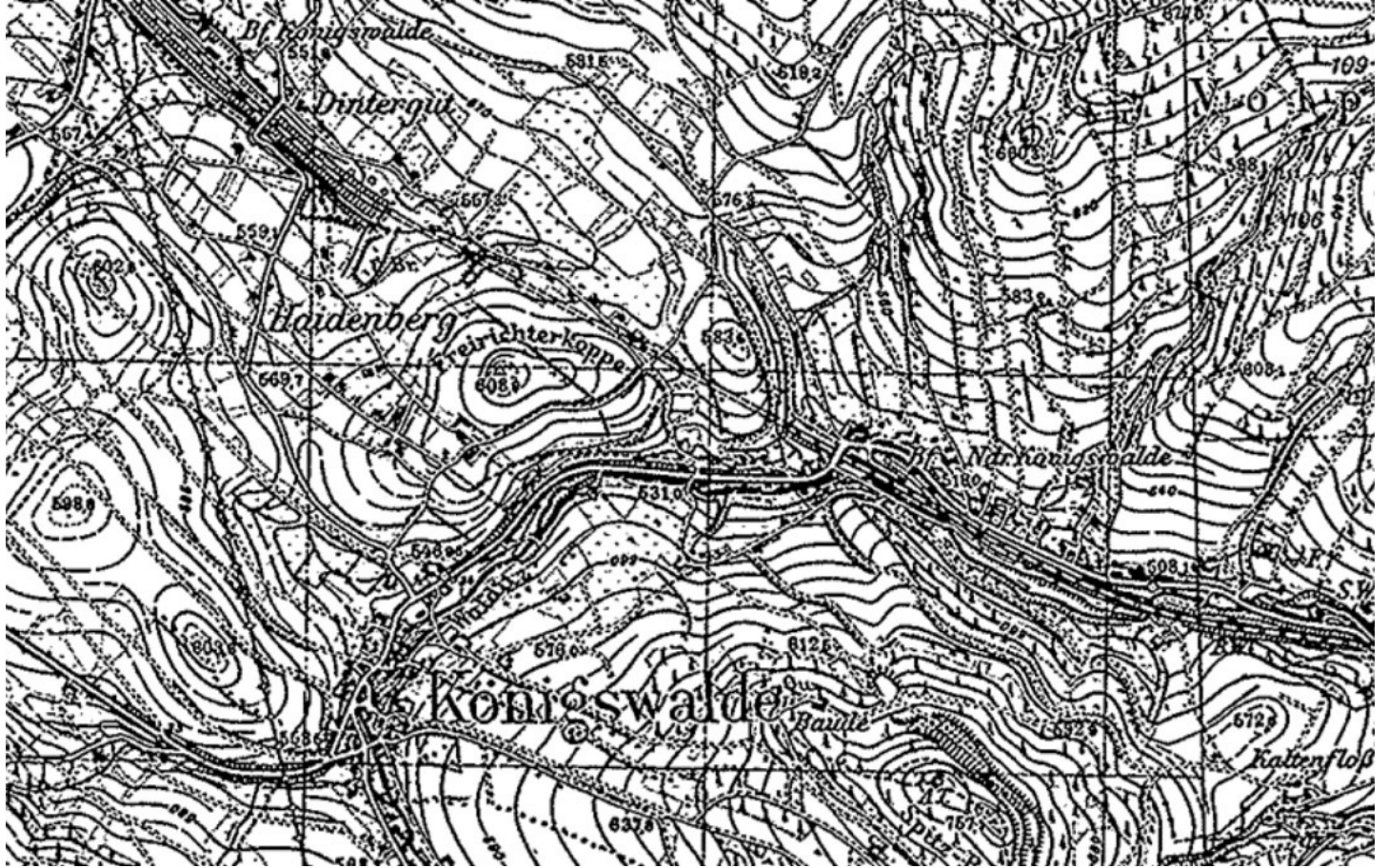
Der Ausbau mit dem zweiten Gleis erfolgte dann ab etwa 1907 mit den benötigten zweiten Röhren für die Tunnel und dem jeweils zweiten Brückenüberbau.

Zu den Tunnelbauten

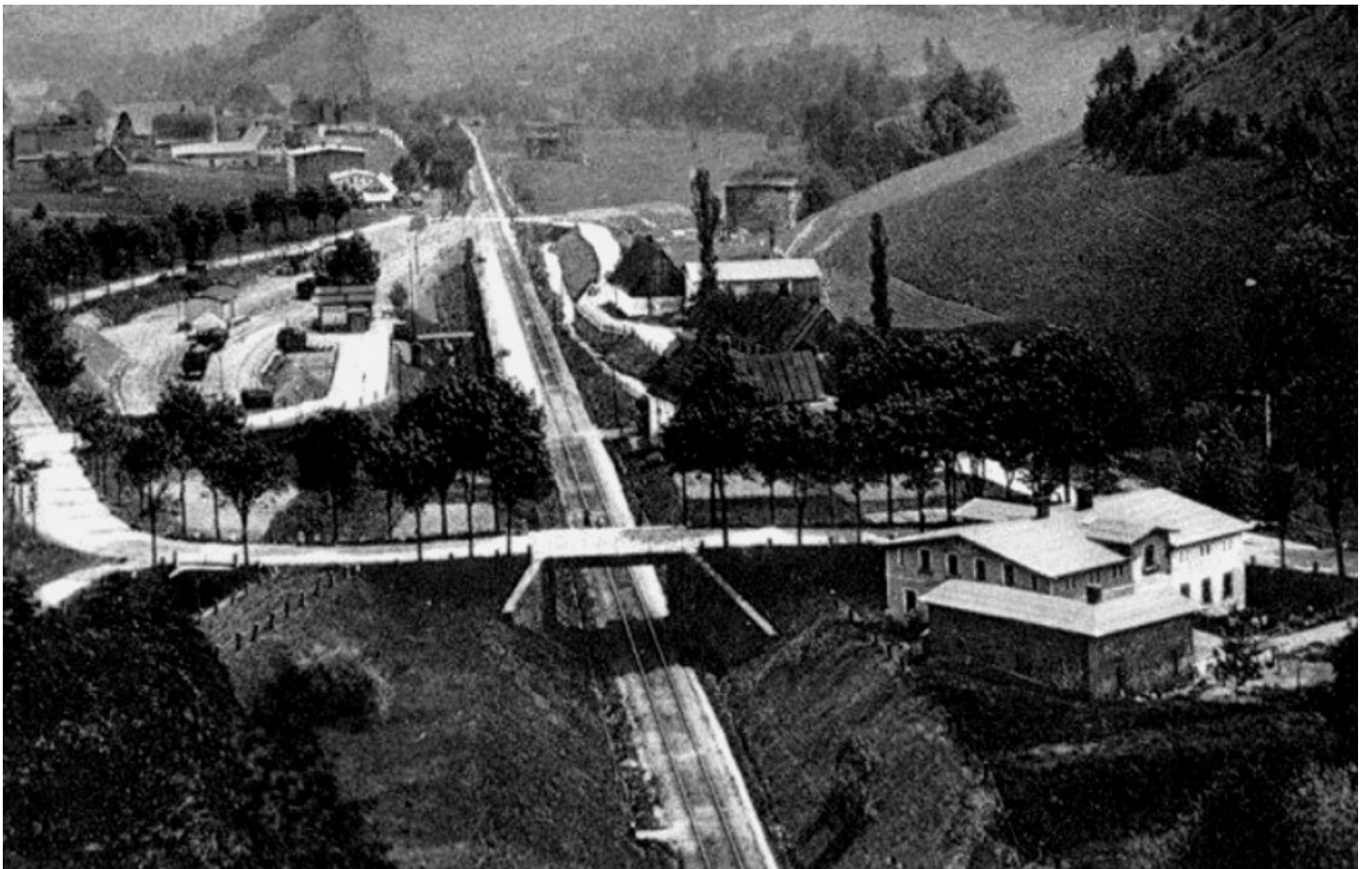
Die Bahnstrecke Glatz-Dittersbach hat 3 Tunnel mit insgesamt 6 eingleisigen Tunnelröhren. Die jeweils zweiten Röhren wurden zwischen 1909 und 1911 fertiggestellt, der zweigleisige Betrieb auf der Gesamtstrecke 1912 aufgenommen. Auf einer Streckenkarte der RBD Breslau von 1940 können wir die Betriebsstellen und die Lage der Tunnel nachvollziehen:



Der südlichste dieser Tunnel ist der „Freirichterkopfen-Tunnel“ (Länge 1168m, Lage ab Km 34,6) zwischen Nieder-Königswalde und Königswalde. Ein Messstischblatt-Auszug von 1934:



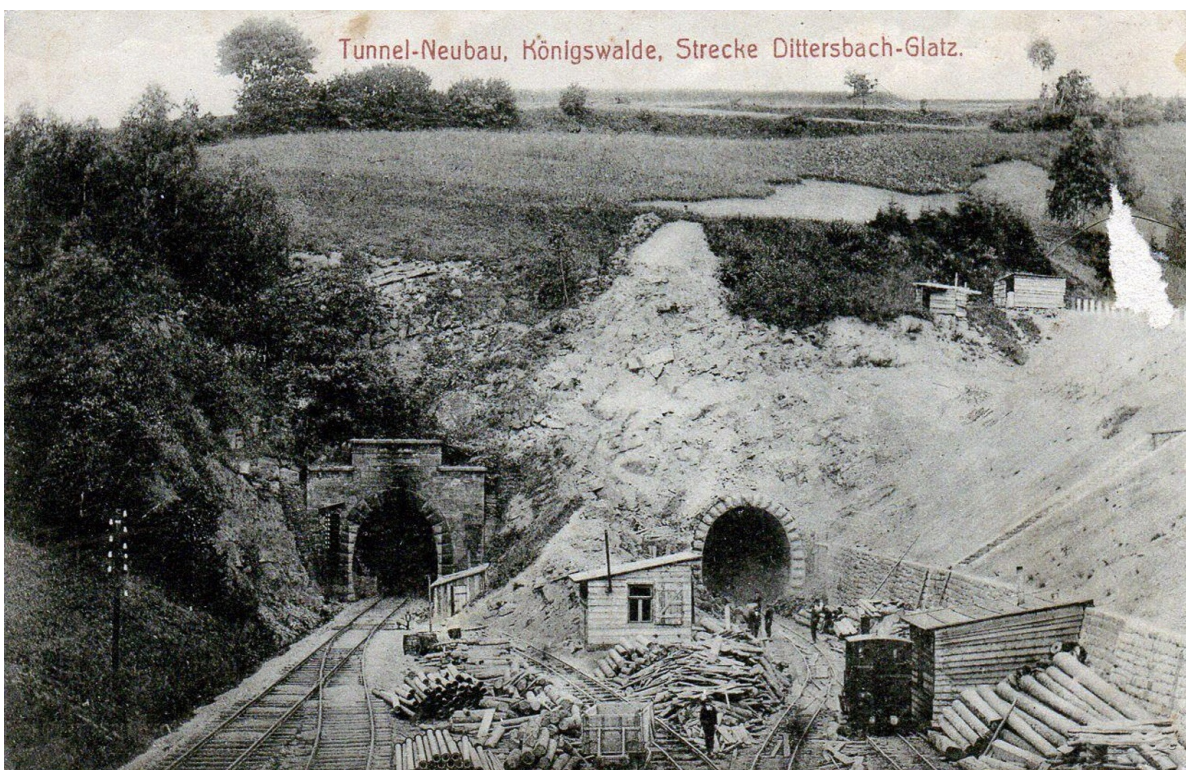
Vom Bahnhofsgelände des Bahnhofs Nieder-Königswalde gibt es ein Foto von etwa 1900, welches oberhalb des Tunnels mit Blickrichtung Ost aufgenommen wurde:



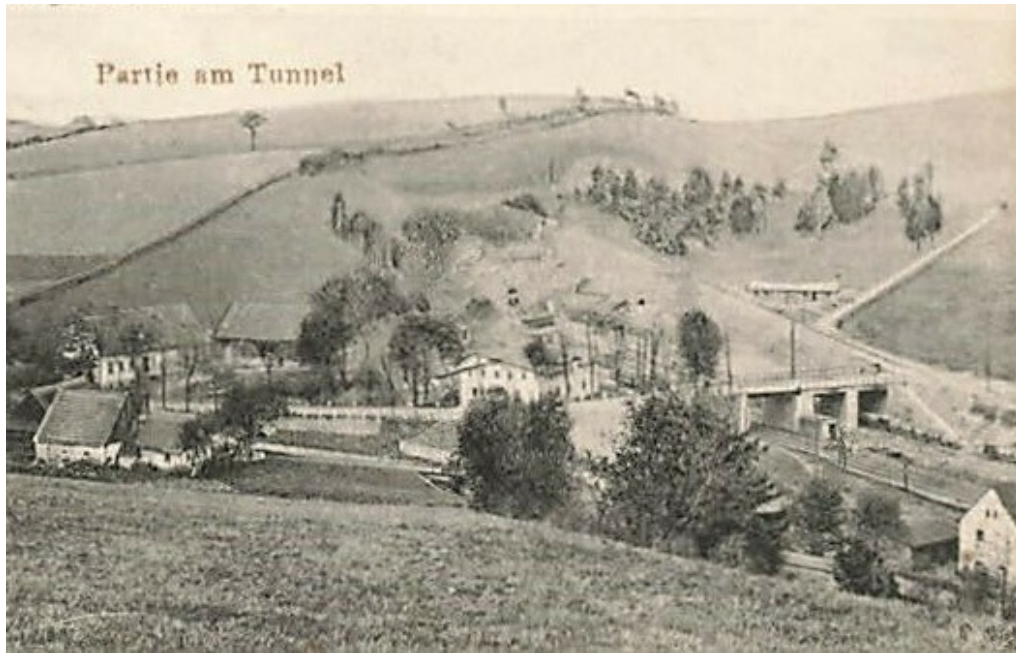
Auch von der anderen Seite diese Tunnels gibt es eine historische Aufnahme des Fotografen Klambt aus Neurode mit dem Einfahrsignal des Bahnhofs Königswalde:



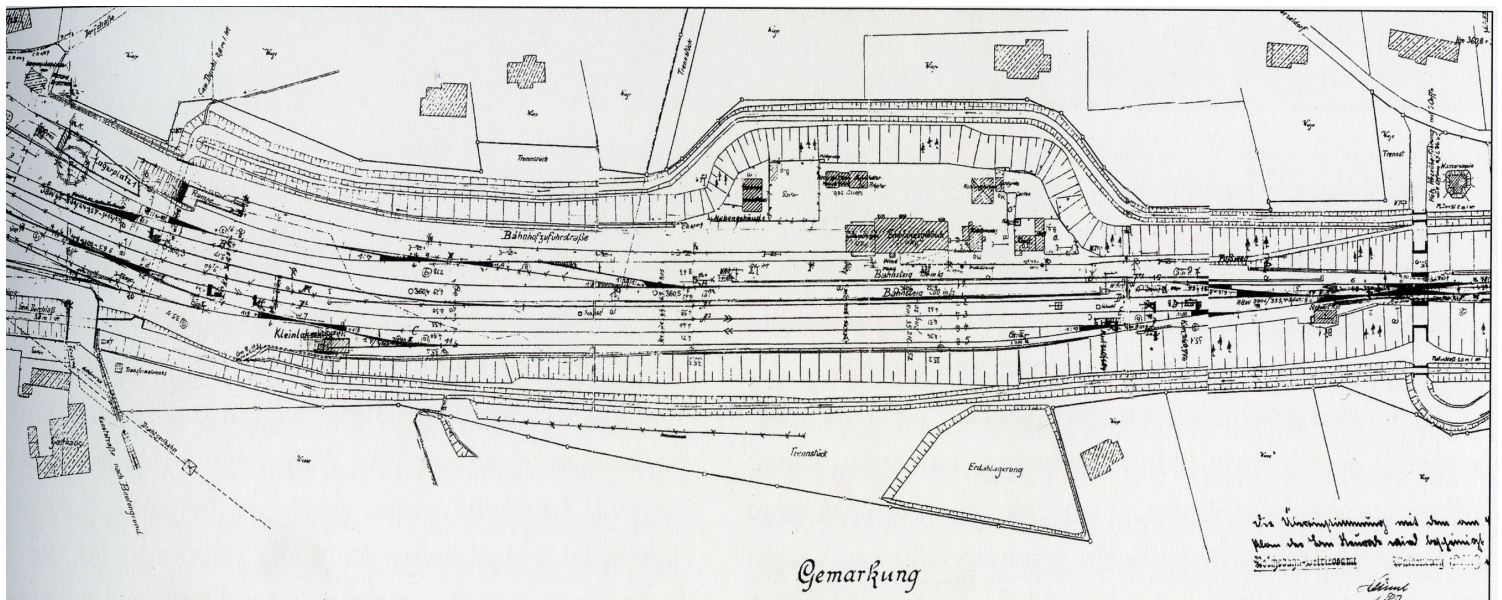
Zurück zur Ostseite des Tunnels, gibt es eine Fotografie vom Bau der zweiten Tunnelröhre (etwa 1909), der unter Zuhilfenahme einer kleinen Baulokomotive erfolgt war.



... und wieder auf der westlichen Seite die „Partie am Tunnel“ in Königswalde von etwa 1913 (sehr starker Ausschnitt):



Die hier abgebildete Spannbeton-Brücke in der östlichen Bahnhofsausfahrt ist auch auf einem Gleisplan von 1926 gut zu erkennen:



Schließlich gehört hierher auch das Foto von Jürgen Court und wir können sehen, dass sich die Position des Einfahrsignals Ost über die vielen Jahrzehnte nicht verändert hat. Der Ort „Königswalde“ ist heute „Bartnica“.

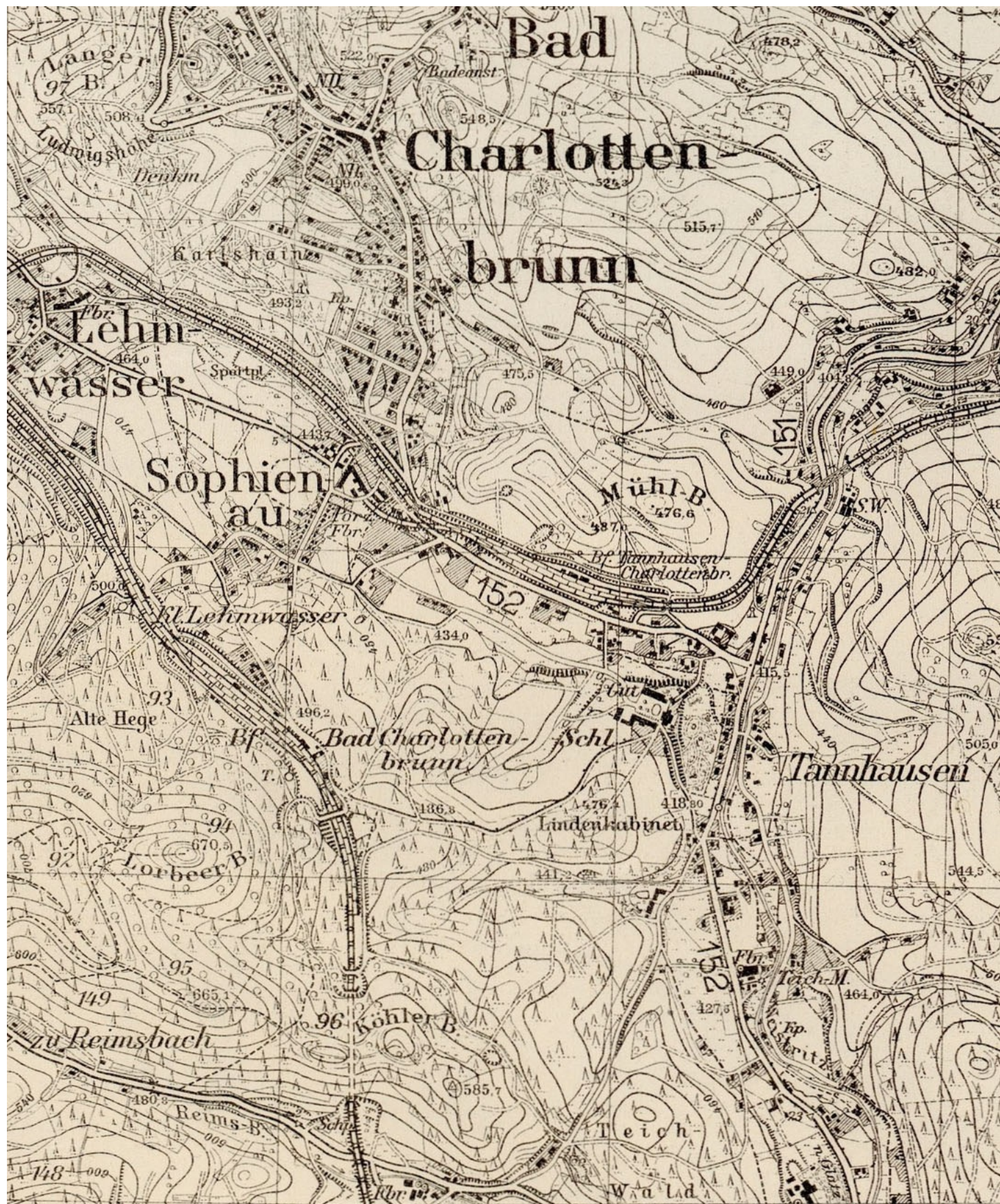


„Nieder Königswalde“ ist heute „Swierki Dolne“ und hier gab es 2012 und 2016 Sonderfahrten mit Dampflokomotiven:

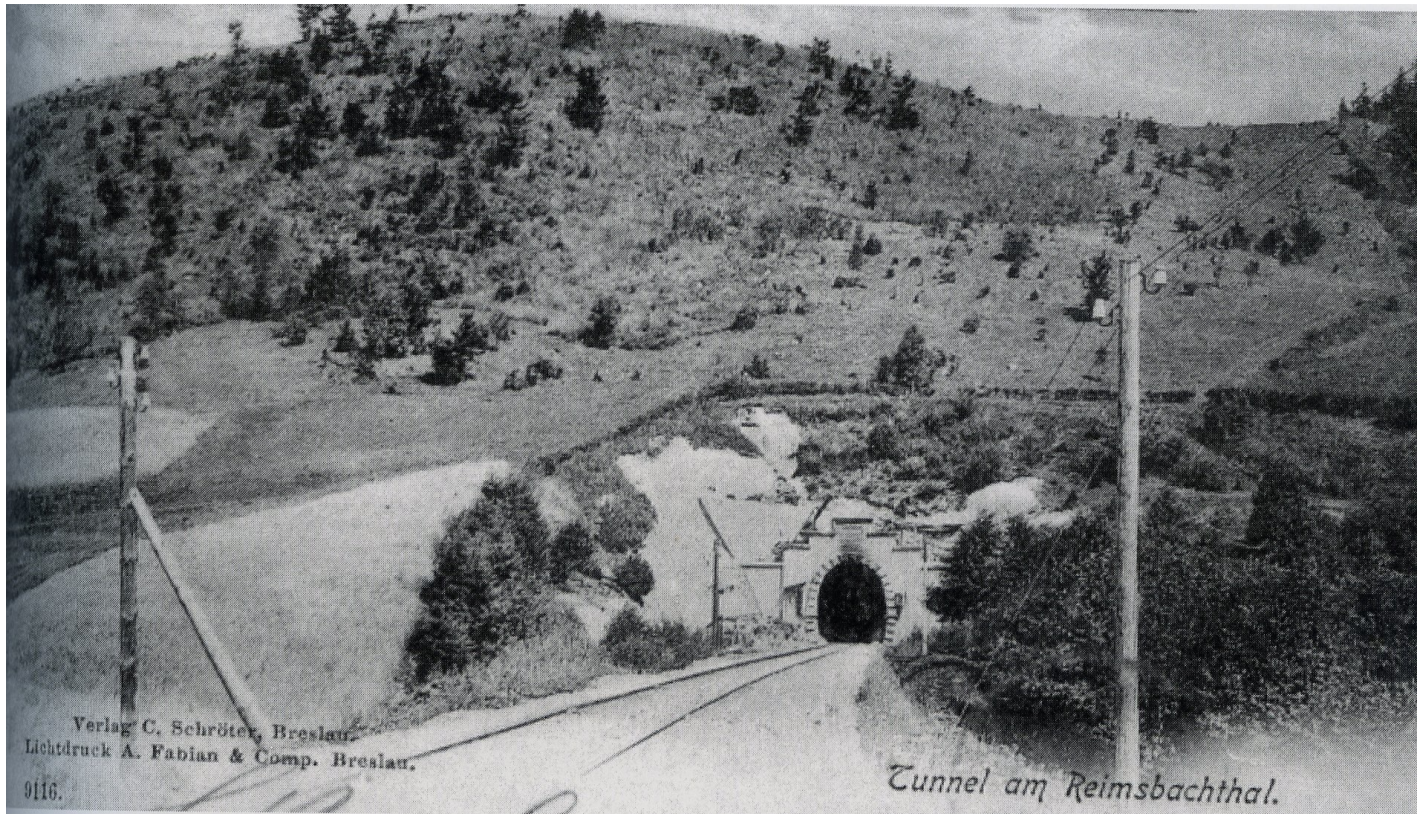




Der mittlere der drei Tunnel auf dieser Strecke ist der „Köhlerberg-Tunnel“ bei Bad Charlottenbrunn (Länge 377m, Lage ab Km 44,28), hier auf einem Messtischblatt von 1939:



Auch von diesem Bauwerk existiert eine historische Fotografie, und zwar vom südlichen Tunnelportal etwa um 1900 - die Strecke ist noch eingleisig:



Eine Sonderfahrt der Lok Pt47 112 aus Wolsztyn führte im Jahr 2008 auch durch diesen Tunnel, der nunmehr bei Jedlina Zdroj liegt. Die Strecke wird hier seit Längerem nur noch eingleisig betrieben.



Schließlich kommen wir auch noch zum nördlichsten dieser Tunnel, nämlich dem „Ochsenkopftunnel“ zwischen dem Steingrund und Dittersbach (Länge 1604m, Lage ab Km 47,99). Ein Auszug aus dem Messtischblatt von 1939:



Der Bau dieses Tunnels ist in der „Zeitschrift für Bauwesen“ 1880 behandelt worden. Neben der ausführlichen Beschreibung der Bautechniken und der Werkzeuge sind auch Lageplan, Profil und Bauablauf gezeigt:

Fig. 1. Situation.

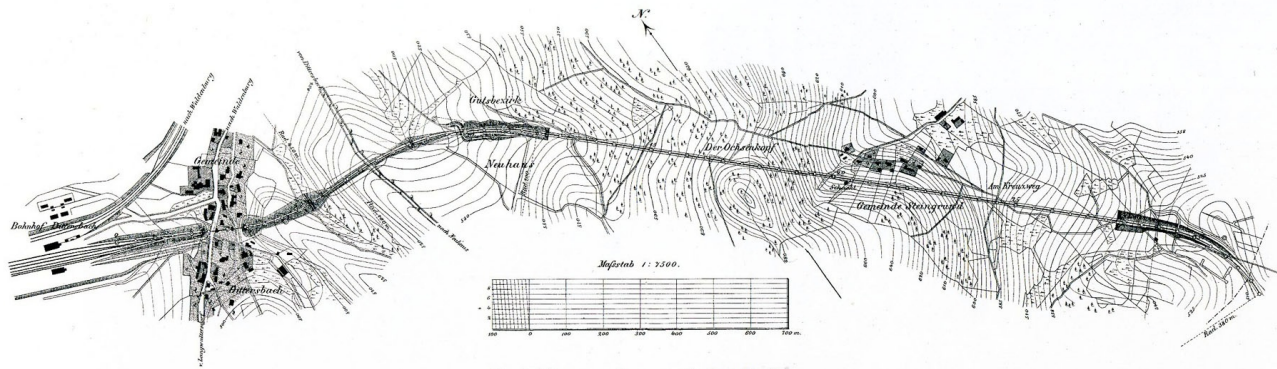


Fig. 2. Längen- und geognostisches Profil.

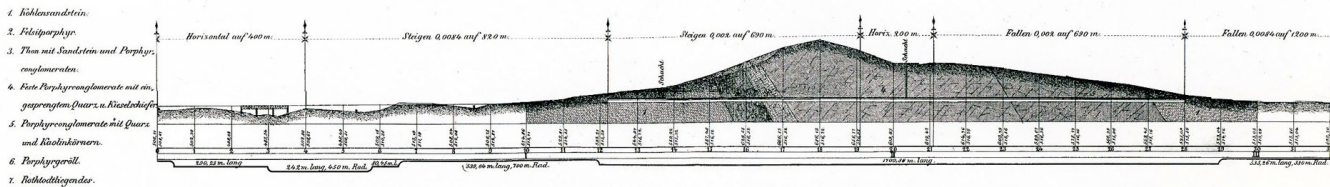
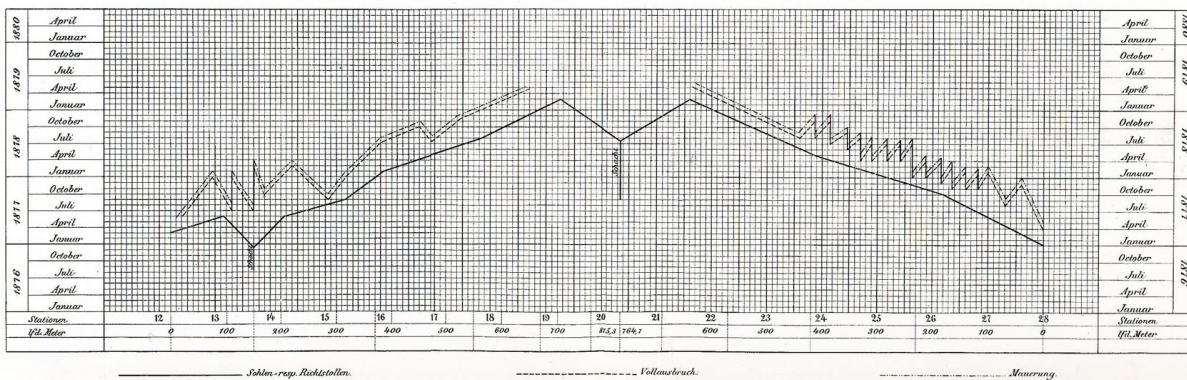


Fig. 3. Graphische Darstellung des Fortgangs der Tunnelarbeiten.



Auch hier gibt es eine historische Fotografie der beiden Nordwest-Portale kurz nach Fertigstellung der zweiten Röhre, etwa von 1911:



Von den Südost-Portalen ist eine Postkarte von etwa 1912 erhalten, die auch noch einen Güterzug mit einer P8-Lokomotive zeigt:



Ebenfalls hier ist eine Fotografie mit den beiden Portalen etwa um 1925 entstanden:



Etwa 300m vor den südöstlichen Tunnelausgängen liegt der Haltepunkt „Steingrund“



Die westlichen Portale des Ochsenkopftunnels wurden 1945 durch die Deutsche Wehrmacht auf 50m gesprengt und durch die PKP nach Wiederaufbau am 20.8.1946 erneut in Betrieb genommen.

Das zweite Gleis auf der gesamten Strecke wurde nach 1945 durch die sowjetischen Freunde nach bekanntem Muster abgebaut und erst ab 1955 durch die PKP sukzessive wieder eingerichtet.

„Steingrund“ ist heute „Jedlina Gorna“ und „Waldenburg-Dittersbach“ heisst „Walbrzych Glowny“.

Auch der Ochsenkopf-Tunnel ist seit Längerem nur noch eingleisig im Betrieb.

Das Nordwest-Portal nach dem Wiederaufbau, hier im Jahr 2005:



sowie von der südöstlichen Seite



Die südliche Röhre des Ochsenkopftunnels dient der Bevölkerung als kürzester Fußweg zwischen Walbrych und Jedlina Zdroj:



Hiermit möchte ich den kleinen Bericht zu dieser schlesischen Gebirgsbahn schließen.

Jürgen Hanelt

