

Die Eisenbahnstrecke Reinerz - Kudowa-Sackisch wird gebaut!

Heinz Wolff

Grafschafter Bote 11/2000

Verlag, Zentralstelle Grafschaft Glatz e.V., Lüdenscheid
Druck, BHM Brinkmann Henrich Medien GmbH, Meinerzhagen

Digitalsiert und mit Microsoft-Word 2010 © neu gesetzt.
Verwendete Schriftart Palationo Linotype.
Rainer Welzel, Stockach, 2012.

Die Eisenbahnstrecke Reinerz - Kudowa-Sackisch wird gebaut!

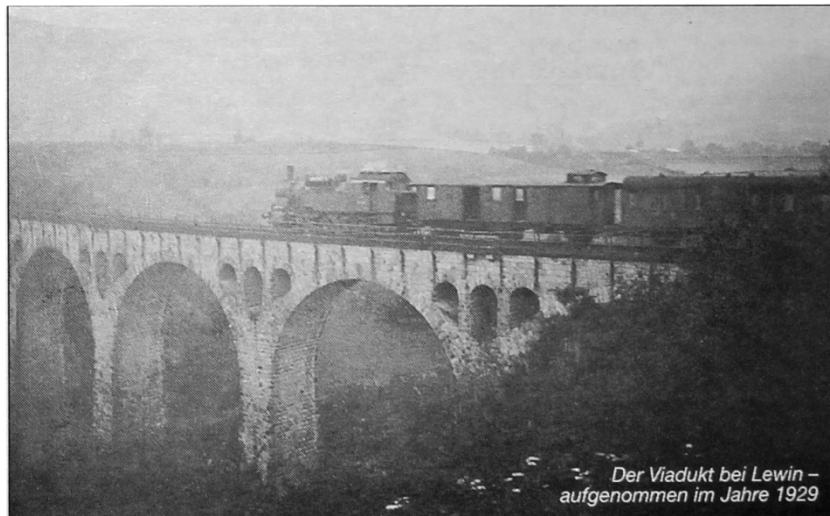
Die Gemeinde Sackisch, mein Heimaort, lag im äußersten Zipfel der Grafschaft Glatz. Mit einem Eck ragte sie in die Tschechoslowakei. Rundherum war es durch die umgebenden Mittelgebirge für uns eine kleine Welt für sich.

Mit welcher Freude mögen unsere Vorfahren die Nachricht aufgenommen haben, als sie hörten, daß eine Eisenbahn von Reinerz bis Sackisch und Schlaney gebaut werden soll.

Bis zu diesem Zeitpunkt war nämlich unsere Gegend, ich meine alle Ortschaften, die hinter dem Hummel lagen, nur mit der Postkutsche oder mit pferdebespannten Gefährten zu erreichen. Zu dieser Zeit verkehrte nämlich von der Kreisstadt Glatz bis zur Stadt Reinerz die sogenannte Weistritzbahn. So verwunderlich dieser Name auch sein mag, gibt es dafür eine Erklärung. Die Weistritz, ein Bach, ein Fluß, der im Schmelzetal bei Bad Reinerz seine Quelle hatte und in Glatz in die Neiße mündete. Etwa um das Jahr 1905 wurde die Bahn weitergebaut. Nach Fertigstellung des Bahnbaus wurde mein Vater, ein junger Mann von Breslau, der späteren Haupt-

stadt Niederschlesiens, nach Sackisch versetzt und wurde Lokomotivführer.

Nun fuhr die Bahn von Glatz über die Heilbäder Altheide und Reinerz durch das so landschaftlich schöne Höl-



lental bei Rückers, zur Endstation Sackisch. Zu gewissen Zeiten fuhr die Bahn noch bis Schlaney, wo dann die Mettau, der Grenzfluß zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei, Einhalt gebot. Somit war die Verkehrsader, die uns mit Schlesien und dem Rest der Welt verband, hergestellt.

Von Reinerz fuhr die Bahn über Berge und Täler immer etwas ansteigend, bis ein schriller Pfiff der Lokomotive ankündigte, daß man in einen längeren Tunnel einfuhr. Die folgende Dunkelheit sollte wohl keinen Reisenden erschrecken. Nach einem weiteren Pfeifton war das Tageslicht wieder da, und kurz darauf

war die Station Keilendorf erreicht, ein kleines Dörfchen mit verstreut liegenden Häuschen, das unterhalb des Stationsgebäudes in einem Talgrund lag. Von nun ab ging die Fahrt über die ganze Breite des Ratschenberges in weit ausladenden Kehren immer talwärts. Man konnte also eine breite Mulde mit den darin liegender Ortschaften übersehen. Im Hintergrund erhoben sich die Randgebirge der Heuscheuer und der „Wilden Löcher“ bei Bukowine. Nach jeder Kehre war es möglich, diese wunderbare Landschaft durch das langsame Fahren in einem anderen Blickwinkel so richtig zu genießen.

Ein schriller Pfiff ließ aufhören und der bedeutete, daß nun ein etwas kürzerer Tunnel durchfahren wurde. Nach einer verhältnismäßig kurzen Entfernung fuhr die Bahn über das Viadukt bei und über dem Städtchen Lewin.

Ich habe das beiliegende Foto im Jahr 1929 aufgenommen, der Lokomotivführer war mein Vater Artur Wolff. Der Bahnhof, das Stationsgebäude, lag etwa 25 Minuten Fußmarsch vom Ort entfernt.

Besonders im kalten Winter erinnere ich mich an ein kleines eisernes Öfchen, das im Fahrkartenraum stand, gemütliche Hitze ausstrahlte und nebenan stand eine Bank aus Holz. Der damalige Bahnhofsvorsteher Olbrich war alles in einer Person. Er verkaufte Fahrkarten, ließ als Fahrdienstleiter mit der roten Mütze die Züge abfahren und hielt wahrscheinlich auch das kleine Öfchen am Brennen.

Das waren Zeiten, die ich nicht vergessen möchte. Nun war es nur noch 8-10 Minuten Fahrt und die Endstation Kuldowa-Sackisch war erreicht.

Allerdings gab es bei uns auch sehr strenge Winter. Dann hatte so eine Reise mit der Bahn auch manchmal ihre Tücken; denn es war nicht ungewöhnlich, daß der Zug in einer Schneewehe stecken blieb. Stunden bei Tag und auch bei Nacht konnten dann vergehen, bis eingetroffene Schneepflüge und Arbeitskolonnen (Rotte) den Kampf gegen Schneestürme, Eis und Kälte gewonnen hatten.

Zur Herbstzeit, wenn die Tage etwas kürzer wurden und die Dunkelheit früher einsetzte, dann haben die Reisenden, die am Lewiner Bahnhof auf den Zug warteten, ein wunderschönes Schauspiel erleben können.

Plötzlich erschien am oberen Ratschenberg eine gelblich schimmernde Schlange, die sich kurz zeigte und wieder verschwand. Kurz darauf erschien sie wieder an einem anderen Ort. Es war aber keine Schlange, die sich am Bergrücken hinab wälzte, sondern unsere Bahn. Die Lokomotive und die einzelnen Wagen und Abteile waren erleuchtet. Ab und an war sie nicht zu sehen, wenn sie an Kehren ihre Richtung geändert hatte, oder durch Senken oder kleinere Mulden fuhr. Von den umstehenden Reisenden wurde diese Erscheinung freudig und lauthals aufgenommen. Nach geraumer Zeit fuhr der Zug in den Bahnhof Lewin ein und der Berg lag im Dunkeln. Das

Bahngelände von Kudowa-Sackisch war doch weiträumig und breit angelegt. Es gab einen Lokomotivschuppen und davor eine Drehscheibe.

Da eine Dampflok ohne Kohle und Wasser nicht fahren kann, gab es auch einen Wasserturm und eine Wassertankstelle. Der Kohlenbunker nebendran. In einem Nebenbau des Lokschuppens gab es Tages- und Übernachtungsräume sowie ein Bad für evtl. weiteres Fahrpersonal. Es gab Rangiergleise und weitere Anschlüsse für die Mech. Weberei Christian Dierig, eine Ladestraße, zu einem

großen Holzplatz, zur Güterhalle mit einer Rampe und einer Viehrampe. An der konnten die Fleischereibetriebe der Umgebung das Schlachtvieh, welches sie jeden Mittwochmorgen am Großmarkt in der Stadt Münsterberg gekauft hatten, am Nachmittag ausladen. Natürlich mußte es für all diese Einrichtungen auch ein Stellwerk geben.

So habe ich die Endstation „dar kleinen Bimmelboahne“ erlebt und geschildert.

Heinz Wolff