



WESTPREUSSEN JAHRBUCH

Wirtshaus Museum
Kwidzyna



Eisenbahnen in Westpreußen

Geschichtliche Entwicklung der Privat- und Staatsbahnen bis 1920

Von Hans-Wolfgang Scharf

Einleitung

In den nachstehenden Ausführungen soll ein Versuch einer zusammenfassenden Darstellung des Eisenbahnwesens in einem Bereich unternommen werden, den man, geht man von den politischen Grenzen zwischen dem September 1939 und dem Frühjahr 1945 aus, in etwa als das Gebiet des *Reichsgaues Danzig-Westpreußen* bezeichnen kann. Da aber die eisenbahnmäßigen Abgrenzungen zu keiner Zeit mit denen der staatlichen übereinstimmten, ist eine absolut genaue Definition nicht möglich, sondern im Laufe der annähernd 100jährigen Entwicklung waren die Bereichsbestimmungen immer etwas fließend. Insofern soll daher auch für die nachfolgenden Ausführungen immer der Bereich behandelt werden, den die von der Deutschen Reichsbahn zum 1. November 1939 neu geschaffenen Reichsbahndirektion (RBD) Danzig umfaßte. Dies war, betrachtet unter der staatlichen Abgrenzung bis zum Jahre 1921, weitgehend der Raum der damaligen preußischen *Provinz Westpreußen* und nach dem September 1939 der des *Reichsgaues Danzig-Westpreußen*. Auch sollen die nachstehenden Ausführungen sich weitgehend auf den eisenbahnhistorischen und eisenbahntechnischen Bereich zwischen 1851 und 1945 beschränken, dort jedoch wo es zur Darstellung der Gesamtzusammenhänge erforderlich ist, kann die Entwicklung des staatlichen Bereichs nicht völlig ausgeklammert werden. Hier sei aber der interessierte Leser auf den Sonderdruck aus Band 29 (1979) des *Westpreußen-Jahrbuchs* von Hans-Jürgen Schuch „*Westpreußen im 20. Jahrhundert*“ verwiesen, der die historische Entwicklung Westpreußens in dem zu behandelnden Zeitraum weitgehend nachvollzieht.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Westpreußen ab 1841

a) Planung und Bau der Preußischen Ostbahn

Nachdem am 7. Dezember 1835 mit der *Ludwigseisenbahn* zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche Eisenbahn ihren Betrieb aufgenommen hatte, entstanden überall in den deutschen Ländern weitere Eisenbahnbauten, die mit Ausnahme der vom Braunschweigischen Staat gebauten und 1838 in Betrieb genommenen Strecke Braunschweig – Wolfenbüttel alle als Privatunternehmen gebaut wurden. In noch zahlreicherem Maße bildeten sich Eisenbahngesellschaften, Baugesellschaften oder Interessentengruppen, die bei ihren Regierungen um die Genehmigung von Konzessionen zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen einkamen. Um in diese Flut der Bahnbauinteressen eine einigermaßen geregelte und der staatlichen Ordnungsauffassung entsprechende Einflußnahme des Staates zu bringen, erließen die einzelnen deutschen Staaten nach und nach Eisenbahngesetze. In Preußen war durch das Gesetz vom 3. November 1838 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen unter Vorbehalt verschiedener staatlicher Betriebs-

Wirtschaftswissenschaften
Kulturwissenschaften

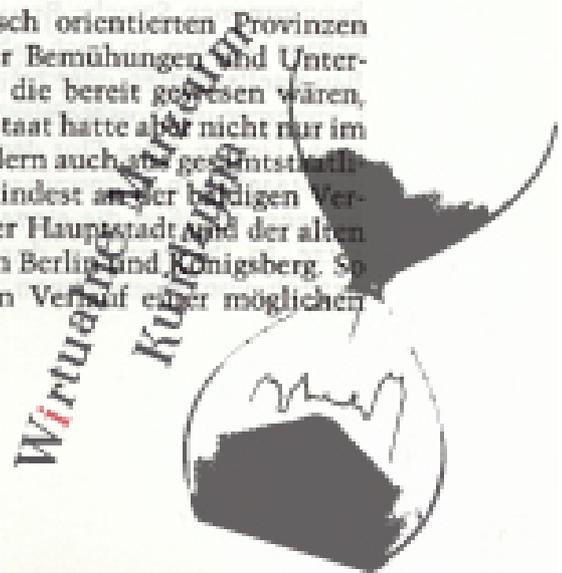


rechte Privatunternehmungen prinzipiell überlassen worden. Es war damit zunächst absoluter Anhänger des reinen *Privatbahngedankens*. Unter dieser Prämisse entstanden alsbald in den preußischen Provinzen zahlreiche Eisenbahnbauten, die von den verschiedensten Gesellschaften ausgeführt, nach und nach größere Streckenbereiche erbauten.

Aber bereits Mitte der vierziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts erlahmte als Folge einer damaligen wirtschaftlichen Rezessionsphase in Verbindung mit einer größeren Finanzkrise das Interesse des Kapitals an Eisenbahnbauten. Immer mehr Gesellschaften wandten sich an den Staat, sie bei der Ausführung der geplanten, projektierten oder in Bau befindlichen Eisenbahnbauten zu unterstützen. Daher sah sich die preußische Regierung gezwungen, von ihrer bisherigen Eisenbahnpolitik abzugehen und durch Zinsgarantien, Erleichterungen bei der Grundbeschaffung oder aber auch durch direkte Unterstützungen der Gesellschaften regelnd einzugreifen. Noch aber huldigte sie auch weiterhin dem *Privatbahngedanken*. An einen eigenen Eisenbahnbau auf Staatskosten und den Betrieb von Eisenbahnen unter staatlicher Regie wie in anderen deutschen Ländern dachte sie damals noch nicht. Erst ab etwa 1850 widmete sich der preußische Staat selbst dem Bahnbau und in der Folgezeit übernahm er dann den Betrieb der großen Privatbahnen in seine Verwaltung, dem dann später als letzter Schritt die Übernahme der Bahn durch den Staat, also die eigentliche *Verstaatlichung* folgte. Noch bis weit in die siebziger Jahre hinein waren in Preußen die von Privatgesellschaften in Betrieb genommenen jährlichen Streckenkilometer erheblich größer als die in Staatsbetrieb. Erst durch die konsequente Eisenbahnpolitik Bismarcks tritt ab 1878 das Übergewicht des Staates deutlich hervor und es entstand mit den *Königlich Preußischen Staatseisenbahnen* das größte Staatsbahnnetz in Deutschland.

Auch in den östlichen preußischen Provinzen entwickelte sich unter Privatinitiative sehr rasch ein größeres Eisenbahnnetz. Als erste dieser großen, den deutschen Osten erschließenden Eisenbahngesellschaften wurde durch Kabinettsordre vom 24. März 1841 die *Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft* gegründet. In den folgenden Jahren entstanden in beiden schlesischen Provinzen, in Posen, Brandenburg und Pommern zahlreiche weitere Eisenbahngesellschaften, die sich intensiv dem Bahnbau und damit der Erschließung des Landes widmeten. Naturgemäß war aufgrund der wirtschaftlichen Situation dieser Provinzen oder dem Wunsch, der ober-schlesischen Kohle in Konkurrenz mit der über See eindringenden englischen Kohle größere Absatzmärkte zu eröffnen, eine Verzinsung des Anlagekapitals gesichert, so daß sich auf dem Kapitalmarkt die erforderlichen Gelder zum Bau dieser Bahnen zumeist rasch aufbringen ließen.

Anders aber sah es in den überwiegend agrarisch orientierten Provinzen *Ostpreußen* und *Westpreußen* aus. Trotz staatlicher Bemühungen und Unterstützungsangebote fanden sich keine Unternehmer, die bereit gewesen wären, Bahnen in diesem Bereich zu bauen. Der preußische Staat hatte aber nicht nur im Interesse der Erschließung der beiden Provinzen, sondern auch aus gesamtstaatlichen und militärischen Gründen ein Interesse, zumindest an der baldigen Verwirklichung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Hauptstadt und der alten Krönungsstadt der preußischen Könige, also zwischen Berlin und Königsberg. So hatte er bereits 1841 Vorarbeiten für den günstigen Verlauf einer möglichen



Eisenbahnlinie eingeleitet, durch Kabinettsordre vom 31. Dezember 1842 wurden Detailuntersuchungen über die günstigste Streckenführung angeordnet, deren Ergebnisse aber erst am 2. November 1844 dem Staatsministerium vorgelegt wurden. Am 14. Januar 1845 beschloß dieses dann eine Festlegung des notwendigen Weichselüberganges bei Dirschau und die weitere Linienführung über Elbing nach Königsberg. Da die vorausgegangenen Debatten und Abstimmungen in den ständischen Ausschüssen aller Provinzen zu dem Ergebnis geführt hatten, daß der Bau der großen Brücken über Weichsel und Nogat und der damit verbundenen Strom- und Deichbauten vom Staat übernommen werden sollte, wurden nunmehr diese in Angriff genommen, während für den eigentlichen Bahnbau, der als Ostbahn bezeichneten Strecke sich weiterhin kein Unternehmer fand. Nachdem die als Folge der Mißernte von 1846 eingetretene Geldkrise erkennen ließ, daß in absehbarer Zeit auch nicht mit dem Bau und Betrieb dieser Eisenbahn durch eine Privatgesellschaft zu rechnen sei, wurde durch Kabinettsordre vom 7. November 1846 der Bau einer Eisenbahn nach den beiden Provinzen auf Staatskosten angeregt. Bereits durch eine vorhergehende Kabinettsordre vom 16. Januar 1846 war mit dem Bau bei Elbing auf Rechnung des Eisenbahnfonds begonnen und die Streckenführung in diesem Raum auf den Weg Elbing – Schlobitten – Mühlhausen – Braunsberg festgelegt worden.

Mit der Ordre vom 7. November 1846 wurde gleichzeitig der einzuberufende Vereinigte Landtag um die Bewilligung der erforderlichen Geldmittel gebeten. In der Vorlage wurde darauf hingewiesen, daß sich selbst unter Beteiligung des Staates keine Gesellschaft finden lasse, die eine Eisenbahn von Berlin nach Königsberg zu bauen gewillt sei und daher der Staat auf eigene Rechnung den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn übernehmen müsse. Mit dieser Vorlage ging Preußen aus militärischen, erschließungsmäßigen und wirtschaftlichen Gründen zwangsweise vom Privatbahngedanken als alleinigem Erbauer und Betreiber von Eisenbahnen ab. In der Sitzung des Vereinigten Landtages vom 7. bis 9. Juni 1847 wurde die Vorlage jedoch dadurch abgelehnt, daß dieser die zum Bau erforderliche Anleihe mit der Frage der Kontrolle des Staatshaushaltes koppelte. So mußten zum 1. Oktober 1847 die begonnenen Streckenarbeiten im Bereich Elbing wieder eingestellt werden, während die Strom- und Deichbauten in beschränktem Umfang weitergeführt werden konnten. Auch war es möglich, im Bereich Driesen mit Streckenarbeiten in geringem Umfang zu beginnen. In Auswirkung der Unruhen des Jahres 1848 waren Landtag wie Regierung nun geneigt, den Fragen des Baus und Betriebs von Eisenbahnen auf Staatskosten aufgeschlossener gegenüber zu stehen, so daß durch eine weitere Ordre vom 14. Juni 1848 nunmehr auch von Driesen ausgehend in Richtung Bromberg, wie auch in den Bereichen Schneidemühl und Kreuz mit den Arbeiten begonnen werden konnte. Ende September 1848 konnten bereits 1300 Arbeiter beim Bau der Ostbahn beschäftigt werden. Nachdem der neue Handelsminister v. d. Heydt sich beim Bau und Betrieb von Eisenbahnen für das „Gemischte System“ entschieden hatte, beschloß die preußische Regierung Anfang 1849 künftighin den Eisenbahnbau nicht mehr ausschließlich privaten Gesellschaften zu überlassen, sondern im Interesse der Landesverteidigung bestimmte Strecken zu denen auch die Ostbahn gehörte, für Rechnung des Staates bauen zu lassen.

Nach der Annahme des Gesetzes vom 7. Dezember 1849, das die Regierung nunmehr auch offiziell zum Bau ermächtigte, wurden die Arbeiten in große

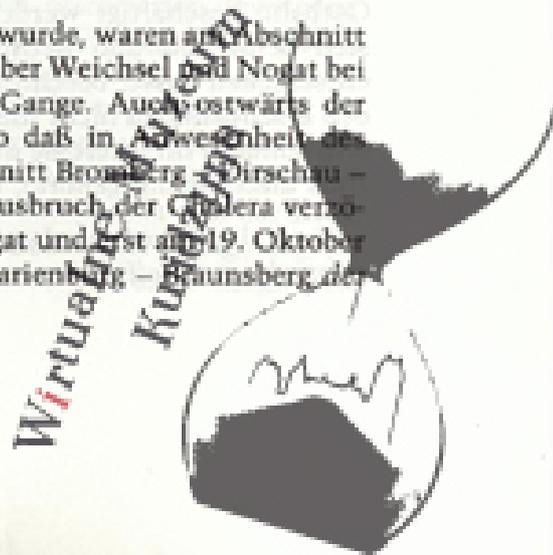


rem Umfang begonnen. Am 27. Juli 1851 konnte der 145,4 km lange Abschnitt Kreuz – Schneidemühl – Bromberg als erster Abschnitt der *Preußischen Ostbahn* in Betrieb genommen werden. Die Bedeutung der Eröffnung dieser ersten Staatsbahn Preußens drückte sich in der Anwesenheit des Monarchen bei den Eröffnungsfeierlichkeiten aus.

Durch den Abschnitt Kreuz – Bromberg war nicht etwa eine vom übrigen preußischen Eisenbahnnetz isolierte Strecke entstanden, denn über die bereits am 29. April 1846 durchgehend in Betrieb befindliche Strecke Berlin – Stargard der *Berlin-Stettiner Eisenbahn* und die ab 20. Juni 1848 in Betrieb befindlichen Strecken Stargard – Kreuz der *Stargard-Posener Eisenbahn* war eine direkte Verbindung mit Berlin gegeben, so daß man zunächst darauf verzichtete, die kürzere Verbindung Kreuz – Berlin zu bauen, ein Verfahren, das in den ersten Jahrzehnten des Bahnbaus in Deutschland durchaus üblich war. Da die *Stargard-Posener Eisenbahn* vom 1. Juli 1851 an im Betrieb der provisorischen Königl. Eisenbahndirektion (KED) der Ostbahn in Stettin stand, die *Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft* aber aus finanziellen Zwängen heraus sich bereits vom 1. Juli 1847 ab in Betrieb und laufender Unterhaltung der *Stargard-Posener Eisenbahn* befand, unterstand somit die gesamte Strecke Berlin – Stettin – Kreuz – Bromberg staatlicher Betriebsführung.

Die Anlage des Knotens Kreuz ergab sich allein aus der projektierten Streckenführung Schneidemühl – Küstrin – Berlin im Netzetal in Kreuzung mit der *Stargard-Posener Eisenbahn*. Dadurch entstand quasi auf dem Reißbrett erstmalig ein künstlicher Eisenbahnkreuzungspunkt, aus dem sich dann eine politische Gemeinde, Eisenbahnerstadt und später Mittelstadt entwickelte. Aber nicht nur der Weg über Stettin – Kreuz bildete den einzigen Umweg von der direkten Linie Berlin – Weichselüberquerung Dirschau – Königsberg. Auch der Weg von Schneidemühl über Nakel nach Bromberg und von da aus nach Dirschau war ein nicht gerade geringer Umweg. Zur damaligen Zeit war man bestrebt, auf der einen Seite soweit wie möglich die bedeutenderen Orte *Westpreußens* in das neue Eisenbahnnetz zu integrieren und hier konnte man an dem bedeutenden Bromberg nicht vorbeigehen, zum anderen bestanden in Rußland Bestrebungen zum Bau einer Eisenbahn nach preußischem Gebiet, die von der in Bau befindlichen *Warschau-Wiener Bahn* abzweigen sollte, wie sie dann auch 1857 mit der *Warschau-Bromberger Eisenbahn* als Teilbetrieb der *Warschau-Wiener Bahn* zur Ausführung gelangten. Preußen wollte sich durch die Führung der Ostbahn über Bromberg den Anschluß an diese projektierte Bahn und damit den direkten Weg Berlin – Warschau offenhalten, wie er dann ja auch nur wenig später verwirklicht wurde. Demgegenüber mußte auch in der Linienführung Schneidemühl – Dirschau der direkte Weg aus übergeordneten Gesichtspunkten zurückstehen.

Während der Abschnitt Kreuz – Bromberg eröffnet wurde, waren auch der Abschnitt Bromberg – Dirschau – Danzig und an den Brücken über Weichsel und Nogat bei Dirschau und Marienburg die Arbeiten in vollem Gange. Auch ostwärts der Nogat wurden die Arbeiten zügig weitergeführt, so daß in Anwesenheit des Königs am 6. August 1852 der 158,6 km lange Abschnitt Bromberg – Dirschau – Danzig in Betrieb genommen werden konnte. Der Ausbruch der Cholera verzögerte den Weiterbau ostwärts von Weichsel und Nogat und erst am 19. Oktober 1852 konnte mit dem 83,8 km langen Abschnitt Marienburg – Braunsberg der



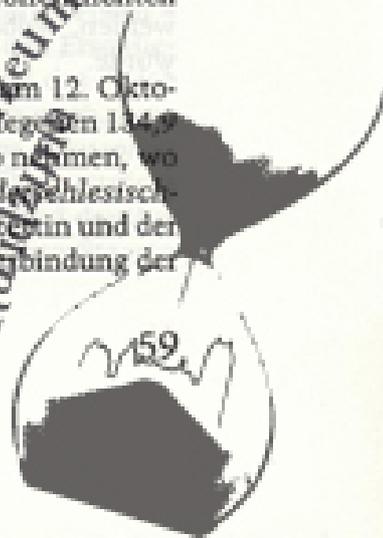
erste Teilabschnitt der Ostbahn östlich der Weichsel dem Betrieb übergeben werden. Als dann am 2. August 1853 der Abschnitt Braunsberg – Königsberg in Betrieb genommen werden konnte, war die Ostbahn zwischen Berlin und Königsberg im wesentlichen fertiggestellt, wenn auch nicht auf dem kürzesten und später allgemein benutzten Weg. Nach einer Bauzeit von fünf Jahren waren ostwärts von Kreuz 449,7 km Eisenbahnstrecken seitens des preußischen Staates erbaut und in Betrieb genommen worden.

An der durchgehenden Verbindung Berlin – Königsberg fehlte jetzt nur noch der 17,5 km lange Abschnitt zwischen Dirschau und Marienburg, der durch die baulichen Schwierigkeiten bei den Brücken-, Strom- und Deichbauten an Weichsel und Nogat verursacht wurden. Trotz der Errichtung einer staatlichen Brückenbauanstalt und des Einsatzes aller nach dem damaligen Stand der Technik erforderlichen Vorrichtungen dauerte es noch vier Jahre, bis am 12. Oktober 1857 die Brücken feierlich dem Verkehr übergeben werden konnten und damit die gesamte Ostbahn nunmehr durchgehend befahrbar war. Da in den Bänden 17, 21 und 22 des *Westpreußen-Jahrbuches* bereits ausführlich diese imposanten und in der damaligen Zeit einmaligen Brückenbauwerke beschrieben wurden, soll hier auf nähere Angaben verzichtet werden.

b) Der Ausbau der weiteren Hauptdurchgangsstrecken

Nachdem durch die Entscheidung der Staatsregierung von 1849 nach der Vorlage von Handelsminister v. d. Heydt in Preußen beim Bau von Eisenbahnen das *Gemischte System* zur Anwendung kommen sollte, das ja eigentlich den zügigen Bau der Ostbahn parlamentarisch erst ermöglicht hatte, war es eigentlich von vornherein klar, daß in den beiden Provinzen West- und Ostpreußen die weitere Ausgestaltung des Eisenbahnwesens vom Staat übernommen werden mußte, nachdem sich ja bereits zum Bau der Ostbahn kein Unternehmen hatte finden lassen. Und so war es auch in der Tat. Im Gegensatz zu allen anderen Provinzen Preußens entstand, abgesehen von drei Ausnahmefällen (und hier handelte es sich in zwei Fällen um den Weiterbau in benachbarten Provinzen bereits bestehender Gesellschaften auf westpreußisches Gebiet) und dem Bau lokaler Stich- und Lokalbahnen sowie später verschiedenen Schmalspurbahnnetzen sowohl in West- wie in Ostpreußen ein zusammenhängendes Netz von Eisenbahnlinien allein durch den preußischen Staat. Bau und Betrieb erfolgten durch die *Preußische Ostbahn*, ab 1879 dann durch die *Preußische Staatsbahn*. Die erste Periode dieses staatlichen Bahnbaus in Westpreußen ist die Erweiterung und Ergänzung der bestehenden Ostbahnstrecke und des Ausbaus der Strecken, die später als Hauptdurchgangsstrecken dem großen Fernverkehr dienen. Die einzelnen Betriebseröffnungen bis zum Jahre 1945 im Bereich der nachmaligen RBD Danzig sind aus der am Schluß des Artikels veröffentlichten Übersicht zu ersehen.

Mit der Inbetriebnahme des Abschnittes Dirschau – Marienburg am 12. Oktober 1857 konnte die Ostbahn zugleich den nicht in Westpreußen liegenden 144 km langen Abschnitt Kreuz – Cüstrin – Frankfurt (Oder) in Betrieb nehmen, wo die Ostbahn an die gleichfalls in Staatsbesitz befindliche *Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn* anschloß. Dadurch entfiel der Umweg über Stettin und der Weg nach Berlin konnte erheblich verkürzt werden. Die direkte Verbindung der



Ostbahn mit Berlin wurde dann erst am 1. Oktober 1867 geschaffen, als der restliche Abschnitt Berlin – Gusow der Strecke Berlin – Cüstrin in Betrieb genommen wurde.

Bereits zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Abschnittes Bromberg – Danzig befand sich die Abzweigung von Bromberg nach Thorn und von dort weiter zur russischen Grenze in der Planung der Ostbahndirektion. Hier wurde sowohl aus ökonomischen wie staatlichen Interessen ein Anschluß an die seit 1845 auf russischem Gebiet bestehende Strecke Warschau – Lowicz gesucht, die sich zum Anschluß an die österreichische Kaiser-Ferdinands-Nordbahn als Warschau-Wiener Bahn in Normalspur im Weiterbau zur russisch-österreichischen Grenze bei Granica befand, das am 1. April 1848 erreicht worden war. Damit hätte man von seiten Preußens gleich drei wichtige Faktoren miteinander vereinen können: einmal wäre die wichtige an der Weichsel gelegene Handelsstadt Thorn an das westpreußische Eisenbahnnetz angeschlossen worden, zum zweiten wäre eine durchgehende Verbindung Berlin – Warschau mit Anschluß an das übrige russische Eisenbahnnetz zustande gekommen und zum dritten wäre der Danziger Hafen über die Warschau-Wiener Bahn nicht nur an die österreichische Monarchie und sein Hinterland in Konkurrenz zu Triest und Hamburg sondern auch an die oberschlesische Kohle angeschlossen worden, nachdem am 14. August 1859 mit der Strecke Zabkowice – Sosnowice der Anschluß der Warschau-Wiener Eisenbahn mit dem in Oberschlesien gelegenen preußischen Eisenbahnnetz erfolgt war.

Da man auf russischer Seite jedoch keine Bevorzugung des preußischen Hafens Danzig wünschte, sondern die eigenen Güter möglichst lange auf eigenen Strecken halten oder über russische Häfen verschiffen wollte – ein Problem das die Handelsbeziehungen zwischen Preußen bzw. dem Deutschen Reich und Rußland bis zum Ersten Weltkrieg und danach in noch weit stärkerem Ausmaß die der neuen Republik Polen beherrschte – dauerte es noch mehr als vier Jahre, bis sich am 15. Dezember 1856 Preußen und Rußland in einem Staatsvertrag über den Bau einer Eisenbahn zwischen Bromberg und Lowicz einigten.

Am 10. April 1860 begannen auf preußischer Seite die Arbeiten an der Strecke Bromberg – Thorn, die am 24. Oktober 1861 eröffnet wurde. Dabei wurde der Thorer Bahnhof abseits vom Stadtzentrum in einem Brückenkopf auf dem westlichen Weichselufer erbaut. Am 4. Dezember 1862 war die 14,4 km lange Anschlußstrecke von Thorn über Otlotschin zur russischen Grenze fertig und nachdem auch die Warschau-Wiener Bahn bereits am 1. Januar 1863 als Warschau-Bromberger Eisenbahn ihren 149,57 km langen Abschnitt Lowicz – Alexandrowo eröffnet hatte, konnte ohne besondere Feierlichkeiten ab 5. Dezember 1862 der durchgehende Verkehr Berlin – Warschau aufgenommen werden, wobei als russisch/preußischer Grenzbahnhof Alexandrowo festgelegt wurde.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn, die wie wir gesehen haben, sich aus finanziellen Schwierigkeiten in Betrieb und Bahnunterhaltung der in Sambia betrieb befindlichen Stargard-Posener Eisenbahn befand, hatte 1846 in Pommern in Stargard erreicht und dann aufgrund weiterer Konzessionen ihre Strecke als Hinterpommersche Eisenbahn 1859 bis Cöslin verlängert. Mit einem am 22. April 1867

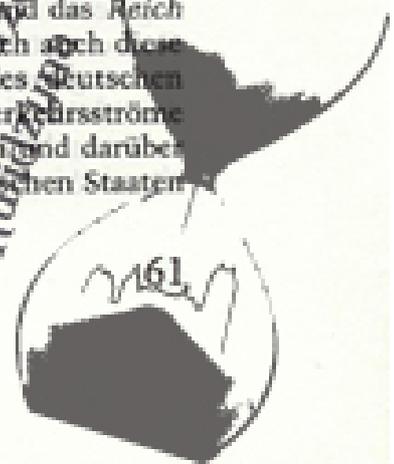


erteilten Konzession wurde ihr die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Cöslin über Stolp nach Danzig zum Anschluß an die Ostbahn erteilt. In mehreren Bauabschnitten wurde diese Strecke erstellt, die am 1. September 1870 durchgehend fertiggestellt war und damit nun auch durch Hinterpommern Danzig mit Berlin verband.

Anfang der 60er Jahre wollte eine Gesellschaft mit englischem und Hamburger Kapital von der *Hinterpommerschen Eisenbahn* bei Belgard eine neue Strecke nach Dirschau bauen, um auf diese Weise sowohl der englischen Kohle als auch den Hamburger Handelsinteressen neue Märkte zu erschließen. So begrüßenswert an und für sich Kapitalinvestitionen in den östlichen Provinzen dem Preußischen Staat waren, so sah er hier jedoch eine erhebliche Konkurrenz für seine eigene Staatsbahn auf sich zukommen. Mit Gesetz vom 17. Februar 1868 wurde daher der Bau einer Strecke Schneidemühl – Dirschau über Konitz durch die Ostbahn beschlossen, die eine Verkürzung des Weges Dirschau – Berlin gegenüber dem Weg über Bromberg von 36 km erbrachte. Diese quer durch die Tucheler Heide führende Strecke wurde in mehreren Abschnitten je nach Baufortschritt eröffnet und war bei einer Streckenlänge von 180,4 km durchgehend ab 15. August 1873 befahrbar, nachdem an diesem Tage der letzte Abschnitt Konitz – Hochstüblau dem Betrieb übergeben wurde. Nachdem der gesamte Hauptverkehr zwischen Berlin und Danzig/Königsberg über diese Strecke geführt wurde, mußte bereits 1875/76 hier das zweite Gleis zugelegt werden.

Um der oberschlesischen Kohle nicht nur West- und Ostpreußen über rein preußisches Gebiet zu erschließen, sondern auch ihre Ausfuhr nach Skandinavien und Rußland über den Danziger Hafen zu ermöglichen, hatte die ebenfalls in Staatsbesitz befindliche *Oberschlesische Eisenbahn* ihre Strecken nach Norden durch die Provinz Posen planmäßig ausgebaut. Mit Eröffnung der 152,0 km langen Strecke Posen – Gnesen – Inowrotzlaw – Bromberg am 26. Mai 1872 wurde die durchgehende Schienenverbindung zur Ostbahn hergestellt und am 25. März 1873 folgte mit dem Abschnitt Inowrotzlaw – Thorn auch der Anschluß an die zweite inzwischen nach Ostpreußen bestehende Verbindung der Ostbahn.

Diese zweite nach Ostpreußen bestehende Verbindung der Ostbahn ergab sich aus dem Bau der Strecke Thorn – Jablonowo – Deutsch Eylau – Osterode – Allenstein – Insterburg durch die Ostbahn, die mit Gesetz vom 17. Februar 1868 beschlossen worden war. Bereits am 20. November 1871 konnte der erste auf westpreußischem Gebiet gelegene 55,1 km lange Abschnitt Mocker – Jablonowo dem Verkehr übergeben werden und am 25. März 1873 war diese Strecke über westpreußisches Gebiet durchgehend bis Osterode/Ostpreußen befahrbar. Der Vorteil dieser Strecke bestand darin, daß nicht nur von der Stammstrecke der Ostbahn, sondern auch über die *Niederschlesisch-Märkische*, die *Märkisch-Posner* und die *Oberschlesische Eisenbahn* (Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen – Thorn) eine zweite Verbindung mit Ostpreußen entstand, die über den Erschließungscharakter für die betroffenen Gebiete hinaus für Preußen und das Reich von eminent strategischer Bedeutung war. Und so entwickelte sich auch diese Strecke sehr schnell zu einer der Hauptdurchgangsstrecken des Deutschen Ostens, der nach Thorn von verschiedenen Richtungen die Verkehrsströme zugeführt wurden, die dann von dort gebündelt nach Ostpreußen und darüber hinaus zum nördlichen Rußland einschließlich der späteren baltischen Staaten



weiterliefen. Durch die Fertigstellung dieser zweiten großen Durchgangsstrecke nach Ostpreußen in Verbindung mit der Abkürzungsstrecke Schneidemühl – Dirschau der Ostbahn verlor die alte Stammstrecke Bromberg – Dirschau für den durchgehenden Verkehr nach Ostpreußen an Bedeutung und die Stadt Bromberg gelangte in den Verkehrsschatten dieser Verbindungen.

Mit der Eröffnung der neuen Thorner Eisenbahnbrücke am 15. August 1873 und des noch fehlenden Verbindungsstückes Osterode – Allenstein am gleichen Tage war die gesamte Verbindung Berlin – Insterburg über diese neue Strecke fertiggestellt. Bei der Thorner Eisenbahnbrücke fehlten zu diesem Zeitpunkt nur noch die beiden hohen Portalpfeiler, die erst 1876/77 erbaut wurden.

Für den Handel über den Danziger Hafen, insbesondere die Ausfuhr von Getreide, waren bis zum Ersten Weltkrieg die so weit entfernt liegenden fruchtbaren landwirtschaftlichen Gebiete der Ukraine, Wolhyniens und Podoliens von erheblicher Bedeutung. Zwar war Danzig seit 1862 über die Warschau-Bromberger Eisenbahn und die Ostbahn mit dem russischen Eisenbahnnetz und damit diesen Gebieten verbunden, aber der nicht unerhebliche Umweg als auch die seinerzeit bestehenden Verhältnisse am Weichselbrückenkopf Thorn mit dem Übersetzen der Güterwagen mit Prähmen erschwerten die Transportabwicklung. Daher ist es mehr als verständlich, daß interessierte Kreise aus Wirtschaft und Handel sehr an einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Danzig und Warschau und damit dem polnischen und russischen Hinterland interessiert waren. Der preußische Staat erteilte am 1. Juni 1872 einer als *Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn* firmierenden Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Marienburg als Abzweig von der Ostbahn zur russischen Grenze bei Mlawka. Auf russischer Seite baute ebenfalls auf privater Kapitalbasis von Kowel über Warschau nach Mlawka eine als *Weichselbahn* bezeichnete russische Gesellschaft. In vier Abschnitten am 1. August 1876 (Marienburg – Deutsch Eylau), 1. Oktober 1876 (Deutsch Eylau – Montowo), 15. Mai 1877 (Montowo – Soldau) und am 1. September 1877 (Soldau – Mlawka) wurde diese einzige nicht vom preußischen Staat in Westpreußen gebaute wirklich große 143,0 km lange Fernbahn eröffnet. Gleichzeitig eröffnete die *Weichselbahn* den durchgehenden Betrieb auf ihrer Strecke. Da aber der russische Staat im Gegensatz zur Warschau-Wiener Bahn für diese in den westwärts der Weichsel gelegenen Landsteilen Polens nicht die Ausführung in Normalspur sondern wie im übrigen russischen Eisenbahnnetz in russischer Breitspur zugelassen hatte, ergab sich am Betriebswechsellpunkt Mlawka der Umstand des Spurwechsels. Um aber nun nicht wie an den übrigen Grenzübergängen zum Zarenreich die zu befördernden Güter umladen zu müssen, erfand der damalige maschinentechnische Dezernent der *Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn*, der Geheime Baurat Breidsprecher, das nach ihm benannte *Breidsprechersche Umsetzverfahren*. Durch dieses Verfahren wurden bei besonders baulich eingerichteten „Umsetzwagen“ – im allgemeinen gedeckte Güterwagen und Rungenwagen – in Mlawka über einer Grube die normalspurigen Radsätze nebst Achsbüchsen nach Abstützen des Wagenkastens abgesenkt und beiseite gerollt, die breitspurigen Achssätze von der anderen Grubenseite herangerollt und in die Achsbuchführungen der Wagen eingeklemmt. Bei eingespielter Mannschaft ließ sich dieser Radsatzwechsel in 56 Minuten durchführen. Es war dies der erste Wechsel am gleichen Fahrzeug beim Übergang von verschiedenen Spurweiten im Eisenbahnwesen überhaupt. 1878 richtete die *Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn* auf der gleichen Basis auch einen Umsetzbe-



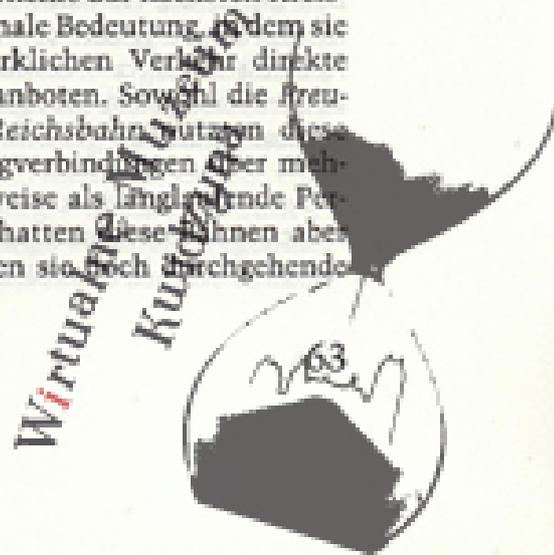
trieb bei Personenwagen ein, wodurch dreiachsige D-Zugwagen zwischen Danzig und Warschau Danziger Bf ohne Umsteigen geführt werden konnten. Die *Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn* erbaute dann aufgrund einer Konzession vom 16. September 1883 die 6,4 km lange Stichbahn Zajonskowo – Löbau, die am 1. August 1884 eröffnet wurde.

Zu den Hauptbahnen Westpreußens gehörte noch eine weitere Strecke, die als Hauptbahn ausgebaut aber niemals die Bedeutung als Durchgangsbahn wie die vorübergehenden Strecken erlangte, die aufgrund des Gesetzes vom 9. März 1880 errichtete *Weichselstädtebahn* von Marienburg über Marienwerder – Graudenz – Kulmsee nach Thorn. Ursprünglich als Nebenbahn gebaut, sollte sie eine zweite Nord-Süd-Verbindung neben der Stammstrecke der *Ostbahn* herstellen und die beiden West-Ost-Magistralen Berlin – Königsberg über Dirschau und Berlin – Insterburg über Thorn miteinander verbinden. In drei Abschnitten am 1. Juli 1882 [Thorn-Mocker – Kulmsee], am 1. November 1882 [Kulmsee – Graudenz] und am 15. August 1883 [Graudenz – Marienburg] wurde die 135,3 km lange Strecke in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde die 17 km lange Abzweigung Kornatowo – Kulm in Betrieb genommen, um auch diese Weichselstadt an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Bei diesen Bahnbauten handelte es sich um die ersten von der Preußischen Staatsbahn in Westpreußen nach der Umorganisation der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gebauten Strecken.

c) Die Erbauung der wichtigen Querverbindungen

Durch die geringere Besiedlungsdichte und seine überwiegend agrarische Wirtschaftsstruktur war in Ostdeutschland das Eisenbahnnetz auf wenige Magistralen beschränkt, die zudem überwiegend auf die Hauptstadt Berlin ausgerichtet waren. Reine Querverbindungen waren nur dort vorhanden, wo Wirtschaftsströme, z. B. der Weg der oberschlesischen Kohle, solche Bahnen lohnend erscheinen ließen. Zur Erschließung des dazwischen gelegenen *flachen* Landes und zur Verknüpfung der einzelnen Magistralen untereinander baute der preußische Staat in mehreren Bauperioden Nebenbahnen, die dann bis 1918 zu einer zwar gegenüber dem übrigen Reichsgebiet geringeren, für ähnlich strukturierte Staaten Europas aber erheblich größeren Eisenbahndichte führten.

Diese Nebenbahnen waren ein Kennzeichen Ostdeutschlands, wobei hier zunächst ohne Belang ist, ob sie später betrieblich als Haupt- oder Nebenbahnen geführt wurden. Sie führten sowohl in der überwiegenden West-Ost- wie auch in der Süd-Nord-Richtung über Hunderte von Kilometern und hatten so neben der Bedienung des für Nebenbahnen üblichen Regionalverkehrs zur nächsten Kreisstadt oder dem nächsten Marktflecken auch überregionale Bedeutung. Zudem sie abseits der Hauptmagistralen für den zwischenbezirklichen Verkehr direkte Durchgangs- oder zumindest Umsteigeverbindungen anboten. Sowohl die *Preußische Staatsbahn* als auch später die *Deutsche Reichsbahn* nutzten diese Netzgestaltung durch Einrichtung durchgehender Zugverbindungen über mehrere dieser aneinander anschließenden Strecken, teilweise als längelnde Personen-, teilweise sogar als Eilzüge. Darüber hinaus hatten diese Linien aber zugleich eine erhebliche strategische Bedeutung, gaben sie doch durchgehende



zusätzliche Verbindungen zur Entlastung der Hauptmagistralen. Bereits im Ersten Weltkrieg wurde dieses Netz entsprechend militärisch genutzt, noch stärker aber während des gesamten Zweiten Weltkrieges, als diese langen durchgehenden Nebenbahnen Ostdeutschlands vom Transportchef des Oberkommandos der Wehrmacht in die zu den einzelnen Frontgebieten der Ostfront führenden Transportstraßen integriert wurden. So wundert es auch nicht, daß nicht wenige dieser Nebenbahnen ihre Entstehung strategischen Erwägungen verdanken, bei denen zwar der preußische Staat Erbauer und Betreiber war, das Reich aber aus diesen strategischen Gründen nicht unerhebliche Gelder zum Bau beischoß.

Auch Westpreußen war von einer ganzen Reihe dieser durchgehenden Nebenbahnverbindungen erschlossen worden, wobei hier insbesondere die West-Ost-Richtung vorherrschte, wenn auch einzelne dieser Bahnen einer Süd-Nord-Richtung folgten und oder Fortsetzungen gleichartiger Bahnen aus dem Bereich der Provinz Posen waren. Die West-Ost-Verbindungen dagegen begannen bereits in den Provinzen Brandenburg und Pommern und setzten sich durch Westpreußen hindurch nach Ostpreußen fort. Da bis zum Zusammenbruch des Zarenreiches weite Bereiche der östlichen Grenze der Provinz gleichzeitig Reichsgrenze waren, unterblieb naturgemäß hier eine Fortsetzung nach Osten und es blieb den Polnischen Staatsbahnen vorbehalten, diese Lücke in etwa nach 1921 zu schließen.

Nachstehend soll auf diese Querverbindungen etwas näher eingegangen werden, wenn auch im Rahmen dieser Arbeit eine Detailbehandlung nicht möglich ist. Dabei soll unabhängig von dem teilweise erheblich auseinanderliegenden Eröffnungsdatum eine Darstellung gewählt werden, die die betreffende Querspange in sich als geschlossene Einheit betrachtet. Streng genommen gehörte auch die bereits im vorhergehenden Abschnitt bei den Hauptdurchgangsstrecken behandelte Weichselstädtebahn Marienburg – Thorn nach Planung und Anlage mit zu diesen Bahnen, ihre später herausragende Bedeutung wie auch ihre Betriebsführung als Hauptbahn bringen sie in eine Zwischenstellung zwischen Hauptmagistralen und Nebenbahnen.

Im Westen der Provinz Westpreußen entstand aufgrund einer Konzession vom 5. Juli 1870 an eine sich Pommersche Zentralbahn nennende Privatgesellschaft eine Querverbindung zwischen der Hinterpommerschen Eisenbahn Stettin – Danzig und der 1873 fertiggestellten Abkürzungslinie Schneidemühl – Konitz – Dirschau der Ostbahn. Diese führte von Ruhnów über Falkenburg – Neustettin – Schlochau nach Konitz und lag überwiegend auf pommerschem Gebiet. Da die Gesellschaft in Zahlungsschwierigkeiten geriet und letztlich Konkurs anmelden mußte, wurde sie durch Gesetz vom 9. Juli 1875 vom Staat übernommen und der Bau durch die Ostbahn zu Ende geführt. Die 149,3 km lange Strecke wurde in mehreren Abschnitten in Betrieb genommen, wobei der westpreußische Abschnitt Konitz – Schlochau mit 14,8 km bereits am 1. November 1877 dem Betrieb übergeben werden konnte. Am 15. Mai 1878 war die Gesamtstrecke sodann befahrbar.

Ostwärts an diese Strecke schloß sich als Querverbindung zwischen den Hauptstrecken Schneidemühl – Dirschau und Thorn – Insteburg und zugleich als natürliche Fortsetzung der Pommerschen Zentralbahn nach Osten die Ver-



bindung von Konitz über Tuchel – Laskowitz – Graudenz – Jablonowo [Gößlershausen] nach Strasburg an, die über die von dort weiterführende Verbindung Bromberg – Soldau eine durchgehende Verbindung von Stettin durch Pommern und Westpreußen an die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn herstellte. Die Verbindung Konitz – Strasburg wurde in mehreren Etappen aufgrund verschiedener Gesetze gebaut. Zentralstück und erste Bauphase aufgrund des Gesetzes vom 17. Juni 1874 war der Abschnitt Laskowitz – Graudenz – Jablonowo, der neben einer direkten Verbindung der beiden Hauptstrecken Bromberg – Dirschau und Thorn – Deutsch Eylau nach Dirschau und Thorn die dritte feste Eisenbahnbrücke über die Weichsel auf westpreußischem Gebiet brachte. Dieser 51,8 km lange Abschnitt wurde in zwei Etappen zum 15. November 1877 [Graudenz – Jablonowo] und 15. November 1879 [Laskowitz – Graudenz] eröffnet und war der letzte Bahnbau in Westpreußen, der unter der Firma der Ostbahn gebaut wurde. Alle weiteren Bahnbauten erfolgten nunmehr nach der Neuorganisation der preußischen Staatseisenbahnverwaltung von 1879 durch die *Preußische Staatsbahn*.

Erst vier Jahre später wurde am 15. August 1883 der 70,2 km lange Abschnitt Laskowitz – Konitz eröffnet, der aufgrund des Gesetzes vom 25. Februar 1881 errichtet worden war. Aufgrund des Gesetzes vom 4. April 1884 entstand der östlichste Teil dieser Querspange, der am 1. November 1886 dem Verkehr übergebene 23,3 km lange Abschnitt Jablonowo – Strasburg. Im Zusammenhang mit dieser Durchgangsverbindung ist noch eine weitere auf die Graudenzener Weichselbrücke zustrebende Querspange zwischen den beiden Hauptzweigen der Ostbahn zu nennen, die erst am 2. Oktober 1906 eröffnete 55,3 km lange Verbindungsbahn Czernikow – Laskowitz. Durch sie und den anschließenden Abschnitt Laskowitz – Jablonowo bestand eine weitere strategische Umfahrmöglichkeit der stark belasteten Knoten Bromberg und Thorn.

Im südlichen Westpreußen entstand in Fortsetzung nach Osten der bei Bromberg nach Nordosten abbiegenden Hauptstrecke der Ostbahn die Querspange Bromberg – Unislaw – Culmsee – Schönsee – Strasburg – Soldau. Dadurch wurde nicht nur die natürliche Fortsetzung der Ostbahn ostwärts geschaffen, sondern auch eine Verbindung dieser von Bromberg ausgehend mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn hergestellt. Daneben entstand eine zusätzliche und kürzere Verbindung zur zweiten Ostpreußenmagistrale Thorn – Insterburg unter Umgehung des Knotens Thorn und von Soldau aus der Anschluß an das südliche Eisenbahnnetz Ostpreußens. Die grenznahe Lage dieser Querspange hatte besondere strategische Bedeutung. Sie brachte mit dem Weichselübergang bei Fordon die vierte Weichselbrücke im westpreußischen Eisenbahnnetz. Diese 1325 m lange Eisenbahnbrücke wurde unter besonderen Erfordernissen der Landesverteidigung gebaut, was die strategische Bedeutung dieser Verbindung allerorts schon hervorhebt. Mit einem Kostenaufwand von 9 Mio. Mark errichtet, galt sie damals als die größte Eisenbahnbrücke im Deutschen Reich. Aufgrund des Gesetzes vom 21. Mai 1883 wurde als erster Abschnitt die Strecke Bromberg – Fordon mit 42 km Länge am 1. November 1885 dem Betrieb übergeben. Nach dem Gesetz vom 4. April 1884 wurde der östliche Streckenzweig Strasburg – Soldau bis zum 1. Oktober 1887 in zwei Etappen mit 55,3 km Streckenlänge eröffnet. Wegen der besonderen Verhältnisse beim Bau der Fordoner Weichselbrücke dauerte es dann



über sechs Jahre, bis mit dem 33,9 km langen Abschnitt Fordon – Unislaw – Culmsee am 25. Oktober 1893 zumindest der Anschluß an die Weichselstädtebahn hergestellt werden konnte. Mit der Eröffnung des 20,4 km langen Teilstücks Culmsee – Schönsee am 1. Juli 1894 war der Anschluß an die Strecke Thorn – Insterburg hergestellt. Erst am 1. Oktober 1900 wurde dann das noch fehlende 49,8 km lange Zwischenstück Schönsee – Strasburg in Betrieb genommen.

Im Zusammenhang mit diesem Bahnbau erhielt die bereits seit 1883 mit der Weichselstädtebahn von Konratowo aus angeschlossene Stadt Kulm einen weiteren Anschluß von Unislaw aus. Diese 19,4 km lange Strecke wurde in zwei Abschnitten fertiggestellt und war durchgehend ab 20. Juli 1902 befahrbar.

Zwischen der *Hinterpommerschen Eisenbahn* und der Ostbahnstrecke Danzig – Dirschau entstand auf die Eisenbahnbrücke bei Dirschau hinstrebend durch Hinterpommern und dem nördlichen Westpreußen eine weitere, den Weg über die Hinterpommersche Eisenbahn abkürzende und den Knoten Danzig umgehende Querspange, die zudem in Bütow und Zollbrück verlaufende Süd-Nordstrecken kreuzte, die Strecke Schlawe – Zollbrück – Bütow – Berent – Schöneck – Hohenstein. Der Bau dieser Bahn erfolgte aufgrund des Gesetzes vom 25. Februar 1881. Während 1883 und 1884 die Abschnitte westlich Bütow dem Verkehr übergeben werden konnten, wurden am 1. Oktober 1884 und 1. August 1885 mit den Abschnitten Hohenstein – Sobbowitz und Sobbowitz – Schöneck mit 21,7 km die ersten westpreußischen Abschnitte in Betrieb genommen. In drei weiteren Teilabschnitten Schöneck – Berent, Berent – Lippusch und Lippusch – Bütow wurden bis zum 15. Juli 1901 die noch fehlenden in Westpreußen liegenden 72,3 km dieser Strecke eröffnet.

Noch weiter nördlich verlief als weitere Querverbindung zwischen der *Hinterpommerschen Eisenbahn* und der Ostbahn überwiegend durch den Landkreis Karthaus die *Karthausbahn* von Praust über Zuckau – Karthaus nach Lauenburg/Pom. und von dort weiter als Stichbahn zur Ostsee nach Leba. Der Bau erfolgte aufgrund des Gesetzes vom 21. März 1883. Während der erste 29,5 km lange Teilabschnitt Praust – Zuckau bereits am 1. August 1886 dem Verkehr übergeben wurde und die Stichstrecke Lauenburg – Leba am 1. November 1899 mit 32,4 km in Betrieb gingen, dauerte es über mehrere Teilabschnitte bis zum 4. Oktober 1905, ehe die Gesamtstrecke durchgehend in Betrieb war.

Ostwärts der Weichsel wurde aufgrund eines Gesetzes vom 11. Mai 1888 eine 72,5 km lange Verbindungsstrecke zwischen den beiden ostpreußischen Hauptdurchgangsstrecken Elbing – Königsberg und Deutsch Eylau – Insterburg erbaut. Sie führte von Elbing über Miswalde – Liebenmühl nach Osterode und fand in südöstlicher Richtung Fortsetzung im ostpreußischen Bahnnetz und wurde zusammen mit der 55,5 km langen Strecke Marienburg – Miswalde – Maldauten am 1. September 1893 in Betrieb genommen. Beide Strecken zusammen waren als Ableitung von der Weichselbrücke Dirschau nach Ostpreußen von erheblicher strategischer Bedeutung, gelangte man doch über sie in die Räume Allenstein und Neidenburg und somit in den gesamten Grenzraum gegenüber Rußland.



Die nunmehr zu behandelnden Nebenbahnen ergaben eine zusammenhängende Süd-Nord-Verbindung durch Westpreußen, die bis zum Bau der Kohlenmagistrale durch die *FTKP* zur Zeit des polnischen Korridors eigentlich die Verbindung im Westen von Westpreußen war, die von Süd nach Nord führte. Im Gegensatz zu den vorher besprochenen Strecken war es jedoch keine durchgehend neue Strecke, sondern mehr eine Verknüpfung bereits bestehender oder in Bau befindlicher West-Ost-Verbindungen, die teilweise sogar mit benutzt werden mußten. Ihren Ursprung hatte diese Linie bereits in der Provinz Posen, wo am 1. November 1887 die 75,1 km lange Strecke Gnesen – Nakel in Betrieb genommen worden war. Aufgrund eines Gesetzes vom 8. April 1889 wurde hieran anschließend die die Hauptstrecken Schneidemühl – Bromberg und Schneidemühl – Dirschau verbindende 74,9 km lange Nebenbahn Nakel – Vandsburg – Konitz erbaut, die am 1. Oktober 1894 eröffnet wurde. Sie fand nach Norden ihre Fortsetzung in der 52,6 km langen, am 1. Juli 1902 in Betrieb genommenen und durch die dünn besiedelte Tucheler Heide führenden Strecke von Konitz nach Lippusch. Über die West-Ost-Verbindung Lippusch – Berent der Strecke Schlawe – Hohenstein zweigte in Berent eine in zwei Abschnitten bis zum 14. November 1901 eröffnete 32,7 km lange Nebenbahn nach Karthaus ab. Die lange geplante Fortsetzung von Karthaus nach Neustadt oder Rheda kam trotz entsprechender Planungen nicht zur Ausführung und es blieb auch hier der *FTKP* vorbehalten, mit dem Abschnitt Karthaus – Gotenhafen der *Kohlenbahn* eine weiterführende Süd-Nord-Verbindung zu schaffen. Dafür kam aber der nördlichste Zweig dieser geplanten durchgehenden Nord-Süd-Verbindung mit 16,0 km zwischen Rheda und Putzig zur Ausführung, die bereits am 15. Dezember 1898 dem Verkehr übergeben wurde. Er blieb damit eine von der *Hinterpommerschen Eisenbahn* abgehende Zweigbahn, der dann mit der Eröffnung des 22,2 km langen Abschnittes Putzig – Reddischau – Krockow durch die *Kleinbahn Putzig – Krockow* am 26. September 1903 nochmals eine Verlängerung erfuhr. Erst Polen baute dann aus strategischen Gründen die Bahn von Putzig nach Hela weiter.

Über die im westlichsten Teil der Provinz Westpreußen gelegene 55,1 km lange und am 1. November 1902 eröffnete Nebenbahn Schlochau – Reinfeld, hatte nicht nur Schlochau eine unmittelbare Verbindung zur Ostsee erhalten, sondern es war zwischen *Hinterpommerscher Eisenbahn* und *Ostbahn* über Rummelsburg und Zollbrück eine weitere Querverbindung geschaffen worden. Diese 1897 bereits als *Kleinbahn* vorgesehene und 1898 als Nebenbahn projektierte Linie bekam insbesondere nach der Abtretung des größten Teils von Westpreußen an Polen für die verbliebenen westlichsten Gebietsteile dieser Provinz erhebliche erschließungsmäßige Bedeutung. Für den übrigen Verkehr hatte sie aber nur regionale Bedeutung erlangen können. Eine weitere, vor allem aus strategischen Gründen wichtige Querverbindung, die teilweise als Hauptbahn trassiert und auch so ausgeführt wurde, war die das mittlere Westpreußen durchmessende Linie Czersk – Skurz – Schmentau – Marienwerder – Riesenburg – Mtswalde mit dortiger Fortsetzung nach Osterode bzw. Mohrunen. Ursprünglich war diese Linie aber nicht als reine West-Ost-Linie geplant gewesen, sondern eine 1898 zum Bau in Aussicht genommene Linie Schöneck – Czersk sollte Querverbindungen herstellen und das berührte Gebiet erschließen. Es wurde als erstes Teilstück die am 1. Oktober 1902 eröffnete 14,7 km lange Strecke Skurz – Schmentau eröffnet, der westwärts der Weichsel am 14. Juni 1903 die 24,0 km Pr. Stargard – Skurz sowie am 16. Mai 1905 die 18,7 km Schöneck – Pr. Stargard

WIRTSCHAFTS
KUNSTWERKE



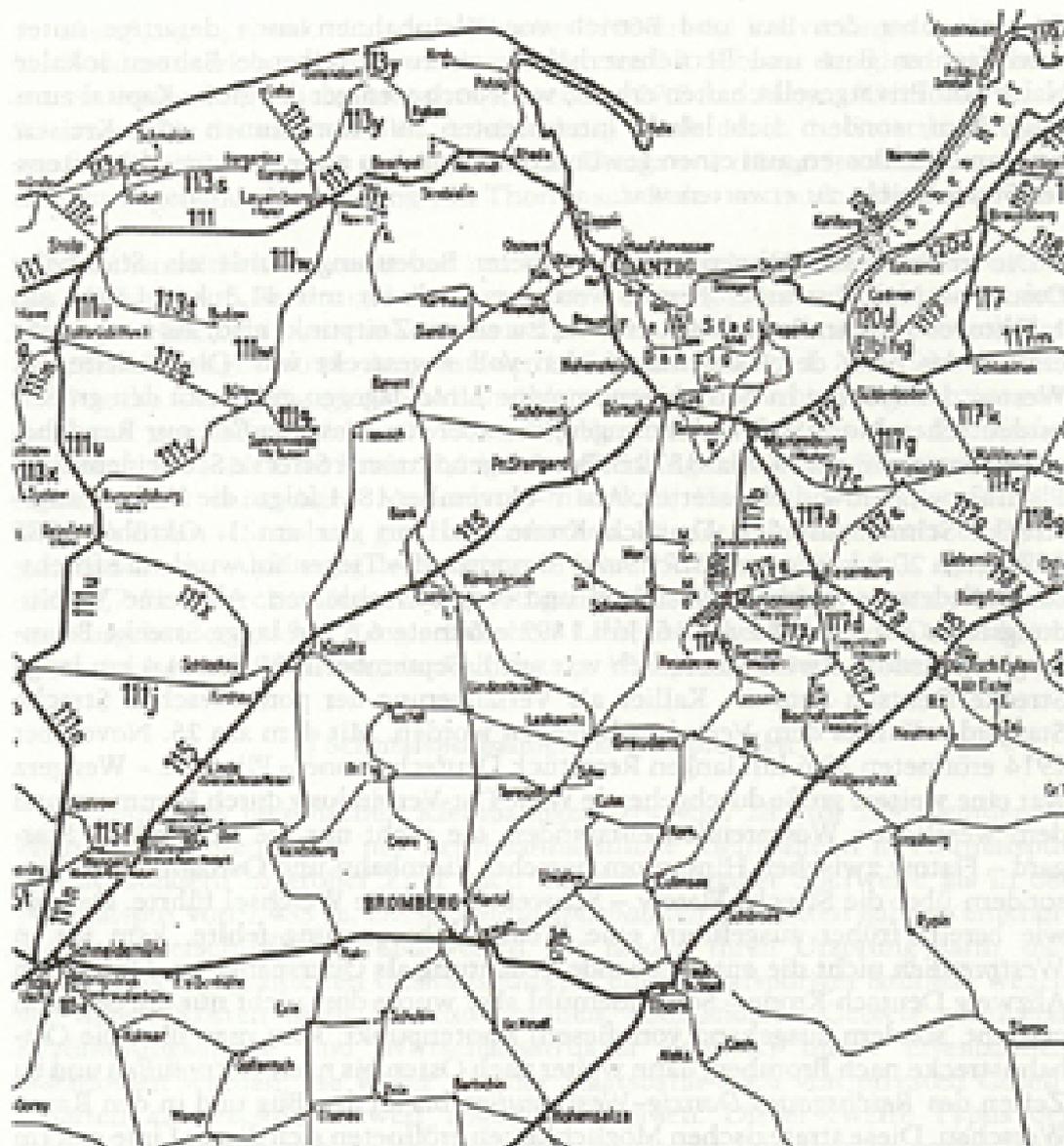
folgten. Am 20. August 1908 wurde die ursprünglich als Zweiglinie angesehene 32,0 km lange Strecke Skurz – Königsbruch dem Betrieb übergeben, die dort an die seit 1906 bestehende Strecke Laskowitz – Czersk anschloß und somit den Anschluß zur Ostbahnstrecke Schneidemühl – Dirschau herstellte. Zwischenzeitlich hatte man die erhebliche strategische Bedeutung dieser Strecke erkannt, die nicht nur von der Ostbahn her, sondern auch über die aus dem Raum Neustettin nach Konitz führende Strecke eine schnelle Verbindung nach Ostpreußen und damit zur Ostgrenze des Reiches herstellte. Dies aber allein rechtfertigte den hauptbahnmäßigen Ausbau der Gesamtstrecke sowie die Errichtung der 1058 m langen Münsterwalder Weichselbrücke, der fünften Weichselbrücke in Westpreußen. Sie wurde zwischen 1906 und 1909 mit einem Kostenaufwand von 9 Mio. Mark errichtet. Gleichzeitig wurden die ostwärts der Weichsel gelegenen Streckenteile sogleich als Hauptbahn in Angriff genommen. Der 21,0 km lange Abschnitt Marienwerder – Riesenburg wurde am 24. Juni 1909, der Abschnitt Marienwerder – Schmentau zusammen mit der Weichselbrücke am 1. September des gleichen Jahres in Betrieb genommen (22,6 km). Mit der erst nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges in Angriff genommenen und am 15. Mai 1916 vollendeten 32,0 km langen Hauptbahn Riesenburg – Miswalde war die gesamte West-Ost-Verbindung von Czersk bis Miswalde voll nutzbar.

Und schließlich führte durch das südliche Westpreußen aus Pommern kommend noch eine weitere West-Ost-Verbindung, die aber nicht die Bedeutung für den Durchgangsverkehr hatte wie die vorher beschriebenen Strecken, da sie an der Weichsel keine Fortsetzung nach Osten hatte: die Verbindung von Tempelburg über Jastrow – Flatow – Vandsburg – Terespol nach Schwetz. Hierbei war als Stichbahn von der Ostbahn ausgehend bereits am 1. September 1888 der 6,2 km lange Abschnitt Terespol – Schwetz fertiggestellt worden, um Schwetz an die Ostbahnstrecke anzuschließen. Erst 15 Jahre später begannen die Vorarbeiten einer Strecke Terespol – Flatow mit einem Abzweig von Prust-Bagnitz nach Crone a. d. Brahe. In mehreren Teilabschnitten wurde diese Strecke und der Abzweig nach Crone erstellt: Vandsburg – Flatow wurde am 2. Oktober 1906 (31,8 km) eröffnet, gefolgt von dem Abschnitt Vandsburg – Terespol am 18. Juni 1909 (70,9 km), so daß nunmehr die Verbindung zwischen beiden Ostbahnstrecken hergestellt war. Der Abzweig nach Crone a. d. Brahe von Prust-Bagnitz aus (20,4 km) folgte wenig später am 3. November 1909. Westwärts der Ostbahn war in Pommern am 1. Oktober 1908 die 45,8 km lange Strecke Tempelburg – Jastrow in Betrieb genommen worden, so daß zur durchgehenden Verbindung an die Weichsel nur noch der 24,4 km lange Abschnitt Jastrow – Flatow fehlte, der kurz nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges eröffnet wurde. Gleichzeitig war eine Verlängerung des Abzweiges nach Crone a. d. Brahe über Prust-Bagnitz nordwärts nach Tuchel zur Strecke Konitz – Laskowitz im Bau, die mit 22,7 km am 3. November 1914 eröffnet werden konnte.

d) Der Bau der übrigen westpreußischen Strecken bis 1918

Mit den vorerwähnten Hauptdurchgangsstrecken und den langen das Land erschließenden Nebenbahnen war im wesentlichen der Eisenbahnbau Westpreußens abgeschlossen. Nachdem am 1. April 1893 das Netz der staatlichen Normalspurbahnen innerhalb der Provinz Westpreußen bereits eine Gesamtlänge von





Eisenbahn-Streckennetz in Westpreußen
nach der Grenzziehung von 1920.

1331 km erreicht hatte, weist die Statistik 1370 km Staatsbahnstrecken und 116 km vom preußischen Staat betriebene Strecken für 1898 auf. Abgesehen von den wenigen Privatbahnen des Bezirks hatte das westpreußische normalspurige Eisenbahnnetz 1911 eine Ausdehnung von 2259 km erreicht, was einer Eisenbahndichte von rund 9 km je 100 km² entsprach. Es lag damit in der Mitte aller preußischen Ostprovinzen.

Bei den noch bis 1918 gebauten normalspurigen Bahnen handelte es sich um Stich- und Ergänzungstrecken, die schon ihrem Charakter nach nur lokale Bedeutung hatten. Neben Staatsbahnstrecken wurden aufgrund des preußischen

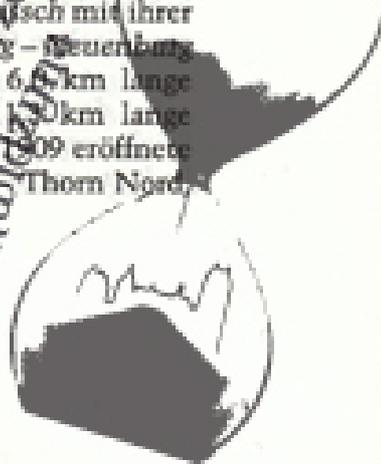
Wirtschaftsmuseum
Kwidzina



Gesetzes über den Bau und Betrieb von Kleinbahnen auch derartige unter vereinfachten Bau- und Betriebsverhältnissen zu betreibende Bahnen lokaler Natur von Privatgesellschaften erbaut, wo jedoch weniger das große Kapital zum Zuge kam, sondern sich lokale Interessenten mit Kommunen oder Kreisen zusammenschlossen, um einen gewünschten Bahnbau zu realisieren, der seitens des Staates nicht zu erwarten war.

Die erste dieser Bahnen untergeordneter Bedeutung wurde als *Stichbahn* Danzig – Neufahrwasser bereits von der *Ostbahn* mit 11,3 km Länge am 1. Oktober 1867 in Betrieb genommen, zu einem Zeitpunkt also, als noch nicht einmal das Netz der Hauptmagistralen voll abgesteckt war. Die nächste, im Westen der Provinz in Betrieb genommene Linie dagegen gehört zu den großen ostdeutschen Nord-Süd-Verbindungen, die aber für Westpreußen nur Randcharakter hatte, die am 15. Mai 1879 in Betrieb genommene Strecke Schneidemühl – Plietnitz – Jastrow – Neustettin. Am 1. November 1881 folgte die Verbindungsstrecke Schneidemühl – Deutsch Krone und mit der am 1. Oktober 1886 eröffneten 20,8 km langen *Stichbahn* Simonsdorf – Tiegenhof wurde die fruchtbare Niederung zwischen Weichsel und Nogat erschlossen. Als reine Verbindungsbahn entstand die am 16. Juli 1892 eröffnete 6,6 km lange Strecke Bromberg – Karlsdorf. Zwischenzeitlich war am 1. September 1888 die 44,4 km lange Strecke Deutsch Krone – Kallies als Verlängerung der pommerschen Strecke Stargard – Kallies dem Verkehr übergeben worden. Mit dem am 25. November 1914 eröffneten 38,6 km langen Reststück Deutsch Krone – Plietnitz – Wengerz war eine weitere große durchgehende West-Ost-Verbindung durch Pommern und dem westlichen Westpreußen entstanden, die nicht nur die Verbindung Stargard – Flatow zwischen Hinterpommerscher Eisenbahn und Ostbahn herstellte, sondern über die Strecke Flatow – Schwetz bis an die Weichsel führte. Da aber wie bereits früher ausgeführt, eine Weichselüberquerung fehlte, kam ihr in Westpreußen nicht die entsprechende Bedeutung als Querspange zu. Über ihren Abzweig Deutsch Krone – Schneidemühl aber wurde dort nicht nur die Ostbahn erreicht, sondern ausgehend von diesem Knotenpunkt, kam man über die Ostbahnstrecke nach Bromberg dann weiter nach Osten bis nach Ostpreußen und zu Zeiten des Reichsgaues Danzig-Westpreußen bis an den Bug und in den Raum Warschau. Diese strategischen Möglichkeiten eröffneten sich dieser Linie erst im Zweiten Weltkrieg. Bis dahin hatte sie nur regionale Bedeutung.

Am 20. Mai 1899 eröffnete die *Haffuferbahn* Elbing – Braunsberg ihren westpreußischen 35,9 km langen Abschnitt Elbing – Tolkemit – Louisenthal und mit der *Kleinbahn* Culmsee – Melno eröffnete am 30. September 1901 eine weitere Lokalbahn den Betrieb. In zwei Abschnitten wurde bis zum 15. Oktober 1902 die 41,2 km lange Nebenbahn Deutsch Eylau – Broddydamm eröffnet, die Deutsch Eylau mit Strasburg verband. Am 25. November 1902 eröffnete die *Kleinbahn* Neustadt – Prüssau – Chottchow ihre 37,8 km lange Strecke und nur sechs Tage später folgte die 9,2 km lange *Kleinbahn* Thorn – Leibitsch mit ihrer Strecke Thorn-Mocker – Leibitsch. Mit der *Kleinbahn* Hardenberg – Neuenburg eröffnete eine weitere Kleinbahn am 19. November 1904 die 6,7 km lange Strecke, ehe seitens der Staatsbahn am 5. Januar 1905 die 1,7 km lange *Stichbahn* Morroschin – Mewe in Betrieb ging. Am 6. November 1909 eröffnete die Staatsbahn den nur 6,1 km langen Abschnitt Thorn-Mocker – Thorn Nord.



der aber Ausgangspunkt der am 5. Oktober 1910 um 6,1 km verlängerten Strecke bis Waldmeisterkrug ebenso wurde wie der am 28. Februar des gleichen Jahres bereits eröffneten weichselabwärts führenden 27,8 km langen Kleinbahn nach Scharnau. Die Strecke nach Waldmeisterkrug wurde durch die Staatsbahn dann am 1. Juli 1912 nochmals um 22,0 km bis Unislaw verlängert, so daß nunmehr eine durchgehende Verbindung von Thorn nach Kulm zustande gekommen war.

Zwischenzeitlich waren in und um Danzig zahlreiche Strecken eröffnet worden, die auch im Reisezugverkehr genutzt, überwiegend den Zufahrten in den Danziger Hafen mit seinen einzelnen Teilen dienten. Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde dann mit der 19,5 km langen am 1. Mai 1914 eröffneten Strecke Danzig-Langfuhr – Altemühle eine direkte Verbindung Danzigs mit Karthaus geschaffen. Vorher war am 2. Dezember 1910 mit der Kleinbahn Zajonczkowo – Neumark mit 12,1 km Streckenlänge noch eine Querverbindung zwischen der ehemaligen Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Strecke Deutsch Eylau – Strasburg geschaffen worden. Die letzten Bahnbauten in Westpreußen vor der Auflösung der Provinz im Jahre 1920 waren die am 1. April 1918 mit 16,7 km Streckenlänge in Betrieb genommenen Verbindungsstrecken des neu ausgebauten großen Rangierbahnhofs Liebenhoff bei Dirschau. Damit hatte unter deutscher Verwaltung der Bahnbau in Westpreußen sein Ende gefunden.

e) Schmalspurbahnen in Westpreußen

Aufgrund des preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 wurden in allen Landesteilen nicht nur nebenbahnähnliche Kleinbahnen in Normalspur gebaut, sondern in großer Zahl auch Bahnen geringerer Spurweite als in der Normalspur von 1,435 m. Diese Schmalspurbahnen genannten Bahnen entstanden in unterschiedlichen Spurweiten. Sie fanden ihren Ursprung darin, daß einmal aus topografischen Gesichtspunkten ein normalspuriger Bahnbau wegen der hohen Kosten nicht lohnend erschien, zum anderen Gebiete geringerer Bevölkerungsdichte und Wirtschaftsstruktur dennoch durch Eisenbahnen erschlossen wurden, die weder von der Staatsbahn noch von privaten Gesellschaften als erschließenswert angesehen wurden. Dieser zweite Typus der Schmalspurbahnen war in den östlichen Provinzen Preußens in großer Zahl vertreten. Hier hatten interessierte private Kreise (Gutsbesitzer, Betreiber und Besitzer von Sägemühlen, Mühlenbetrieben, landwirtschaftlichen Verarbeitungsbetrieben usw.) sich zumeist mit den Kommunen und Kreisen zusammengeschlossen, die ebenfalls ein Interesse an der eisenbahnmäßigen Erschließung der nicht von der Staatsbahn erreichten Gebiete hatten. Unter Aufbringung des erforderlichen Kapitals auf regionaler Ebene entstanden so zahlreiche Schmalspurbahnen, die überwiegend von den Landkreisen als Kreisbahnen betrieben wurden.

In Westpreußen hatten sich in zwei Spurweiten drei Schmalspurnetze entwickelt. Es waren einmal in der Spurweite 600 mm im Westen und Südwesten der Provinz die miteinander zusammengeschlossenen Netze der Königsberger Kreisbahn und der Wirsitzer Kreisbahnen, zum anderen in der Spurweite 750 mm im Nordosten der Provinz die voneinander getrennten Netze der Westpreußischen Kleinbahnen in der Weichselniederung zwischen Nogat und Weichsel und Fri-



schen Halß und Danzig und zum anderen als *Marienwerder Kleinbahnen* im Kreis Marienwerder zur Weichsel hin und darüber hinaus bis Groß Falkenau und Abzweigung Groß Grünhof-Sprauden.

Allen vier Betrieben war gemeinsam, daß sie das flache Land mit einigen Durchgangsstrecken bedienten, von denen mehr oder weniger lange Stichstrecken, teilweise nur als Guts- oder Werksanschlüsse, abzweigten und die an mehreren Punkten mit der Staatsbahn verbunden waren, wo die Güter umgeladen werden mußten. Rollbock- oder Rollschemelbetrieb wie auf zahlreichen anderen Schmalspurbahnen, z. B. in Sachsen oder Württemberg, war nicht üblich.

Die erste Schmalspurstrecke wurde am 31. Mai 1894 von der *Bromberger Kreisbahn* mit der 24,2 km langen Strecke Bromberg – Crone a. d. Brahe eröffnet. Bis 1912 war der Ausbau des Westpreußischen Schmalspurnetzes im allgemeinen abgeschlossen.

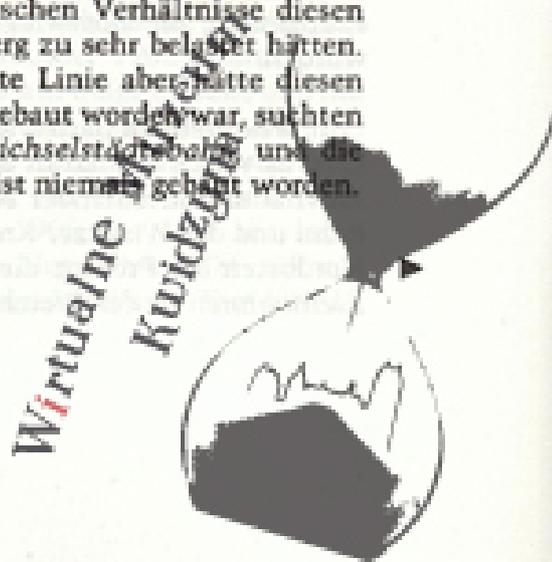
f) Fehltrassierte Linien

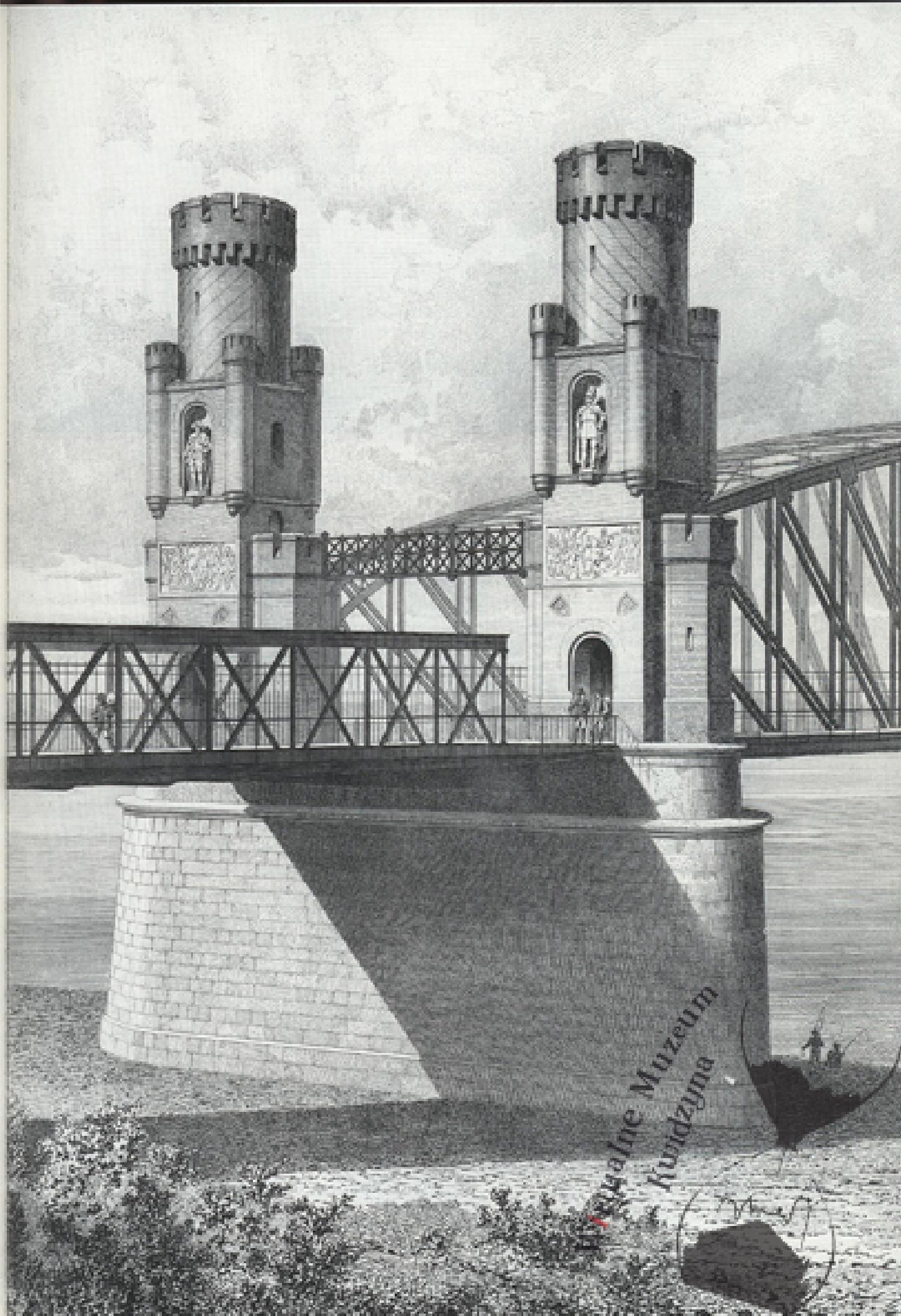
Das deutsche Eisenbahnnetz zeigt dem aufmerksamen Beobachter mancherlei Unzulänglichkeiten in der Linienführung, an der auch heute noch die *Deutsche Bundesbahn* krankt. Diese lassen sich allein aus der geschichtlichen Entwicklung erklären. Auch in Ostdeutschland und dem hier besprochenen Raum gab es solche Unzulänglichkeiten, wenn auch gerade der west- und ostpreußische Raum als Folge der Erschließung durch die staatliche preußische Ostbahn eine großzügigere Planung aufzuweisen hat, als es in anderen Landesteilen als Folge der Konkurrenz der einzelnen bahnbauenden Gesellschaften oder aus partikularistischen Gründen der einzelnen berührten Länder der Fall war.

Aber gerade schon der Bau der ersten Hauptverbindung der Ostbahn löste alle diese Hemmnisse aus, die sonst von Staatsbahnen vermieden wurden. Da die neue Linie in die beiden östlichsten Provinzen Preußens möglichst viele Städte anschließen und auch den Weg nach Rußland ebnen sollte, wählte man den Umweg über Bromberg. Nach dem Bau der Abkürzungsstrecke Schneidemühl – Konitz – Dirschau verlor aber die Linie Bromberg – Dirschau an Bedeutung. Damit entsprach aber die Linienführung, die man mit Rücksicht auf die Zügigkeit der West-Ost-Verbindung gewählt hatte, nicht mehr den nun herrschenden Bedürfnissen. Eine *Weichselalbahn*, wie es die Strecke Bromberg – Dirschau ist, hätte möglichst die stärker besiedelte Ostseite des Tales mit den wichtigen Städten Graudenz und Marienwerder aufsuchen müssen. Bei der Planung der *Ostbahn* gab man wegen der ungünstigen topografischen Verhältnisse diesen Weg auf, da sie die große Fernlinie Berlin – Königsberg zu sehr belastet hätten. Eine von vornherein als *Weichselalbahn* projektierte Linie aber hätte diesen Weg nehmen müssen. Da die *Ostbahn* wie geschehen gebaut worden war, suchten alle späteren Bahnen andere Wege, so auch die *Weichselstrecke* selbst und die natürliche Linie Bromberg – Graudenz – Marienburg ist niemals gebaut worden.

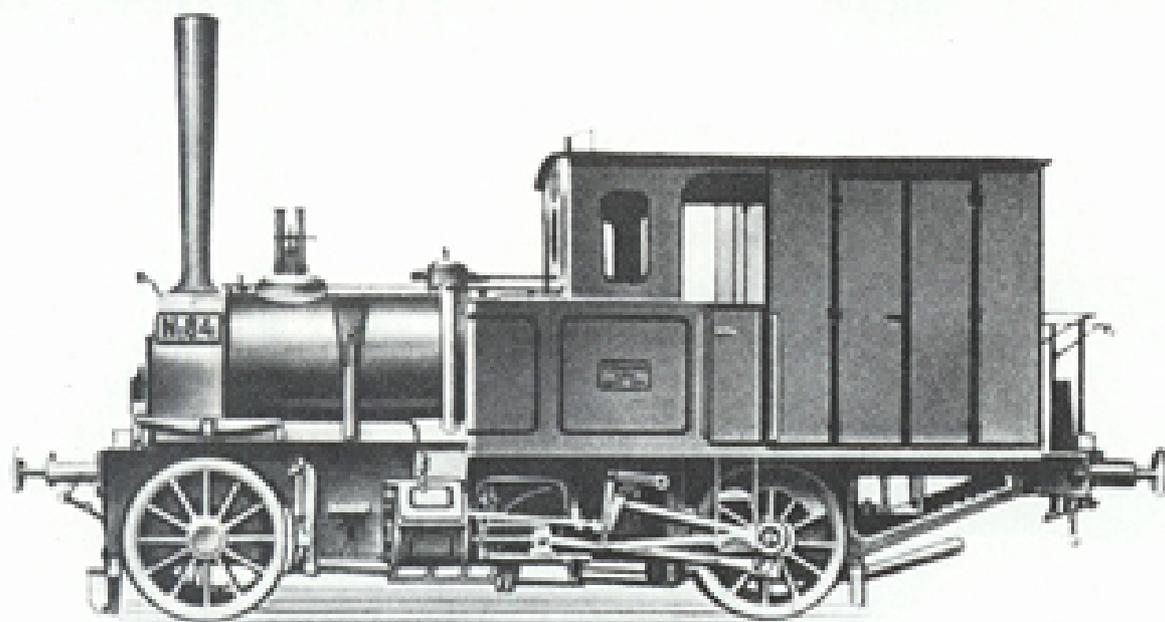
Eisenbahnbrücken.

Nordportal der Brücke über die Weichsel bei Thorn.





Realne Muzeum
Kwidzyna



Auch die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn als eine der beiden großen in Westpreußen bauenden Privatgesellschaften trachtete nur danach, möglich gradlinig in Richtung auf die russische Grenze vorzustoßen, um über die russische Weichselbahn die russischen Getreideerzeugungsgebiete mit dem Hafen Danzig zu verbinden. Analog baute in Ostpreußen eine andere Privatbahn, die Ostpreußische Südbahn, eine Strecke Königsberg – Lyck – Prostken, um dem Hafen Königsberg diese Transporte zuzuführen. Beide wurden aus diesen Gründen daher als reine Durchgangslinien angelegt, die mit der Errichtung Polens aber ihre Funktionen nicht mehr erfüllen konnten. Sie verhinderten aber, daß seitens des preußischen Staates von der Marienburger Nogatbrücke ausgehend eine Querverbindung als Hauptbahn nach Allenstein gebaut wurde. Diese Verbindung entstand dann erst später aus strategischen Gründen in Form von zusammenhängenden Nebenbahnen. So mußten dann später nach Errichtung des Korridors die Flügel zu den Königsberger Schnellzügen nach Allenstein und auf die Insterburger Linie auf dem Umweg über Deutsch Eylau ab Marienburg gefahren werden.

g) Die Organisation der Eisenbahnen in Westpreußen

Aufgrund des Gesetzes vom 7. Dezember 1849 lagen Bau und Betrieb der Preußische Ostbahn genannten Bahn bei der vom Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten des Königreiches Preußen beauftragten Behörde. Für den ersten Abschnitt von Berlin über Stettin bis Kreuz war dies zunächst eine in Stettin eingerichtete Kgl. Eisenbahndirection der Ostbahn, der auch die vom Staat übernommene Stargard-Posener Eisenbahn zugeordnet wurde. Da diese die Betriebsführung der Berlin-Stettiner Eisenbahn wahrnahm, wurde auch diese von dieser Direktion mit verwaltet. Für den Fortgang von Bau und Betrieb der Ostbahn ostwärts von Kreuz wurde durch Kabinettsordre vom 5. November 1849 eine besondere Behörde als Königliche Direction der Ostbahn mit Sitz in Bromberg eingerichtet, die unmittelbar dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten unterstand. 1852 erfolgte die Zusammenlegung der Kgl. Eisenbahndirection der Ostbahn in Stettin und der Königlichen Direction der Ostbahn in Bromberg zu einer Behörde mit Sitz in Bromberg. Dafür wurde für den Betrieb der Berlin-Stettiner Eisenbahn einschließlich der von ihr betriebene Hinterpommerschen Eisenbahn eine Kgl. Direction der Berlin-Stettiner Eisenbahn in Stettin errichtet, die somit übergangsweise auch für die auf westpreußischem Gebiet liegenden Strecken der Hinterpommerschen Eisenbahn Stettin – Danzig zuständig war. Für den Bereich der ostwärts der Weichsel gelegenen Strecken der Ostbahn wurde durch Kgl. Ordre vom 30. April 1873 die Eisenbahn-Commission zu Königsberg errichtet, die am 1. Oktober 1873 ihre Arbeit aufnahm. Für die in Westpreußen gelegenen Strecken der Oberschlesischen Eisenbahn bestand bereits seit dem 1. Januar 1857, also bereits vor Errichtung dieser Streckenteile, die Kgl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau. Zwischenzeitlich war am 1. Januar 1860 die Berlin-Stettiner Eisenbahn

◀ Eisenbahnbrücken.

Oben: Brücke über die Weichsel bei Dirschau. – Mitte: Erste Verbandslokomotive Deutschlands, 1880 bei F. Schichau in Elbing-Trebitz gebaut. – Unten: Brücke über die Nogat bei Marienburg, 1855.

Wirtuale Muzeln
 Kwidzina



wieder aus dem Staatsbetrieb ausgeschieden. Konzessionsmäßig übernahm der preußische Staat zum 1. Januar 1878 die *Hinterpommersche Eisenbahn* in eigene Verwaltung und gliederte sie in die *Direktion der Ostbahn* ein. Durch Gesetz vom 20. Dezember 1879 ging diese dann mit Wirkung vom 1. Januar 1880 auch in Besitz des preußischen Staates über.

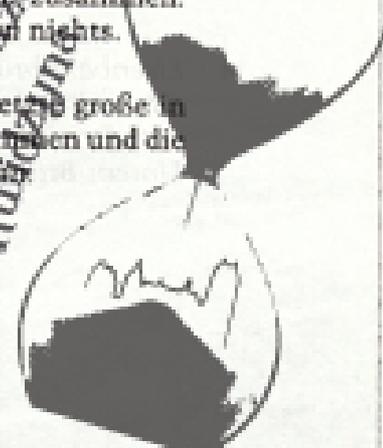
Da es sich um 1880 zeigte, daß die in Preußen bestehenden Direktionen zu groß waren, um eine effiziente Verwaltung der betrieblichen Strecken zu ermöglichen, führte Minister von *Maybach* eine erste Reorganisation der preußischen Eisenbahnverwaltung durch, die seit dem 1. Januar 1879 als *Königlich Preußische Staatseisenbahn-Verwaltung* firmierte. Gleichzeitig wurden die bestehenden Direktionen in *Königliche Eisenbahndirectionen (KED)* umbenannt. Die in Bromberg residierende *Königliche Direction der Ostbahn* wurde so zu *KED Bromberg*. Mit Wirkung vom 1. April 1880 an wurde ohne Änderung der Zuständigkeiten an Stelle der *Eisenbahn-Commission* zu Königsberg das *Kgl. Eisenbahnbetriebsamt in Königsberg* geschaffen. aufgrund des Gesetzes vom 24. Januar 1884 wurden die bisher von der *KED Breslau* verwalteten Strecken Posen – Thorn und Inowrotzlaw – Bromberg an die *KED Bromberg* abgegeben. Damit betrieb diese sämtliche Staatsbahnstrecken in Westpreußen.

Zum 1. April 1895 erfolgte dann unter Minister von *Thielen* die große Reorganisation der *Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung (KPEV)*. Zu den bestehenden Direktionen wurden weitere geschaffen, so daß eine Verkleinerung der Direktionsbezirke eintrat, die zu einer besseren Übersicht der Verwaltung und des Baus führte und eine Straffung des Betriebsablaufes bewirkte. Das bis dahin auf fast 5000 km Streckenlänge angewachsene Netz der *KED Bromberg* wurde auf drei neu abgegrenzte *KED Bromberg, Danzig* und *Königsberg* aufgeteilt, wobei die in Westpreußen gelegenen Streckenabschnitte zu den *KED Bromberg* und *Danzig* kamen. Gleichzeitig wurde das *Kgl. Eisenbahnbetriebsamt in Königsberg* aufgelöst.

Die bis dahin selbständigen Verwaltungen waren nunmehr Exekutivorgane des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten als Zentralinstanz der *KPEV*. Gleichzeitig wurde der Direktionsinstanz nachgeordnet eine Ämterinstanz als Kontrollorgan zu den Dienststellen eingeführt, die nach Fachgebieten aufgeteilt wurde. Für den Bau- und Betriebsdienst wurden Betriebsämter, für den Verkehrs- und Kassendienst Verkehrsämter und für den Maschinendienst Maschinenämter eingerichtet, eine Organisationsform, die bis heute bei der Deutschen Bundesbahn fortbesteht.

Durch den Staatsvertrag vom 21. Juni 1896 schlossen sich mit Wirkung vom 1. Dezember die *Preußische Staatseisenbahn-Verwaltung*, die *Hessischen Staatseisenbahnen* und die *Hessische Ludwigsbahn* zur *Königlich Preußischen, Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahn-Verwaltung* als Oberinstanz zusammen. An der Direktionseinteilung änderte sich dadurch in Westpreußen nichts.

Am 15. Juni 1903 wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1903 die letzte große in Westpreußen bestehende Privatbahn vom preußischen Staat übernommen und die in *KED Danzig* eingegliedert: die *Marienburger-Mlawkaer Eisenbahn*.



Seit dem 21. November 1918 firmierte der KPEV als *Preußisch-Hessische Eisenbahnverwaltung* und ihre Direktion führten die Bezeichnung *Eisenbahndirektion (ED)*. Weitgehende Änderungen waren damit nicht verbunden.

Durch den Friedensvertrag von Versailles vom 28. Juni 1919 mußten große Gebiete des deutschen Ostens, darunter die meisten Teile der Provinz Westpreußen, an Polen abgetreten werden. Ab 10. Januar 1920 wurden die neuen Staatsgrenzen voll wirksam. Durch Erlaß des Preußischen Ministers für das Eisenbahnwesen und für öffentliche Arbeiten vom 10. Januar 1920 „haben mit dem gleichen Tage die Eisenbahndirektionen in Bromberg, Danzig und Posen aufgehört, als Behörden der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung zu bestehen. In Berlin-Charlottenburg ist gleichzeitig die *Eisenbahndirektion Osten* errichtet worden. Die deutschbleibenden Strecken der ehemaligen Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Posen werden nach Maßgabe des Erlasses der Preußischen Staatsregierung vom 19. Dezember 1919 in die aus dem beige-fügten Streckenverzeichnis ersichtliche Weise den Eisenbahndirektionen Königsberg, Stettin, Breslau, Kattowitz und der Eisenbahndirektion Osten in Berlin-Charlottenburg (Zoologischer Garten) zugeteilt.“ Damit hatten die ED Bromberg und Danzig aufgehört zu bestehen. Die letzten Präsidenten beider Direktionen waren in Bromberg Friedrich Jacobs, der die Direktion erst am 20. Juli 1919 übernommen hatte und der anschließend die ED Osten übernahm und in Danzig Dr. Ing. Fritz Römroth, bereits seit dem 1. April 1908 Präsident war und mit der Auflösung der ED Danzig in den Ruhestand trat.

Übersicht der Streckeneröffnungen bis 1945

In dieser Übersicht sind in chronologischer Reihenfolge alle Streckenabschnitte angegeben, die im Bereich der Reichsbahndirektion Danzig nach ihrer Ausdehnung vom Jahre 1940 vorhanden waren. Die Ortsangabe richtet sich nach der jeweiligen amtlichen Schreibweise zum Zeitpunkt der Streckeneröffnung. Sie ist damit nicht identisch mit der Schreibweise zahlreicher Orte im Reichsgau Danzig-Westpreußen zwischen 1939 und 1945, auch nicht mit der häufig „üblichen“ Schreibweise. Die eröffnenden Bahnverwaltungen sind mit der Bezeichnung angegeben, die sie zum Zeitpunkt der betreffenden Streckeneröffnung führten. Hierbei blieben Fusionen oder Verstaatlichungen zu späterer Zeit außer Betracht.

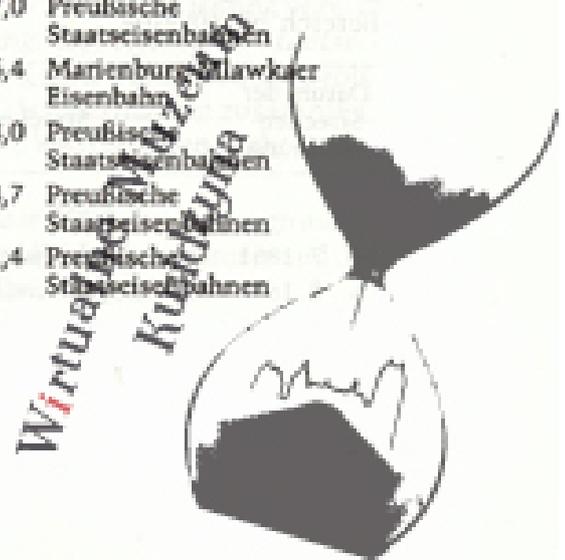
Grundlage der Daten sind die entsprechenden Reichsstatistiken sowie amtliche Unterlagen der Polnischen Staatsbahnen (PKP). Es ist der jeweils insgesamt gleichzeitig eröffnete Abschnitt angegeben, auch wenn er über den behandelten Bereich hinausging.

Datum der Streckeneröffnung	Streckenabschnitt	Länge in km	eröffnende Bahn
a) Normalspur 1 435 mm			
27. 7. 1851	Kreuz – Schneidemühl – Bromberg	145,4	Preußische Ostbahn
6. 8. 1852	Bromberg – Dirschau – Danzig	158,6	Preußische Ostbahn

Wirtuane Museum
 Kwidzyn



Datum der Streckeneröffnung	Streckenabschnitt	Länge in km	eröffnende Bahn
19. 10. 1852	Marienburg – Braunsberg	83,8	Preußische Ostbahn
12. 10. 1857	Dirschau – Marienburg	17,5	Preußische Ostbahn
24. 10. 1861	Bromberg – Thorn	49,9	Preußische Ostbahn
4. 12. 1862	Thorn – Orlotschin – Russische Grenze	14,4	Preußische Ostbahn
1. 10. 1867	Danzig – Neufahrwasser	11,3	Preußische Ostbahn
1. 7. 1870	Danzig – Zoppot	11,3	Hinterpommersche Eisenbahn
1. 9. 1870	Stolp – Zoppot	119,8	Hinterpommersche Eisenbahn
16. 1. 1871	Dirschau – Preußisch Stargard	24,8	Preußische Ostbahn
20. 11. 1871	Mocker – Jablonowo	55,1	Preußische Ostbahn
26. 5. 1872	Posen – Gnesen – Inowrotzlaw – Bromberg ¹⁾	152,0	Oberschlesische Eisenbahn
1. 12. 1872	Jablonowo – Osterode	65,1	Preußische Ostbahn
25. 3. 1873	Thorn – Mocker	34,5	Preußische Ostbahn
25. 3. 1873	Inowrotzlaw – Thorn ¹⁾	30,4	Oberschlesische Eisenbahn
15. 4. 1873	Hochstüblau – Preußisch Stargard	15,5	Preußische Ostbahn
15. 8. 1873	Konitz – Hochstüblau	56,8	Preußische Ostbahn
1. 8. 1876	Marienburg – Deutsch Eylau	68,7	Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn
1. 10. 1876	Deutsch Eylau – Montowo	25,1	Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn
15. 5. 1877	Montowo – Soldau	35,7	Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn
1. 9. 1877	Soldau – Ilowo – Mlawka	13,5	Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn
1. 11. 1877	Schlochau – Konitz	14,8	Preußische Ostbahn
15. 11. 1877	Graudenz – Jablonowo	30,2	Preußische Ostbahn
15. 11. 1879	Laskowitz – Graudenz	21,6	Preußische Ostbahn
1. 7. 1882	Thorn – Kulmsee	20,2	Preußische Staatseisenbahnen
1. 11. 1882	Kulmsee – Graudenz	38,3	Preußische Staatseisenbahnen
15. 8. 1883	Konitz – Laskowitz	70,2	Preußische Staatseisenbahnen
15. 8. 1883	Graudenz – Marienburg	76,8	Preußische Staatseisenbahnen
15. 8. 1883	Kornatowo – Kulm	17,0	Preußische Staatseisenbahnen
1. 8. 1884	Zajonskowo – Löbau	6,4	Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn
1. 10. 1884	Hohenstein – Sobbowitz	8,0	Preußische Staatseisenbahnen
1. 8. 1885	Sobbowitz – Schöneck	13,7	Preußische Staatseisenbahnen
1. 11. 1885	Schöneck – Berent	31,4	Preußische Staatseisenbahnen

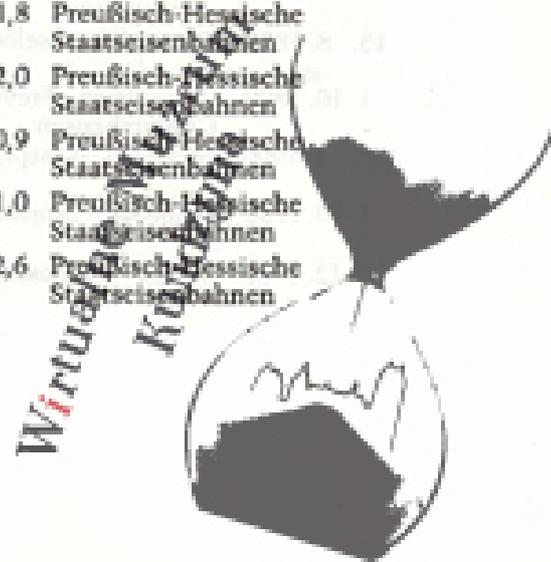


Datum der Streckeneröffnung	Streckenabschnitt	Länge in km	eröffnende Bahn
1. 11. 1885	Bromberg – Fordon	5,2	Preußische Staatseisenbahnen
1. 8. 1886	Fraust – Zuckau	29,5	Preußische Staatseisenbahnen
1. 10. 1886	Simonsdorf – Tiegenhof	20,8	Preußische Staatseisenbahnen
1. 11. 1886	Zuckau – Karthaus	11,9	Preußische Staatseisenbahnen
1. 11. 1886	Jablonowo – Strasburg (Westpr)	23,3	Preußische Staatseisenbahnen
15. 12. 1886	Garnsee – Lessen	13,5	Preußische Staatseisenbahnen
1. 9. 1887	Strasburg (Westpr) – Lautenburg	32,3	Preußische Staatseisenbahnen
1. 10. 1887	Lautenburg – Soldau	23,0	Preußische Staatseisenbahnen
1. 11. 1887	Gnesen – Nakel ¹⁾	75,1	Preußische Staatseisenbahnen
1. 9. 1888	Terespol – Schwetz	6,2	Preußische Staatseisenbahnen
1. 10. 1888	Hohenstein – Soldau ²⁾	53,0	Preußische Staatseisenbahnen
15. 9. 1889	Danzig Olivaer Tor – Neufahrwasser Weichselufer	4,4	Preußische Staatseisenbahnen
16. 7. 1892	Bromberg – Karlsdorf	6,6	Preußische Staatseisenbahnen
1. 9. 1893	Marienburg – Miswalde – Maldeuten	55,5	Preußische Staatseisenbahnen
1. 9. 1893	Elbing – Miswalde – Liebermühl – Osterode	72,5	Preußische Staatseisenbahnen
25. 10. 1893	Fordon – Unislaw – Culmsee	33,9	Preußische Staatseisenbahnen
1. 7. 1894	Culmsee – Schönsee	20,4	Preußische Staatseisenbahnen
1. 10. 1894	Nakel – Vandsburg – Konitz	74,9	Preußische Staatseisenbahnen
1. 10. 1895	Bromberg – Schubin – Znin ¹⁾	43,2	Preußische Staatseisenbahnen
15. 12. 1898	Rheda (Westpr) – Putzig	16,0	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
20. 5. 1899	Elbing – Tolkemit – Frauenburg	35,9	Haffuferbahn Elbing – Braunsberg
15. 8. 1899	Danzig Weichselbl – Saspe	2,9	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
1. 10. 1899	Riesenburg – Freystadt – Gofilershausen	48,6	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
15. 1. 1900	Freystadt (Westpr) – Marienwerder	28,6	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
1. 10. 1900	Schönsee – Strasburg (Westpr)	49,8	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
1. 12. 1900	Berent – Lippusch	16,7	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen

Wirtschaftskultur



Datum der Streckenöffnung	Streckenabschnitt	Länge in km	eröffnende Bahn
1. 4. 1901	Lippusch – Bernsdorf	18,2	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
2. 9. 1901	Unislaw – Althausen	13,0	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
30. 9. 1901	Culmsee – Wenzlau – Melno	45,3	Kleinbahn Culmsee – Melno
1. 10. 1901	Berent – Gollubien	11,5	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
14. 11. 1901	Gollubien – Karthaus	21,2	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
1. 7. 1902	Konitz – Lippusch	52,6	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
20. 7. 1902	Culm – Althausen	6,4	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
1. 9. 1902	Deutsch Eylau – Niedeck	32,4	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
1. 10. 1902	Skurz – Schmentau	14,7	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
15. 10. 1902	Broddydamm – Niedeck	8,8	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
25. 11. 1902	Neustadt (Westpr) – Rieben – Prüssau – Chotzchow	37,8	Kleinbahn Neustadt – Prüssau – Chotzchow
1. 12. 1902	Thorn-Mocker – Leibitsch	9,2	Kleinbahn Thorn – Leibitsch
14. 6. 1903	Preußisch Stargard – Skurz	24,0	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
26. 9. 1903	Putzig – Reddischau – Krockow	22,2	Kleinbahn Putzig – Krockow
19. 11. 1904	Hardenberg – Neuenburg (Westpr)	6,0	Kleinbahn Hardenberg – Neuenburg
5. 1. 1905	Morroschin – Mewe	11,3	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
16. 5. 1905	Schöneck (Westpr) – Preuß. Stargard	18,7	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
4. 10. 1905	Vbf Danzig Lege Tor – Holm	10,7	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
4. 10. 1905	Karthaus – Nawitz – Lauenburg (Pom)	59,9	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
2. 10. 1906	Czersk – Laskowitz (Westpr)	55,3	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
2. 10. 1906	Flatow – Kujahn – Vandsburg	31,8	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
20. 8. 1908	Königsbruch – Skurz	32,0	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
18. 6. 1909	Vandsburg – Bagnitz – Terespol	70,9	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
24. 6. 1909	Riesenburg – Marienwerder	21,0	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
1. 9. 1909	Schmentau – Neuhöfen – Marienwerder	22,6	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen



Datum der Streckeneröffnung	Streckenabschnitt	Länge in km	eröffnende Bahn
6. 10. 1909	Thorn-Moeker – Thorn Nord	6,1	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
3. 11. 1909	Prust Bagnitz – Crone (Brahe)	20,4	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
28. 2. 1910	Thorn Noed – Roßgarten – Scharnau	27,8	Kleinbahn Thorn – Scharnau
5. 10. 1910	Thorn Noed – Waldmeisterkrug	6,1	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
2. 12. 1910	Zajonczkowo – Neumark (Westpr)	12,1	Kleinbahn Zajonczkowo – Neumark
15. 12. 1911	Verbindungsbahn bei Danzig Strohdieich	1,2	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
1. 7. 1912	Waldmeisterkrug – Unislaw	22,0	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
1. 5. 1914	Altemühle – Danzig-Langfuhr	19,5	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
3. 11. 1914	Prust Bagnitz – Tuchel	22,7	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
15. 5. 1916	Riesenburg – Miswalde	32,0	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
1. 4. 1918	Verbindungsbahn Vbf Liebenhoff bei Dirschau	19,7	Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
20. 11. 1921	Kokoszki ²⁰ – Gdynia (Gotenhafen)	26,0	Polnische Staatsbahnen (PKP)
16. 1. 1923	Puck (Putzig) – Hel (Hela)	44,0	Polnische Staatsbahnen
30. 6. 1924	Nasielsk – Pionsk (Plöhnen) – Sierpe (Sichelberg)	88,0	Polnische Staatsbahnen
1. 11. 1925	Freystadt (Westpr) – Bischofswerder	14,3	Deutsche Reichsbahn
19. 5. 1928	Bydgoszcz Wschodnia (Bromberg) – Maksymilianowo (Maxtal)	15,0	Polnische Staatsbahnen
15. 10. 1928	Czersk (Heiderode) – Bak (Bonk) – Koscierzyna (Berent)	43,0	Polnische Staatsbahnen
9. 11. 1930	Maksymilianowo (Maxtal) – Wierzbucin (Lindenbusch) – Bak (Bonk)	83,0	Polnische Staatsbahnen
9. 11. 1930	Somonino (Semlin) – Osowa (b. Kartuzy) (Eспенkrug)	26,0	Polnische Staatsbahnen
21. 12. 1930	Bydgoszcz Wschodnia (Bromberg) – Nowa Wies Wielka (Großneudorf)	22,0	Polnische Staatsbahnen
19. 11. 1934	Plock (Schrottersburg) – Sierpe (Sichelberg)	36,0	Polnische Staatsbahnen
23. 1. 1937	Sierpe (Sichelberg) – Lipno (Leipc) – Lubicz (Lubitsch)	70,0	Polnische Staatsbahnen
25. 9. 1937	Sierpe (Sichelberg) – Rypin (Rippin) – Brodnica (Strasburg)	55,0	Polnische Staatsbahnen
1937	Gdynia Towarowa – Gdynia Port Oksy Wic (Hafen in Gotenhafen)	8,0	Polnische Staatsbahnen



Datum der Streckeneröffnung	Streckenabschnitt	Länge in km	eröffnende Bahn
b) Schmalspur 600 mm			
31. 5. 1894	Bromberg – Marthashaufen – Goscieradz – Crone a. d. Brahe	24,2	Bromberger Kreisbahn
31. 5. 1894	Marthashaufen – Kasprowo – Bachwitz – Wierkutschin	25,9	Bromberger Kreisbahn
31. 5. 1894	Abzw. nach Mittelsdorf	5,4	Bromberger Kreisbahn
31. 5. 1894	Kasprowo – Michalin – Gunnowitz (Kreisgrenze)	8,3	Bromberger Kreisbahn
31. 5. 1894	Goscieradz – Haltenau	13,1	Bromberger Kreisbahn
31. 5. 1894	Abzw. nach Samsietschno	2,2	Bromberger Kreisbahn
15. 5. 1895	Weißenhöhe – Julienfelde – Lobsens – Witoslaw	47,3	Wirsitzer Kreisbahnen
15. 5. 1895	Abzw. Julienfelde – Wissek	2,6	Wirsitzer Kreisbahnen
3. 10. 1895	Witoslaw – Nakel	10,7	Wirsitzer Kreisbahnen
3. 10. 1895	Abzw. Waltershausen – Erlau	3,5	Wirsitzer Kreisbahnen
3. 10. 1895	Nakel – Suchary – Kreisgrenze zu Kreis Bromberg	9,8	Wirsitzer Kreisbahnen
9. 6. 1897	Bachwitz – Lindenwald	5,3	Bromberger Kreisbahn
21. 9. 1901	Niezychowo – Nakel mit Abzw. nach Zelazna und Jobshöhe	47,5	Wirsitzer Kreisbahnen
21. 9. 1901	Kocziemühle b. Kaiserwald – Wissek	25,3	Wirsitzer Kreisbahnen
1. 10. 1906	Weißenhöhe – Netzhafen	2,5	Wirsitzer Kreisbahnen
10. 7. 1907	Möhlal – Weichselhorst	25,6	Bromberger Kreisbahn
31. 5. 1912	Abzw. bei Crone zur Staatsbahn	0,7	Bromberger Kreisbahn
1923	Witzleben Abzw. – Hermannsdorf Abzw.	5,4	Wirsitzer Kreisbahnen

c) Schmalspur 750 mm			
18. 11. 1898	Neukirch – Groß Lichtenau – Neuteich – Lindenau mit Abzw. nach Brodsack, Bröske, Prangenau, Parschau, Irrgang, Warnau und Trappenfelde	43,7	Westpreußische Kleinbahnen
23. 12. 1898	Liefau – Groß Lichtenau – Barendt	48,5	Westpreußische Kleinbahnen
15. 8. 1899	Neukirch – Schöneberg (Kr. Marienburg)	16,0	Westpreußische Kleinbahnen
15. 10. 1900	Marienburg – Klein Lesewitz – Lindenau	9,2	Westpreußische Kleinbahnen
15. 10. 1900	Tiegenhof – Schöneberg	11,1	Westpreußische Kleinbahnen
8. 11. 1900	Schönsee – Fürstenwerder Nord	5,9	Westpreußische Kleinbahnen
28. 9. 1901	Mareese – Kramershof rechtes Weichselufer – Fähre – linkes Weichselufer – Groß Grünhof – Groß Falkenau	30,0	Marienwerder Kleinbahnen
28. 9. 1901	Mareese – Russenau	20,4	Marienwerder Kleinbahnen

28. 9. 1901	Marese – Marienwerder	3,5	Marienwerder Kleinbahnen
28. 9. 1901	Groß Grünhof – Spreuden	1,9	Marienwerder Kleinbahnen
28. 9. 1901	Kramershof – Gutsch	1,8	Marienwerder Kleinbahnen
16. 10. 1901	Tiegenhof – Fischerbäbke	14,6	Westpreußische Kleinbahnen
17. 8. 1905	Knüppelkrug – Groß Zünder – Gemlitz	26,3	Westpreußische Kleinbahnen
17. 8. 1905	Gottswalde – Schiewenhorst – Seurthof	18,8	Westpreußische Kleinbahnen
17. 8. 1905	Streegen – Fischerbäbke	31,9	Westpreußische Kleinbahnen
1. 5. 1906	Danzig – Hochzeit – Gemlitz	10,6	Westpreußische Kleinbahnen
1. 5. 1906	Tiegenhof – Lindenau	4,5	Westpreußische Kleinbahnen
1. 10. 1909	Groß Lesewitz – Herrenhagen – Schadwalde	20,5	Westpreußische Kleinbahnen
11. 10. 1909	Preußisch Rosengart – Thürichthof	6,3	Westpreußische Kleinbahnen
13. 12. 1912	Ließau – Mielenz – Alt Münsterberg mit Abzw. nach Wernersdorf, Gnojau und Klossowo	1,7	Westpreußische Kleinbahnen

¹⁾ Strecke unterstand voll der RBD Posen.

²⁾ deutsche Bezeichnung konnte nicht festgestellt werden.

Die Eröffnung der seinerzeit auf russischem Staatsgebiet gelegenen Strecke Mlawka – Warszawa Gdanska [Mlawka – Warschau Danziger Bf] konnte nicht zweifelsfrei festgestellt werden. Sie soll aber ebenfalls 1877 erfolgt sein.

Quellenverzeichnis:

Born: Die Preußischen Eisenbahnen und Danzig, in Archiv für Eisenbahnwesen, 54. Jahrgang, 1931.

Bufe: Ostdeutsche Eisenbahnerinnerungen, Darmstadt, 1974.

Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835 – 1943, Teil 1, Deutsches Reich, herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium, Berlin, 1943.

Die Reichsbahn, Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn, 1. – 21. Jahrgang, Berlin, 1925 – 1945.

Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, 1925 – 1931.

Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn [Weißbücher], Berlin 1933 – 1943.

Gläsers Annalen: Zeitschrift für Verkehrschnik und Maschinenbau, Berlin

Haas: Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von seiner geschichtlichen Entstehung, Archiv für Eisenbahnwesen, 63. Jahrgang, 1940.

Kobachätzky: Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen, Düsseldorf, 1971.

Mühlenfels, v.: Ostpreußen, Danzig und der polnische Korridor als Verkehrsproblem, BfV, 1930.

Negel: Die deutsch-polnischen Verkehrsbeziehungen, Würzburg, 1938.

Nietmann's Eisenbahn-Atlas, Leipzig 1902 und 1906, Nachdruck Pflügen, 1976.

Ostdeutsche Eisenbahn- und Verkehrszeitung, 32. Jahrgang, Königsberg, 1936.

Preußische Gesetzessammlung (GS) 1841 – 1944.

Reichsbahn-Handbuch, bearbeitet in den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, Leipzig, verschiedene Ausgaben.

Wirtuale Muzeum
Kulizyna



Reichsgesetzblätter I und II, 1930 – 1944.

Reichs-Kunfbücher, verschiedene Ausgaben, herausgegeben von der ObI Ost in Berlin, teilweise Nachdrucke Verlag Zeit und Eisenbahn, Pörgen.

Roloff: Aus der Geschichte der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 37. Jahrgang, 1914.

Roß: Steigende Verkehrsleistungen Ostpreußens, Königsberg, 1939.

Salomon: Die Warschau-Wiener Eisenbahn und ihre Verstaatlichung, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 37. Jahrgang, 1914, und 38. Jahrgang, 1915.

Scharf: Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel, Freiburg, 1981.

Scharf, Ernst: Vom Fernschnellzug zum Intercity, Freiburg 1983.

Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reich, Bände 62A und 62B, Berlin, 1942 u. 1943.

Statistische Jahrbücher der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bzw. der Deutschen Reichsbahn, 1915 – 1943.

Unterlagensammlung der Deutschen Bundesbahn im Verkehrsarchiv beim Verkehrsmuseum Nürnberg – jetzt im Bundesarchiv Koblenz.

Wehde-Textor: Pommern und seine Eisenbahnen bis zum Ausgang des Zweiten Weltkrieges, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 75. Jahrgang, 1965.

Wischniakowsky: Russische Verkehrsfragen, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 60. Jahrgang, 1937.

Wyzomirski, v.: Wirtschaft und Verkehr in der Provinz Ostpreußen, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 74. Jahrgang, 1964.

ohne Verfasserangabe:

Entwicklung der Kleinbahnen in Preußen bis zum 31. März 1920, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 44. Jahrgang, 1921.

Die deutschen Eisenbahnen 1910 – 1920, herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium.

Weitere Quellenangaben sowie eine Vertiefung des Textmaterials können dem ausführlichen Buch des Verfassers „Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel – Die Reichsbahn im Osten bis 1945“, Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg, 1981, entnommen werden.

Es ist so bequem, unmündig zu sein.

☆

Ich mißbillige, was du sagst, aber bis in den Tod werde ich dein Recht verteidigen, es zu sagen.

Wirtuale Muzium
Kwiazyna

Immanuel Kant

Voltaire

