

Sondernummer des

**Eisenbahn
JOURNAL**



B 7539 E
ISBN 3-922404-57-X

**special
8/94**

Die Spreewaldbahn

Land, Leute und Eisenbahn

Manfred Weisbrod

DM 17,80
sfr 17,80
öS 128,-



(Füllseite)



Bild 2: Im Bahnhof Burg wartet die 99 5706 mit ihrem Personenzug auf Abfahrt in Richtung Cottbus, dem südlichsten Punkt der Spreewaldbahn. Am 22. Juni 1968 war die Welt auf dieser 1000-mm-Schmalspurbahn noch in Ordnung. **Abb.: A. Luft**

Bild 1 (Titel): Die Spreewaldbahn, wie sie noch viele Eisenbahnfreunde kennen: Das Bahnbetriebswerk Straupitz im November 1968 mit dem typischen Fachwerkurm und der 99 5633. **Abb.: H. Müller**

Impressum

ISBN 3-922404-57-X

Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48 oder 50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autor: Manfred Weisbrod

Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger

Bildredaktion: Ingo Neidhardt

Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann

Layout und Koordinierung: Ingo Neidhardt

Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Druck: Europlanning S.r.l.,

via Chioda, 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG,

D-85386 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© August 1994

Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	6
Einleitung	6
Die Eisenbahn erschließt den Spreewald	8
Die Lübben-Cottbuser Kreisbahnen (LCK)	12
Von den LCK zur Spreewaldbahn	16
Strecke und Stationen	24
<i>Von Cottbus nach Straupitz</i>	24
<i>Bahnhof und Bw Straupitz</i>	34
<i>Von Lübben nach Straupitz</i>	42
<i>Von Straupitz nach Goyatz</i>	46
<i>Von Straupitz nach Lieberose</i>	48
Dampflokomotiven, Triebwagen und Diesellokomotiven	50
Endstation Lübbenau	54
Geographie und Geschichte	58
Quellenverzeichnis	64



Vorwort

Diese Ausgabe will keine allumfassende Geschichte der Spreewaldbahn liefern, auch kein Wanderführer durch den Spreewald sein. Mit diesem Special möchten wir Ihr Interesse an einer Region wecken, die einmalig in Europa ist. In erster Linie natürlich durch die Landschaft, den Spreewald. Zusätzlich aber auch durch die Geschichte ihrer Eisenbahnen, die von der Pferdeeisenbahn über private Eisenbahngesellschaften bis zur heutigen IR-Strecke führt.

Der Autor beschränkt sich nicht auf Eisenbahngeschichte der Normal- und Schmalspurbahn, er vermittelt auch Geschichte und Geschichten aus der Region. Natürlich bestimmt die Spreewaldbahn, die durch tragwürdige Rationalisierungsmaßnahmen der DR 1970 ihren Betrieb einstellen mußte, dieses Special. Hans Müller hat wertvolle Bilddokumente beige-steuert, die z.T. Ende der sechziger Jahre entstanden. Nur wenige besitzen Fotos aus der Betriebszeit dieser Meterspurbahn. Manfred Weisbrod hat recherchiert, was von den Bahnen im und um den Spreewald noch erhalten und was außer der Eisenbahn noch des Anschauens wert ist.

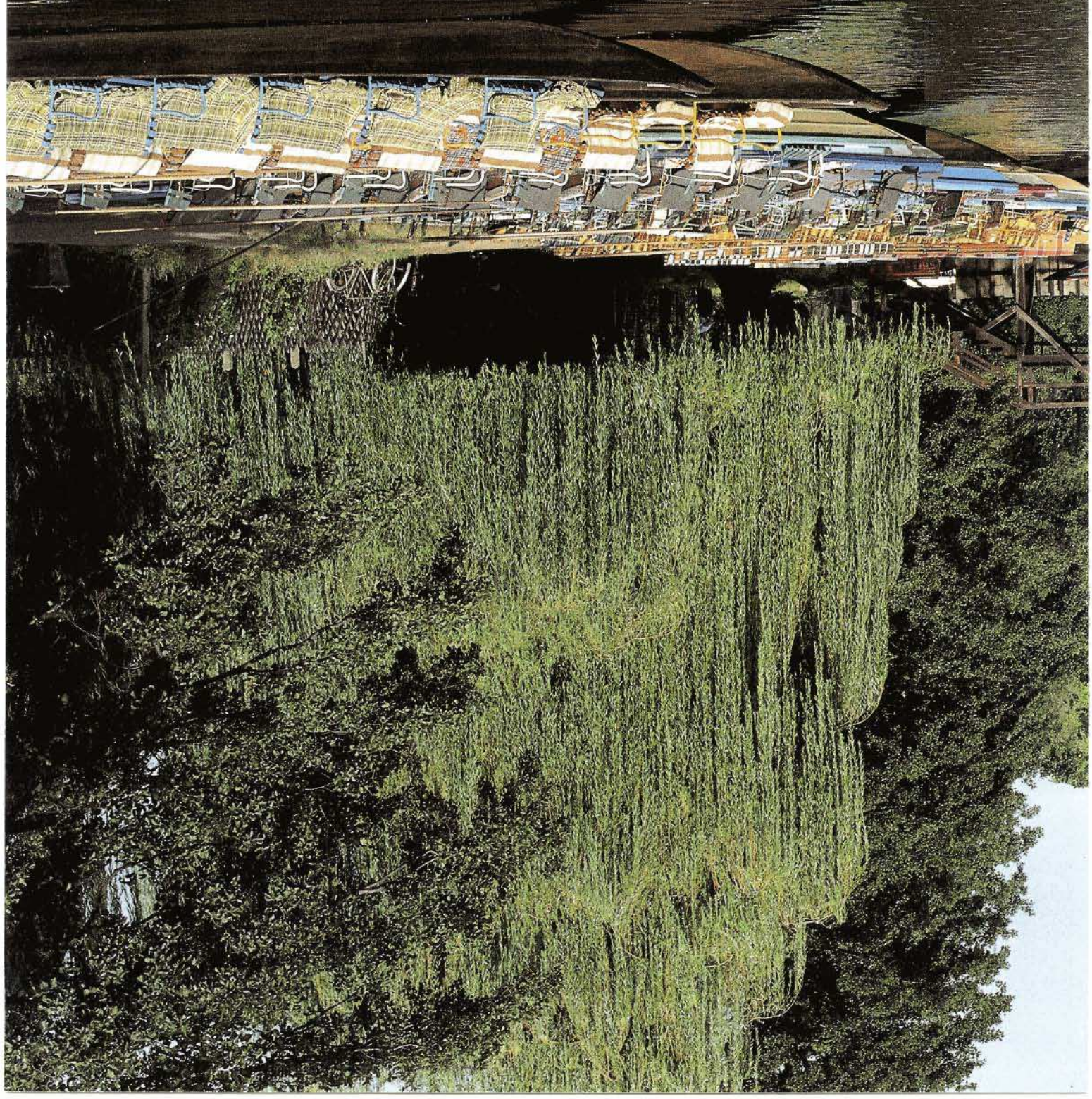
Ihr Hermann Merker Verlag

Einleitung

Den Spreewald selbst gibt es immer noch, die Spreewaldbahn seit 1970 leider nicht mehr.

Die Quellen der Spree liegen alle in der sächsischen Oberlausitz in der Nähe des Berges Kotmar (583 m) zwischen Ebersbach und Elbau. Als Hauptquelle gilt der in Stein gefaßte Spreeborn in Spreedorf. Die Spree schlängelt sich durch die Ober- und Niederlausitz nach Berlin, gab den Berlinern ihren bekannten Beinamen "Spree-Athener" (wohl zuerst 1706 von Erdmann Wickers in einem Lobgedicht an Friedrich I. gebraucht) und verliert sich hinter Berlin in der Havel als deren wichtigstem Zufluß.

In Cottbus ist die Spree noch ein Fluß wie jeder andere, aber schon bei Burg verästelt und verzweigt sie sich in eine Unzahl von Nebenarmen (Fließen), und das über eine Länge von mehr als 40 km und eine Breite von 15 km. Kolonisten, Sorben und deutsche Siedler haben im Laufe der Jahrhunderte nachgeholfen und für ihre Bedürfnisse neue Kanäle und Fließe geschaffen. So ist in diesem ehemaligen Urstromtal eine nicht nur in Deutschland, sondern in Mitteleuropa einmalige Landschaft ent-



standen: Eine Lagunenlandschaft, ein Venedig des Nordens. Es ist ein eigentliches Nebeneinander von üppigem Auenwald und Lausitzer Heidelandschaft mit dürtigen Sandboden. Die Spreewaldbahn wählte ihren Weg am Nordrand des Spreewaldes von Cottbus über Burg und Straupitz nach Lübben. Byhlen zweigte eine Strecke nach Lieberose und Jämlitz ab, wo es Anschluss an die Staatsbahnstrecke Cottbus – Frankfurt (Oder) gab. Von Straupitz führte eine Strecke nach Goyatz am Schwielochsee. Die Staatsbahn fährt geradlinig von Berlin über Lübben und Lübbenau nach Cottbus. Noch ehe es die Spreewaldbahn oder die Staatsbahn gab, hat der Dichter Theodor Fontane den Spreewald besucht. Er kam mit der Postkutsche von Berlin. "Eine Tag- und eine Nachtpost fährt zwischen hier und Lübbenau, der Haupt- und Residenzstadt des Spreewaldes. Es liegt auf der Hand, daß es geraten ist, daß nicht verschwiegen, daß der Weg über Lichtenrade und Zossen, über Baruth und Golßen führt. Namen, die auf einen Schlag die Streusandbüchse des Heiligen Römischen Reiches

vor uns hinwerfen, die bis diese Stunde nicht bloß als Witzwort, sondern in aller sandigster Wirklichkeit fort existiert." So schrieb Fontane 1859. Anliegen unseres Specials ist es, die Spreewaldbahn mit bemerkenswerten, fast ausnahmslos bisher unveröffentlichten Fotos in Erinnerung zu rufen, nachzuschauen, was von ihr geblieben ist. Gebirgen ist auf jeden Fall der Spreewald, der der Bahn den Namen gab und der ihr Interesse wert ist. Nicht nur wegen seiner Sekt- und Gewurzburgurken, seines Sauerkrautes und seines Meerrettichs verdient er mindestens drei Sterne. Hin und wieder wollen wir auch bei Theodor Fontane nachschlagen und werden feststellen, daß sich seit mehr als 130 Jahren manches gewaltig, manches aber auch gar nicht verändert hat.

Manfred Weisbrod, Hans Müller

Bild 3: Der Spreewald, unweit südöstlich von Berlin gelegen, zählt mit seinen unzähligen Wasserarmen, Fließe genannt, zu den interessantesten Landschaften Deutschlands. Abb.: M. Weisbrod



Die Eisenbahn erschließt den Spreewald

Berlin-Görlitzer Eisenbahn (BG)

Theodor Fontane hätte eigentlich auch mit der Eisenbahn statt mit der Postkutsche nach Lübbenau reisen können. Denn bereits in den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts bestand der Plan, eine Eisenbahn von Berlin durch die Lausitz nach Wien zu führen. Nun hatte aber das Königreich Sachsen mit Österreich einen Vertrag geschlossen, der dem Königreich Preußen den Bau

einer Eisenbahn ins böhmische Reichenberg (heute Liberec) nur auf sächsischem Gebiet gestattet. Die kürzeste Verbindung hätte von Lübbenau über Senftenberg und Löbau nach Zittau geführt, doch so mußte die Strecke auf preußischem Gebiet verbleiben und wurde über Cottbus nach Görlitz projektiert.

Bereits am 7. Juni 1858 war die Konzession zum Bau der Strecke erteilt worden, doch die erforderlichen Finanzmittel fehlten. Erst

1864 konnte die Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Görlitz gegründet werden, an der auch der "Eisenbahnkönig" Dr. Strousberg beteiligt war. Dem Bahnbau, der im Frühjahr 1865 begann, stellten sich keine topographischen Schwierigkeiten in den Weg, so daß bereits am 13. September 1866 die 114,72 km Gleis vom Görlitzer Bahnhof in Berlin bis Cottbus verlegt waren und provisorisch in Betrieb genommen werden konnten. Die offizielle Eröffnung der Gesamtstrecke Berlin – Görlitz fand am 31. Dezember 1867 statt.

Drei der wichtigsten am Rande des Spreewaldes gelegenen Städte, Lübben, Lübbenau und Cottbus, hatten jetzt Eisenbahnanschluß, was sich fördernd auf die wirtschaftliche Entwicklung auswirkte, wengleich die Bahn in erster Linie dem Fernverkehr diene. Und die Berliner hatten ein weiteres Ausflugsziel, das mit der Eisenbahn erreichbar war.

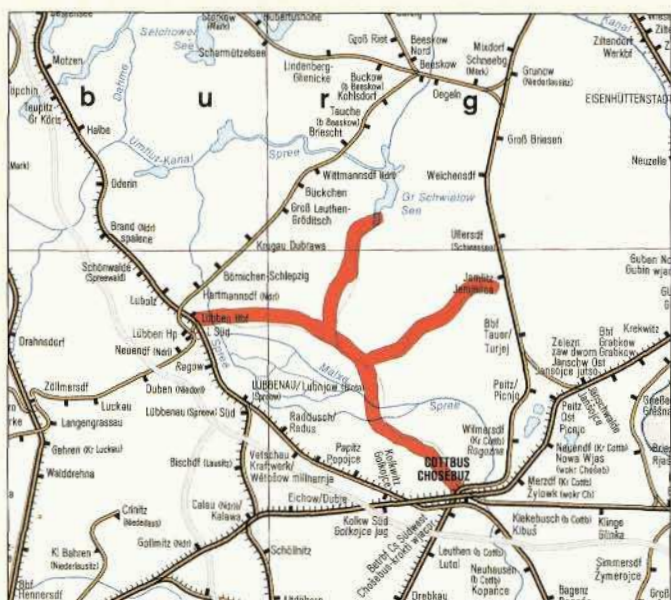


Bild 4 (oben): Nahezu im Ursprungszustand präsentiert sich das Bahnhofsgebäude von Lübbenau am 15. Februar 1994. Als eine Station der Berlin – Görlitzer Eisenbahn (BG) hatte Lübbenau keinen Anschluß an die Spreewaldbahn.
Abb.: M. Weisbrod

Bild 5: Neben Teilen der im Text beschriebenen normalspurigen Eisenbahnstrecken findet der Betrachter auf dieser Karte von 1991 auch die Lage des Spreewaldes und der Spreewaldbahn zwischen Lübben und Cottbus. **Abb. mit der freundlichen Genehmigung der DB AG, Bildstelle Mainz**

Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn (CSE)

Bevor die Eisenbahn Cottbus erreichte, nahmen die Güter von und nach Cottbus den Wasserweg. Allerdings nur bis Goyatz am Schwielochsee. Der Schwielochsee war über Spree, Havel und Elbe von Hamburg aus erreichbar. Der 1887 bis 1891 gebaute



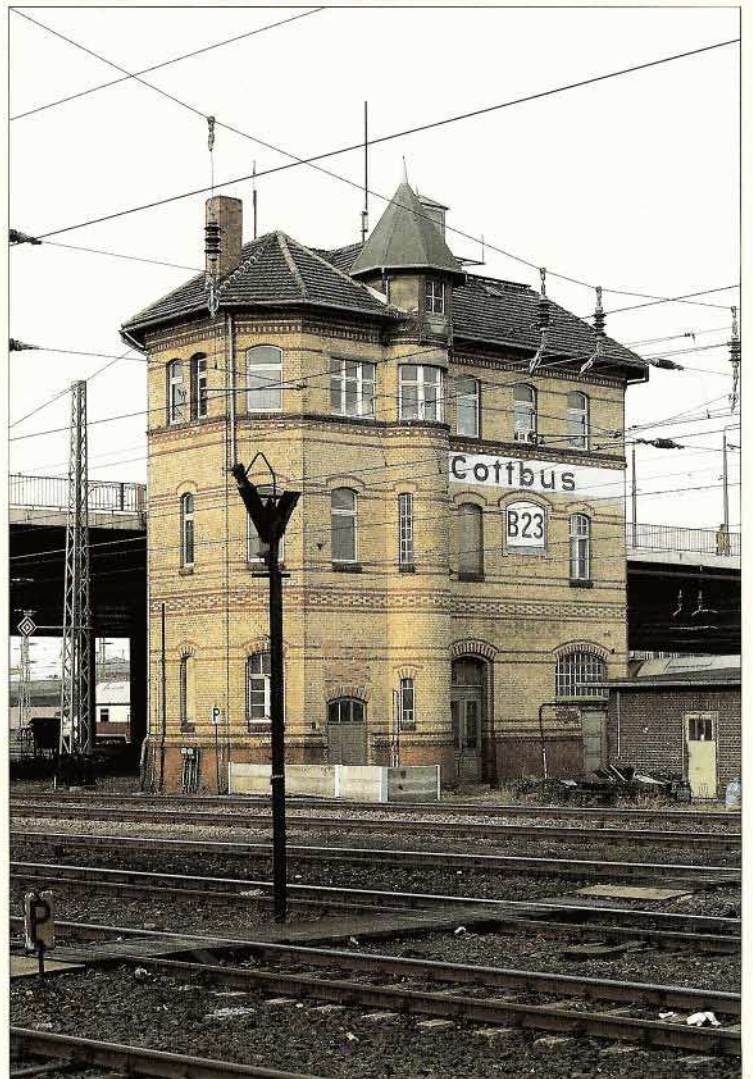
Bild 6: Auch das Empfangsgebäude von Lübben hat, abgesehen vom Bahnsteigdach, seine Ursprünglichkeit behalten (15.2.1994).

Oder-Spree-Kanal eröffnete dann auch eine Wasserstraße zum Ostseehafen Stettin. Die Verbindung Cottbus – Goyatz übernahmen Pferdefuhrwerke.

Wohl bestand bei einigen Gemeinden zwischen Goyatz und Cottbus Interesse an einer Eisenbahn, doch fehlten die Mittel zum Bau. So reichte es nur zu einer Pferdeeisenbahn. Sicher war die 1832 eröffnete Pferdebahn zwischen Linz und Budweis nicht ohne Einfluß auf das Projekt.

Bild 7: Im Vorfeld des Bf Cottbus findet man das "Centralstellwerk", das einst erste elektropneumatische Stellwerk Deutschlands.

Bild 8: Der schöne Ziegelbau des Großenhainer Bahnhofs in Cottbus ist noch erhalten. Er diente nur 15 Jahre als Bahnhof. **Abb. 6 bis 8:** M. Weisbrod





Bilder 9 und 10: Die Abbildungen auf dieser Doppelseite verdeutlichen den interessanten Triebfahrzeugeinsatz auf den Strecken rund um den Spreewald Mitte der sechziger Jahre. Oben 55 1949 am 8. Mai 1966 im Bahnhof Lübben, links 23 1028, 22 071 und 03 155 im Bw Cottbus.

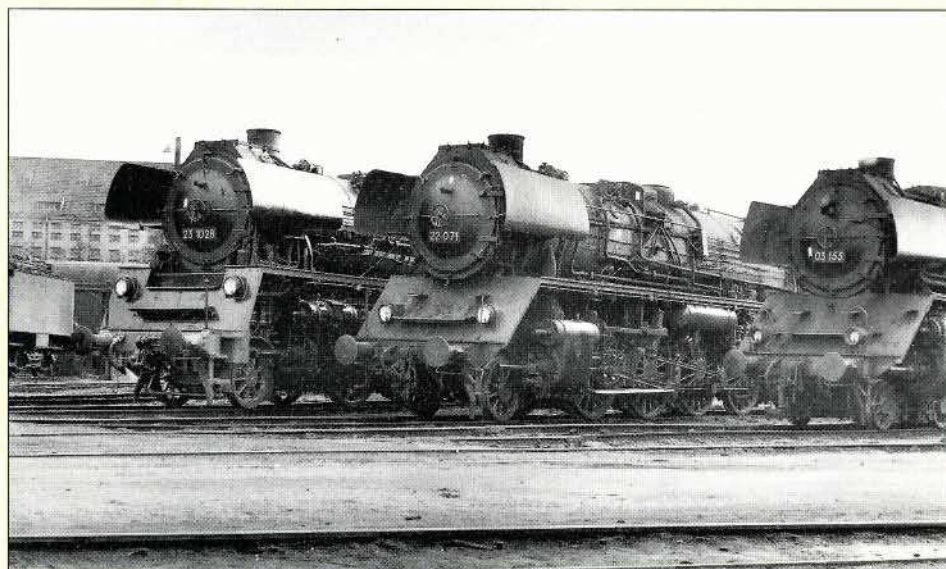
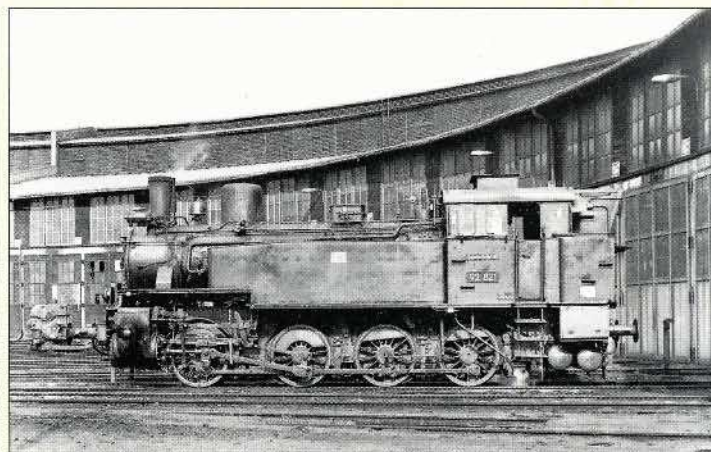


Bild 11 (unten links): Noch im Mai 1968 liefern Lokomotiven der Baureihe 78 mit Windleitblechen zwischen Cottbus und Königswusterhausen (78 469 mit P 780 am 8. Mai 1966 in Lübben).

Bild 12 (unten rechts): Das Bw Cottbus beheimatete für die Bedienung der vielen Nebenstrecken Mitte der sechziger Jahre noch preußischen T 13, wie die Aufnahme der 92 821 beweist.

Der preußische König Friedrich Wilhelm IV. hatte 1844 die Konzession zum Bahnbau erteilt, so daß die Strecke am 24. Juni 1846 in Betrieb genommen werden konnte. Vom Cottbuser Bahnhof, dem alten Packhof, führte die Strecke zwischen Brunschwiger Hof und Kirchhof auf die Bürger Chaussee. Man baute Lagerschuppen, Stallgebäude, auch Wohnhäuser und sogar ein Bollwerk im Goyatzter Hafen. Der Bahn dienten 13 Beamte, 17 Pferde, acht Personen- und 50 Lastwagen.

Die Strecke war in Normalspur ausgeführt und verlief von Goyatz über Mochow, Butzen, Byhlen und Fehrow zur Berliner Straße in Cottbus. Eine Fahrt über die 31,72 km lange Strecke dauerte acht Stunden.



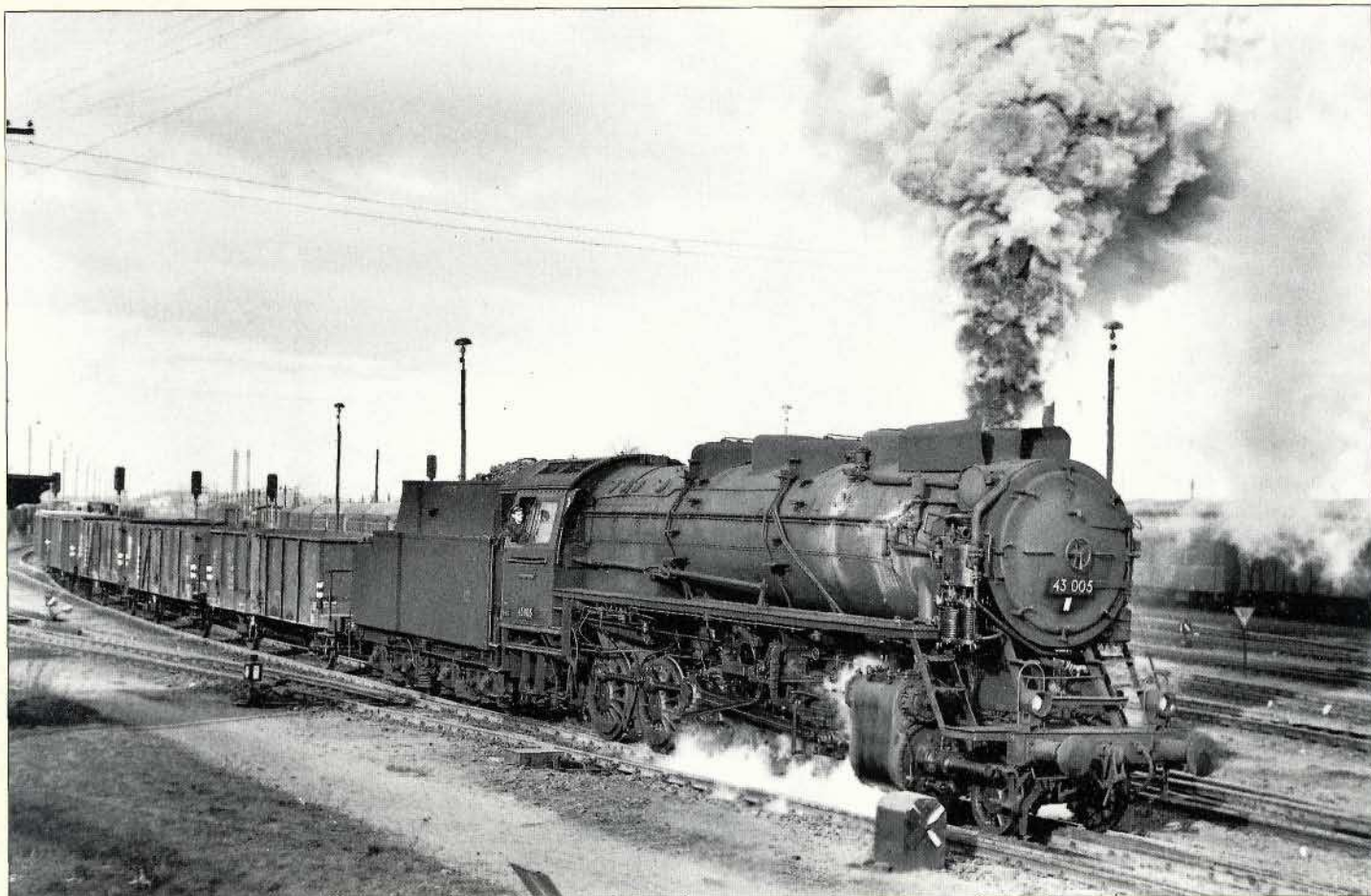


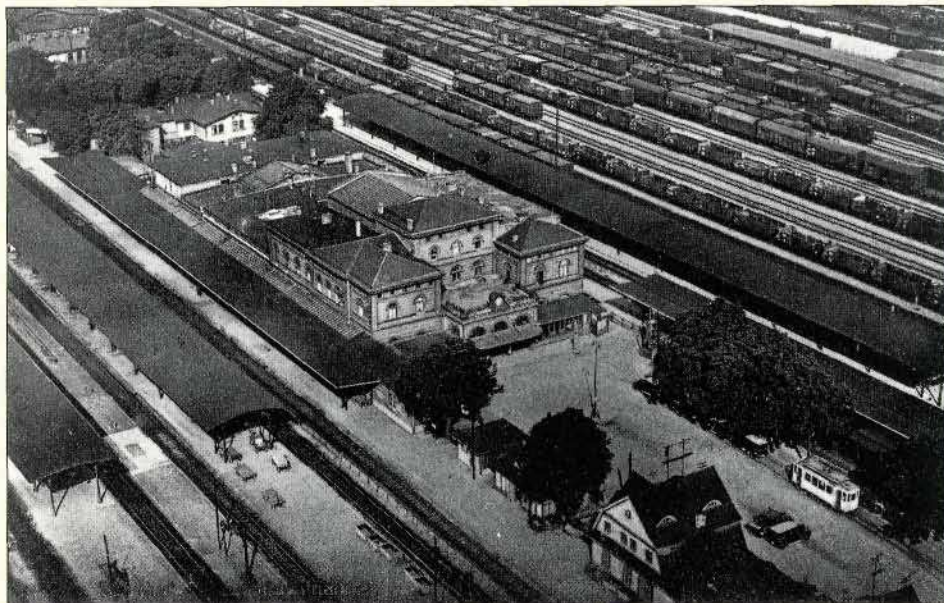
Bild 13: In Lübben entstand diese interessante Aufnahme der 43 005 mit ihren "Hilfs-Windleitblechen". **Abb. 9 bis 13: H. Müller**

Bild 14: Historische Luftaufnahme von Teilen des Cottbuser Haupt- und des Güterbahnhofs vom 28. Mai 1934. **Abb.: Slg. Prof. Berger**

den. Ein "Pferdebahnbetriebswerk" zum Wechseln der Pferde bestand in Byhlen. Die Pferdebahn war natürlich weder ein leistungsfähiges noch ein zuverlässiges Unternehmen und durch die Anbindung der Stadt Cottbus an das Eisenbahnnetz zur Bedeutungslosigkeit verurteilt. 1871 erreichte die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn Cottbus; ein Jahr zuvor war die Cottbus-Großenhainer Eisenbahn in Betrieb genommen worden, auf der man 1876 von Cottbus weiter nach Frankfurt (Oder) fahren konnte. Dennoch hielt sich die Pferdebahn 33 Jahre und stellte erst am 18. April 1879 ihren Betrieb ein. Ein Käufer fand sich nicht. Eine Umstellung auf den Betrieb mit Dampflokomotiven war wegen des im Sand verlegten Oberbaus und der zu schwach ausgeführten Brückenbauwerke nicht möglich.

Niederlausitzer Eisenbahn (NLE)

Eine weitere Eisenbahnstrecke, die den Spreewald tangiert, soll nicht unerwähnt bleiben. Die Niederlausitzer Eisenbahn ist abschnittsweise von 1897 bis 1901 von Falkenberg über Luckau und Lübben nach Beeskow geführt worden. Sie kreuzte in Uckro die Strecke Berlin – Dresden, in Lübben die Strecke Berlin – Görlitz und führte am Ostrand des Unterspreewaldes nach Beeskow.



Die Lübben-Cottbuser Kreisbahnen (LCK)

Betrachtet man die Kartenskizze, so ist ersichtlich, daß der Spreewald von der Niederlausitzer Eisenbahn, der Berlin-Görlitzer Eisenbahn und im weiteren Sinne auch von der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn tangiert wird, das Gebiet östlich des Oberspreewaldes von Lübben bis Cottbus jedoch unerschlossen blieb.

Es gab Befürworter und Gegner des Bahnbaus in dieser Gegend. Strikt gegen den Bahnbau war der Landadel, der um den sozialen Frieden auf seinen Ländereien fürchtete. Sprecher dieser Gruppe war Rittmeister von Heynitz-Neuhausen, der

eine Abwanderung des Landproletariats in die Städte befürchtete. Dort würde es das Industrieproletariat verstärken, das ein offenes Ohr für die Parolen der Sozialdemokraten habe. Lohnforderungen würden nicht ausbleiben, weil die Industriearbeiter besser bezahlt werden. Schließlich und endlich sei die Eisenbahn feuergefährlich. Es siegte aber die Vernunft. Dem Antrag des Kreisausschusses Lübben vom Jahre 1895, mit den Vorarbeiten zum Bau einer Kleinbahn nach Cottbus beginnen zu können, gab das Regierungspräsidium Frankfurt (Oder) statt. Mit dem Bau und der Geschichte dieser Bahn, die seit 1924 offiziell den Namen Spreewaldbahn führte, werden wir uns im folgenden ausführlich befassen.



Bild 15: Trotz der Nachkriegswirren beging man in Burg am 29. Juni 1948 die 50-Jahr-Feier der Spreewaldbahn.

Die Lübben-Cottbuser Kreisbahnen (LCK)



Bild 16: Das abgebildete Empfangsgebäude der Spreewaldbahn in Cottbus wurde erst 1902 gebaut, nachdem das erste hölzerne Bahnhofsgebäude durch einen Brand vernichtet worden war.

Bild 17: In Cottbus Spreewaldbahnhof ist um 1910 ein Personenzug mit einem Marktwagen hinter der Lok sowie mit Reisezugwagen der Erstausrüstung eingefahren.



Wer brauchte die LCK?

Die drei an den Spreewald grenzenden Städte Lübben, Lübbenau und Cottbus hatten 1866 mit der Berlin-Görlitzer Eisenbahn Anschluß an das Schienennetz erhalten. Cottbus hatte sich zum Eisenbahnknotenpunkt entwickelt, Lübben war durch die Niederlausitzer Eisenbahn mit mehreren wichtigen Hauptbahnstrecken verbunden. Lübben und Lübbenau waren um die Jahrhundertwende Ackerbürgerstädte mit weniger als 5000 Einwohnern. Cottbus hatte 1925 erst etwas mehr als 50 000 Einwohner (heute 123 000). Diese drei Städte hatten also nur bedingten Bedarf an einer Eisenbahn, die das östlich des Spreewaldes gelegene Gebiet erschloß.

Für die touristische Erschließung des Spreewaldes besaß die Bahn zum Zeitpunkt ihrer Entstehung keine Bedeutung, weil es kaum Tourismus gab und die Streckenführung der LCK nur in Burg direkte Berührung mit dem Spreewald hatte. Wer am Wochenende oder feiertags in den Spreewald wollte, fuhr mit der Staatsbahn bis Lübben oder Lübbenau oder nahm sich in Cottbus eine Kutsche nach Burg.

Auch dem alltäglichen Reiseverkehr kam zunächst kaum Bedeutung zu, weil die Menschen zwischen Burg und Lieberose in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnungen arbeiteten. Allerdings trat ein, was Rittmeister von Heynitz-Neuhausen prophezeit hatte: Die