

Zur Eröffnung der „Königsberg-Eydtkuhner Eisenbahn“ vor 150 Jahren am 4. Juni 1860

Am 4. Juni 1860 wurde die Eisenbahnstrecke Königsberg-Insterburg-Gumbinnen-Eydtkuhnen/russische Grenze mit einem Eröffnungszug durch den Prinzregenten Wilhelm v. Preußen, dem späteren Kaiser Wilhelm I., persönlich feierlich eröffnet. Er wurde begleitet von hohen Staatsbeamten und einer Delegation russischer Würdenträger. Der Teilnehmerkreis verdeutlicht, welche hohe politische Bedeutung die preußische Staatsregierung und ebenso Russland gerade dieser Bahnstrecke beimaßen.

Über den Bau der „Ostbahn“ gibt es eine umfangreiche Literatur. Ich beschränke mich nur auf einige Anmerkungen, die mir in Verbindung mit Ostpreußen und speziell mit Insterburg wichtig sind. Aber Insterburg ist Bestandteil dieser Provinz und kann nicht losgelöst von der Entwicklung in dieser Provinz betrachtet werden.

Mit der Eröffnung des Streckenabschnitts Braunsberg-Königsberg am 3.8.1853 war das ursprüngliche Ziel der „Ostbahn“, eine Bahnverbindung zwischen der Haupt- und Residenzstadt Berlin und der Residenz- und Krönungsstadt Königsberg herzustellen, erreicht. Der König äußerte bei den Feierlichkeiten in Braunsberg am 3.8.1853 die Hoffnung, dass er „das Werk“ (die Ostbahn) nicht eher als vollendet ansehen könne, als bis durch Fortsetzung der Bahn bis an die Grenze der Monarchie ein ununterbrochener Schienenweg den Fernen Osten mit dem adriatischen Meer und den Pyrenäen verbindet.

Russland begann erst ab etwa 1850 mit dem Bau erster Eisenbahnstrecken, unter anderem die Strecke St. Petersburg - Warschau. Polen gehörte zu der Zeit zu Russland. Preußen bemühte sich auf dem Verhandlungswege um eine Bahnverbindung zwischen der Ostbahn und der genannten russischen Strecke. Vorsorglich steckte die „kgl. Kommission der Ostbahn“ ab 1853 eine Bahnstrecke von Königsberg nach Eydtkuhnen ab und begann mit der Ausarbeitung des Projekts. In Staatsverträgen vom 14. und 19.2.1857 zwischen Preußen und Russland verpflichtete sich Russland zum Bau einer Strecke in Breitspur (1520 mm) zur preußischen Grenze bei Eydtkuhnen. Preußen verpflichtete sich, im Anschluss an die russische Bahn eine Anschluss-Strecke in europäische Normalspur (1435 mm) nach Königsberg zu bauen mit Anschluss an die „Ostbahn“ und damit an das weiterführende europäische Bahnnetz. Die Bauarbeiten waren so zu gestalten, dass beide Strecken gleichzeitig vollendet werden und in Betrieb gehen: Fertigstellung des russischen Bahnanschlusses (russische Breitspur) in Eydtkuhnen voraussichtlich im Jahre 1860.

Nach einem Erlass der preußischen Regierung vom 10.5.1858 und aufgrund fertig vorliegender Bauunterlagen und einer detaillierten Bauvorbereitung konnte mit den Arbeiten zügig an der ganzen Strecke gleichzeitig begonnen werden. Bis zu 5000 Arbeiter waren beschäftigt. Bereits im Herbst 1859 waren auf der 153 km langen Strecke die Erdarbeiten abgeschlossen, die Gleise der eingleisigen

gen Strecke verlegt, alle Brücken und Durchlässe fertig gestellt. Am 31.12.1859 fand die erste Probefahrt mit zwei gekoppelten Lokomotiven durchgehend bis Eydtkuhnen statt, die „zur vollen Zufriedenheit verlief“. Es verdient allerhöchste Anerkennung auch aus heutiger Sicht, dass aufgrund der präzisen Bauvorbereitung eine 153 km lange Eisenbahnstrecke mit allen zugehörigen Hochbauten, technischen Anlagen und betrieblichen Einrichtungen in nur zwei Jahren betriebsfähig bis zur Eröffnung am 4.6.1860 hergestellt werden konnte! Ob heute ein ähnliches Vorhaben in vergleichbarer Zeit realisiert werden könnte? Preußen hat seine Verpflichtung aus dem Staatsvertrag vom 19. 2. 1857 erfüllt. Dagegen war der Anschluss des russischen Breitspurgleises im Grenzbahnhof Eydtkuhnen erst am 11.4.1861 betriebsbereit.

Vor dem Bahnanschluss war man bei einer Fahrt von Königsberg nach Berlin mit der Postkutsche – eine andere Beförderungsmöglichkeit gab es bis dahin nicht – 14 bis 20 Tage unterwegs je nach Zustand der ungepflasterten Wege. In der Literatur aus dieser Zeit gibt es viele Berichte über verschlammte Wege, Schlaglöcher usw. Die Geschwindigkeit betrug je nach Wegezustand 2 km/Std. und bei „Kunststraßen“, also gepflasterten Chausseen, höchstens 10 km/Std.! Erst ab 1818 wurde die 150 km lange Chaussee von Königsberg nach Eydtkuhnen abschnittsweise gepflastert. Fertigstellung bis Eydtkuhnen erst 1838. Eine Fahrt von Insterburg nach Königsberg mit der Postkutsche dauerte auf der „Kunststraße“ (90 km) immer noch mindestens 9 Stunden. Zusätzliche Zwischenaufenthalte für Pferdewechsel sind hinzuzurechnen. Der Planausschnitt über das Eisenbahnnetz von 1861 (S. 88/89)

zeigt, welch dichtes Liniennetz südlich, westlich und nördlich von Berlin bereits zu dieser Zeit bestand. Dagegen gab es mit der Ostbahn nur diese eine Strecke in diese ausgedehnten, ländlich geprägten nordöstlichen Provinzen! Nach einem Fahrplan von 1855 dauerte eine Bahnfahrt von Königsberg nach Berlin mit dem „Courierzug“ nur noch ca. 23 Stunden! Fahrgeschwindigkeit ca. 40 km/Std. (wenige Zwischenhalte). Personenzüge fuhren ca. 30 km/Std. (mehr Zwischenhalte) und Güterzüge ca. 20 km/Std. schnell. Ab Insterburg verlängerte sich die Bahnfahrt um 2 Stunden, auch wenn die Bahnfahrt noch für einige Jahre über einen Umweg von Dirschau über Bromberg - Schneidemühl - Küstrin - Frankfurt/Oder nach Berlin führte. Die geradlinige Streckenführung (gepunktete Linie) war erst später fertig: Berlin-Küstrin = 1867, Schneidemühl - Dirschau = 1871/73.

Ein Vergleich der Reise- und Fahrzeiten verdeutlicht, wie hoffnungslos unterlegen Postkutsche und Lastfuhrwerke waren gegenüber dem zwar teureren Bahntransport, der zu jeder Tageszeit (auch des Nachts!) und zu jeder Jahreszeit (auch im Winter!) durchgehend angeboten wurde. Eine Bahnfahrt von Königsberg über Berlin nach Köln – früher eine „Weltreise“ – dauerte nur noch ca. 36 Stunden. Alle Hauptstädte und größeren Städte in den westlich angrenzenden Staaten, unter anderem Paris, Brüssel, Amsterdam, waren mit der Bahn erreichbar.

Über Zeitungen war die örtliche Bevölkerung in Insterburg über die neuen technischen Fortschritte und wirtschaftlichen Entwicklungen sowie auch über die sozialen Umwälzungen / Probleme als Folge aus der Industrialisierung in den westlichen Provinzen und

Ländern gut informiert. Diese Nachrichten stimmten teils hoffnungsvoll, teils nachdenklich, auch wenn die Ereignisse aus ostpreußischer Sicht „so weit entfernt“ geschahen. Die nach einem Bahnanschluss erleichterten Kontakte im Wirtschaftsleben zwischen der Stadt und den industriell weiter fortgeschrittenen westlichen Provinzen werden mit der Zeit auch das Leben des einzelnen Bürgers von Insterburg im Beruf und im Alltag beeinflussen. Es war anfangs nicht abzuschätzen, wie sich die kommenden Veränderungen auf den eigenen Lebensablauf, der bisher seit früheren Zeiten weitgehend von der „Selbstversorgung“ bestimmt war, auswirken würden. Bisher wurde alles, was man zum Leben und zur Berufsausübung benötigte, im näheren Umkreis in der Stadt und auf dem Land mit eigenen Kräften selbst hergestellt. Aber es war schon bald erkennbar, dass diese anfänglichen Befürchtungen unbegründet waren. Bald nach dem Bahnanschluss setzte eine ständige Aufwärtsentwicklung im Wirtschaftsleben und im Städtebau in Insterburg, unserer Heimatstadt, ein.

Bei den Bahnbauarbeiten in Insterburg waren vermutlich viele örtliche Handwerker und Arbeiter beschäftigt. Vielfältige Bauarbeiten an zu errichtenden Empfangsgebäude, an Güterschuppen und weiteren Nebengebäuden einschließlich Einrichtungen und betriebstechnische Anlagen waren auszuführen. Ebenso umfangreiche Erdarbeiten. Zwischen der Ziegelstraße und dem Bahnhof war ein Damm aufzuschütten. Dazu musste zunächst der offene Strauchmühlengraben in ein ca. 150 m langes, gemauertes Rohr verlegt werden. Der ganze Graben wurde bis auf Geländehöhe verfüllt. Erst dann konnte der Bahndamm aufgeschüttet werden, der im Bereich Tunnelstraße bekanntlich etwa 6 bis

7 m hoch ist. Die erste Tunneldurchfahrt entstand erst später. Außerdem waren Straßen zu verlegen. Die Bahnhofstraße vor dem Empfangsgebäude wurde neu angelegt und gepflastert.

Endlich konnten aus dem oberschlesischen Kohlenrevier größere Mengen von Kohlen kostengünstiger mit der Bahn angeliefert werden. Ein entscheidender Rohstoff für den Antrieb von Dampfmaschinen und für weitere Produktionsprozesse. In kleineren Mengen wurden schon früher Kohlen auf dem Umweg über die Ostsee und ab Königsberg mit Lastkähnen über den Pregel nach Insterburg befördert. Ein umständlicher und teurer Transport, zumal die Kohlen zweimal umgeladen werden mussten und eine Anlieferung nur während der eisfreien Zeit möglich war.

Das „Aufblühen“ unserer Stadt nach 1860 wird in der Literatur über Ostpreußen und speziell über Insterburg ausführlich dargestellt und gewürdigt. Hier nur einige Beispiele von ersten Betrieben, die ohne die Rohstoffanlieferungen – vor allem Kohle – und den Versand von Fertigwaren per Bahn auch über die Grenzen des Kreises, auch über die Grenzen der Provinz hinaus nicht hätten gegründet werden können:

- 1861 Mahl- und Schneidemühle
- 1863 Flachspinnerei
- 1864 Einführung der Gasbeleuchtung
- 1880 Ofenfabrik Gallmeister
- 1889 Dachpappen- und Chemiefabrik

Insterburger Bürger würden in ihrer Heimatstadt, wenn sie diese nicht verloren hätten, am 4. Juni 2010 anlässlich des 150-jährigen Jubiläums ein Bahnhofsfest, Ausstellungen und Sonderfahrten in historischen Zügen veranstalten wie in Deutschland bei vergleichbaren Jubiläen üblich. Aber die


Strecke Königsberg - Eydtkuhnen/Eydtkau gehört heute zum Oblast Kaliningrad / Königsberg und ist russisch. Auch wenn Insterburger in diesem Jahr unter den gegebenen Umständen keine Jubiläumsfeier veranstalten können, haben sie dennoch allen Grund, sich an das Datum 4. Juni 1860 und an die danach einsetzenden positiven Entwicklungen in der Stadt zu erinnern.

Die heutigen Bewohner von Tschernjachowsk könnten durchaus das 150-jährige Jubiläum feiern. Die jetzigen russischen Breitspurgleise liegen auf der 1858/59 angelegten Bahntrasse der „Königsberg-Eydtkuhner Eisenbahn“. Diese Bahnstrecke hat außerdem immer noch die gleiche Funktion wie damals als Bindeglied zwischen dem europäischen Normalspurnetz und dem russischen Breitspurnetz. Am östlichen Ende der Strecke lag damals Eydtkuhnen, ein bedeutender Grenzort, in dem beide Gleissysteme nebeneinander lagen, Reisende umstiegen und Güter umgeladen wurden. Heute liegen am westlichen Ende der Strecke im Hauptbahnhof Kaliningrad / Königsberg Breitspur- und Normalspurgleise nebeneinander.

Hier könnten Reisende umsteigen, wenn zur Zeit der

Zugverkehr von/nach Polen und weiter nach Westen nicht eingestellt wäre. Dennoch bleibt die Funktion der Bahnstrecke als Bindeglied erhalten. Heute fährt auf dieser Strecke der Bernstein-Express Moskau-Kaliningrad. Insterburg - Birkenfeld entwickelt sich zu einem Grenz- und Umladebahnhof für den Güterverkehr zwischen Europa und Russland. Ein nach 1945 erhalten gebliebenes Normalspurgleis endet von Allenstein kommend über Gerdaun in der ehemals militärischen Umladeanlage in Birkenfeld, die seit einigen Jahren nach und nach zu einer zivilen modernen Umschlaganlage ausgebaut wird. Ob sich die heutigen Bewohner von Tschernjachowsk für das 150-jährige Jubiläum interessieren würden, wenn darüber in der dortigen Presse berichtet und eventuell noch eine Fotoausstellung über diese Thema eröffnet würde? *Hans Künchen*

Königliche Dsbahn.



Die Bahn von Königsberg bis Stallsuppen wird am 4ten Juni d. J. dem regelmäßigen Verkehre übergeben werden. Am dem genannten Tage reist der gegenwärtige Fahrplan bei Anwendung des hiesig beststehenden Fahrplanes unter Beobachtung in Kraft:

A. Haupt-Cours.

Richtung Frankfurt-Stallsuppen.						Richtung Stallsuppen-Frankfurt.									
Stationen.	I.		III.		V.		Local-Verkehrung mit Verkehren-Verkehrung II. III.	IX.	X.	Stationen.	IV.		VI.		XII.
	Edelst. 108	Berlinen 108	Edelst. 108	Berlinen 108	Edelst. 108	Berlinen 108					Edelst. 108	Berlinen 108	Edelst. 108	Berlinen 108	
Berlin	10	10	10	10	10	10				Stallsuppen	10	10	10	10	
Wahlert	12	12	12	12	12	12				Stallsuppen	12	12	12	12	
Frankfurt	14	14	14	14	14	14				Stallsuppen	14	14	14	14	
Königsberg	16	16	16	16	16	16				Stallsuppen	16	16	16	16	
Stallsuppen	18	18	18	18	18	18				Stallsuppen	18	18	18	18	
Wahlert	4	4	4	4	4	4				Stallsuppen	4	4	4	4	
Frankfurt	6	6	6	6	6	6				Stallsuppen	6	6	6	6	
Königsberg	8	8	8	8	8	8				Stallsuppen	8	8	8	8	
Stallsuppen	10	10	10	10	10	10				Stallsuppen	10	10	10	10	
Wahlert	12	12	12	12	12	12				Stallsuppen	12	12	12	12	
Frankfurt	14	14	14	14	14	14				Stallsuppen	14	14	14	14	
Königsberg	16	16	16	16	16	16				Stallsuppen	16	16	16	16	
Stallsuppen	18	18	18	18	18	18				Stallsuppen	18	18	18	18	
Wahlert	20	20	20	20	20	20				Stallsuppen	20	20	20	20	
Frankfurt	22	22	22	22	22	22				Stallsuppen	22	22	22	22	
Königsberg	24	24	24	24	24	24				Stallsuppen	24	24	24	24	
Stallsuppen	26	26	26	26	26	26				Stallsuppen	26	26	26	26	
Wahlert	28	28	28	28	28	28				Stallsuppen	28	28	28	28	
Frankfurt	30	30	30	30	30	30				Stallsuppen	30	30	30	30	
Königsberg	32	32	32	32	32	32				Stallsuppen	32	32	32	32	
Stallsuppen	34	34	34	34	34	34				Stallsuppen	34	34	34	34	
Wahlert	36	36	36	36	36	36				Stallsuppen	36	36	36	36	
Frankfurt	38	38	38	38	38	38				Stallsuppen	38	38	38	38	
Königsberg	40	40	40	40	40	40				Stallsuppen	40	40	40	40	
Stallsuppen	42	42	42	42	42	42				Stallsuppen	42	42	42	42	
Wahlert	44	44	44	44	44	44				Stallsuppen	44	44	44	44	
Frankfurt	46	46	46	46	46	46				Stallsuppen	46	46	46	46	
Königsberg	48	48	48	48	48	48				Stallsuppen	48	48	48	48	
Stallsuppen	50	50	50	50	50	50				Stallsuppen	50	50	50	50	

B. Neben-Cours.

Richtung Dirschau-Danzig.						Richtung Danzig-Dirschau.									
Stationen.	I.		III.		V.		Local-Verkehrung mit Verkehren-Verkehrung II. III.	VII.	IX.	Stationen.	IV.		VI.		XII.
	Berlinen 108	Berlinen 108	Berlinen 108	Berlinen 108	Berlinen 108	Berlinen 108					Berlinen 108	Berlinen 108	Berlinen 108	Berlinen 108	
Dirschau	10	10	10	10	10	10				Danzig	10	10	10	10	
Wahlert	12	12	12	12	12	12				Danzig	12	12	12	12	
Frankfurt	14	14	14	14	14	14				Danzig	14	14	14	14	
Königsberg	16	16	16	16	16	16				Danzig	16	16	16	16	
Stallsuppen	18	18	18	18	18	18				Danzig	18	18	18	18	
Wahlert	20	20	20	20	20	20				Danzig	20	20	20	20	
Frankfurt	22	22	22	22	22	22				Danzig	22	22	22	22	
Königsberg	24	24	24	24	24	24				Danzig	24	24	24	24	
Stallsuppen	26	26	26	26	26	26				Danzig	26	26	26	26	
Wahlert	28	28	28	28	28	28				Danzig	28	28	28	28	
Frankfurt	30	30	30	30	30	30				Danzig	30	30	30	30	
Königsberg	32	32	32	32	32	32				Danzig	32	32	32	32	
Stallsuppen	34	34	34	34	34	34				Danzig	34	34	34	34	
Wahlert	36	36	36	36	36	36				Danzig	36	36	36	36	
Frankfurt	38	38	38	38	38	38				Danzig	38	38	38	38	
Königsberg	40	40	40	40	40	40				Danzig	40	40	40	40	
Stallsuppen	42	42	42	42	42	42				Danzig	42	42	42	42	
Wahlert	44	44	44	44	44	44				Danzig	44	44	44	44	
Frankfurt	46	46	46	46	46	46				Danzig	46	46	46	46	
Königsberg	48	48	48	48	48	48				Danzig	48	48	48	48	
Stallsuppen	50	50	50	50	50	50				Danzig	50	50	50	50	

Die am 4ten Juni c. Abends 10 Uhr 45 Minuten nach Berlin abgehende Expedition, wird bereits nach dem neuen Fahrplane befördert, während die Beförderung bis am nächsten Tage um 6 Uhr 30 Minuten Sonntags nach Berlin abgehenden Expedition gilt nur auf der Strecke Königsberg-Dirschau nach dem neuen Fahrplane befördert.

Der postliche Danzig und Gumbinnen gehende Lokal-Verkehrung wird zum ersten Male am den Juni c. 4 Uhr 30 Minuten morgens nach Gumbinnen abgehen.

Das Wäher II auf den auf allen Stationen häufig zu behenden neuen Fahrpläne zu ersehen.

Königsberg, den 20ten Mai 1860.

Königliche Direction der Dsbahn.