

Vor 170 Jahren: Einweihung und Eröffnung der Eisenbahnlinie Breslau–Freiburg¹

HEINZ-JOCHEN KUHNT, ALTENMEDINGEN

Nach der Eröffnung der 3,25 deutsche Meilen (etwa 24,5 km) langen Eisenbahnstrecke von Breslau nach Ohlau am 22. Mai 1842,² der ersten öffentlichen Bahnlinie in Schlesien im Zuge einer geplanten Verbindung mit Oberschlesien,³ erfolgte am Sonnabend, dem 28. Oktober 1843, die Einweihung und am Sonntag, dem 29. Oktober 1843, die Eröffnung der 15 278 Ruthen (etwa 57,5 km)⁵ langen Eisenbahnverbindung zwischen dem Freiburger Bahnhof in Breslau und Freiburg im Kreis Schweidnitz.⁴ Dieses war die erste Eisenbahnlinie der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft (BSF EG), zu deren Gründung am 4. März 1836 der erste Schritt unternommen worden war.⁶

1) Ausführliches enthält meine im Selbstverlag erschienene Arbeit „Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. Gründung. Planung, Bau, Eröffnung und Anfangsbetrieb der Eisenbahnstrecken Breslau–Königszelt–Freiburg, Königszelt–Schweidnitz und Königszelt–Liegnitz. Verstaatlichung“ (Groß Rosener Schriftenreihe Nr. 22, veröffentlicht im Oktober 2011). 2) Emil BÜRGER, Deutschlands Eisenbahnen im Jahr 1845, Karlsruhe ³1845, S. 5/6. 3) Eisenbahn-Zeitung Nr. 40 vom 5. Oktober 1845, Stuttgart, S. 339/340. 4) Privilegierte Schlesische Zeitung Nr. 249 vom 24. Oktober 1843, S. 2000. 5) Dritter Jahres-Bericht des Direktoriums der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft (weiter: BSF EG) über das Jahr 1844 vorgetragen in der General-Versammlung der Herren Aktionäre am 28. Mai 1845, Breslau 1845, Anlage 7. 6) Ohne Verf., Entstehung und Entwicklung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, dargestellt zur Erinnerungsfeier des 25jährigen Betriebes am 29. Oktober 1868, Breslau 1868, S. 3.

Vorausgegangen und begleitet wurde diese Unternehmung von verschiedenen Vorschlägen, die sich in der Absicht zusammenfassen lassen, die Ebenen Schlesiens mit dem Gebirge in Verbindung zu bringen und so die mannigfachen Handelsinteressen der schlesischen Hauptstadt Breslau mit denen der Fabrik- und Kohlenreviere bei Freiburg und Waldenburg zu vermitteln und wechselseitig zu fördern. Hinzu käme die Erschließung der schönen Gebirgslandschaften mit ihren in gutem Ruf und Ansehen stehenden Heilquellen. Von Seiten der Besitzer der Handelshäuser in Breslau und der Fabriken, der Kohlengruben und der großen Güter vor und im Gebirge lagen eindeutig wirtschaftliche Interessen vor.

Die öffentlich zur Teilnahme an der Einweihungsfahrt aufgeforderten Aktionäre der BSF EG hatten zuvor pro Person fünf Reichstaler für die Fahrkarte und das „Déjeuner dinaire“ einschließlich des Weins zu zahlen.⁷

Über die Einweihungsfahrt liegt ein authentischer Bericht vor, der in Ausgabe Nr. 254 der „Privilegierten Schlesischen Zeitung“ am 30. Oktober 1843 erschien (S. 2034/2035). Aus diesem Bericht stammen die folgenden, stark gekürzten Ausführungen:

Vormittags gegen neun Uhr, es herrschte dichter Nebel, versammelten sich die Teilnehmer in den Sälen des mit Blumenschmuck ausgestatteten neu erbauten Freiburger Bahnhofs in Breslau. Eine mit dem Wappen Breslaus errichtete Ehrenpforte bildete den Eingang. Auf einem Gleis zwischen den beiden Säulenhallen standen die reich geschmückten Wagen, an ihrer Spitze die Lokomotive mit dem bedeutungsvollen Namen „Vorwärts“. Zur Unterhaltung der eintreffenden Teilnehmer spielte eine Kapelle und zwischendurch wurden Böller gezündet. Die Eröffnungsrede hielt der Vorsitzende des Verwaltungsrates und des Ausschusses der BSF EG, Herr Graf von Burghauss,⁸ der insbesondere den technischen Leiter der Bauausführungen und nachmaligen technischen Direktor der BSF EG, Herrn Obergeringenieur Cochius,⁹ lobend erwähnte. Gegen zehn Uhr, Sonnenstrahlen durchbrachen den Nebel, verließ der von dem Lokomotivführer, Herrn Schumann, verantwortlich bediente Zug durch eine Ehrenpforte den Bahnhof. Musik und Böllerschüsse begleiteten die Ausfahrt, beobachtet von beiderseits der Bahnstrecke dicht gedrängt stehenden Zuschauern. Auf dem bei Kanth (damals noch „Canth“ geschrieben) gebauten und für die Einweihungsfahrt festlich geschmückten Bahnhof begrüßte der Bürgermeister Fiebig den Zug bei seinem nur kurz währenden Halt. Über Halte in den Bahnhöfen Ingramsdorf und Königszelt wird nichts gesagt.

Unter den Hurrarufen einer großen Menschenmenge fuhr der Zug gegen halb eins in den Freiburger Bahnhof ein, empfangen nach seinem Halt vom Freiburger Sängerkorps und dem Musikchor der Bergleute mit einem für dieses Ereignis gedichteten und komponierten Festlied. Zunächst erfolgte im Bahnhofssaal an den mit Wein und Speisen gedeckten Tafeln die Einnahme des Déjeuners, wobei Toasts auf den König und die Königin sowie das gesamte königliche Haus ausgesprochen wurden. Die anschließenden patriotischen und enthusiastischen Reden hielten die Herren von Merckel, Oberpräsident der Provinz Schlesien, Graf von Burghauss, Pinder, Oberbürgermeister von Breslau, und Kopisch,¹⁰ Kaufmann in Breslau. Nach der letzten Rede ertönte die Glocke zur Rückfahrt nach

7) Privilegierte Schlesische Zeitung Nr. 235 vom 7. Oktober 1843, S. 1882. 8) Hermann Nikolaus Friedrich Graf von Burghauss, Herr der Majoratsherrschaft Laasan (damals Kreis Striegau), Generallandschaftsdirektor der Provinz Schlesien, erbliches Mitglied des preußischen Herrenhauses. 9) Emil Alexander Cochius, königlicher Baurat. 10) C. G. Kopisch, Stadtverordnetenvorsteher und Mitglied des Direktors der BSF EG.

Breslau, wo der Zug gegen halb fünf in den Freiburger Bahnhof einrollte. Soweit der Erlebnisbericht eines Mitfahrers.

Tags darauf startete dann der allgemeine Personenverkehr zwischen den BSF-EG-Bahnhöfen Breslau, Kanth, Ingramsdorf, Königszelt und Freiburg, der erfreulich begann, wie zwei zeitgenössische Zeitungsberichte zeigen: „Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn ward vom 29. October, dem Tage der Betriebseröffnung, bis Ende November von 20 066 Personen benutzt, für welche die Einnahme 7457 Rtl. 8 Sgr. betrug. Für Gepäcküberfracht gingen 118 Rtl. 4 Sgr. 9 Pf., für Vieh- und Equipagen-Transport 59 Rtl. 29 Sgr. ein. Die Gesamteinnahme war somit 7635 Rtl. 11 Sgr. 9 Pf., wöchentlich im Durchschnitt 1 908 Rtl. Die Actien gingen von 115 % auf 113 % herab.“¹¹

„Auf der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn wurden im Monat Dezember 14 037 Personen befördert. Die Einnahme an Personengeld betrug 4 500 Rtl. 2 Sgr., für Gepäcküberfracht, Vieh- und Equipagen-Transport 175 Rtl. 16 1/4 Sgr., für einige Kohlen-Transporte 201 Rtl. 25 1/4 Sgr. Die Gesamteinnahme war 4 877 Rtl. 13 1/2 Sgr., wöchentlich im Durchschnitt 1219 Rtl. Obwohl hiernach auf dieser Bahn der Verkehr minder günstige Resultate gewährte, stiegen doch die Actien von 113 auf 114 %.“¹² In der Zeit vom 29. Oktober bis 31. Dezember 1843 fuhren somit bereits 34 103 Fahrgäste mit den Zügen der BSF EG. Die Aktionäre konnten zufrieden sein, auch mit dem Kurs der Aktien.

Vierzig Jahre später war es mit der Eigenständigkeit der BSF EG vorbei. Der Staat hatte ein ureigenes Interesse am Besitz der Eisenbahnen. Er verstaatlichte Schritt für Schritt in seinem Hoheitsbereich. Mit dem Gesetz Nr. 8970 vom 24. Januar 1884, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, ermächtigte er sich zur Verwaltung und zum Betrieb nicht nur der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, sondern auch der Oberschlesischen, der Rechte-Oder-Ufer und der Altona-Kieler Eisenbahn sowie zur käuflichen Übernahme des Eigentums der Posen-Kreuzburger und des im Fürstlich Schaumburg Lippischen Gebiet gelegenen Teiles der Hannover-Mindener Eisenbahn.¹³ Bereits ab dem 1. Januar 1883 erfolgten die Verwaltung und der Betrieb der BSF EG für Rechnung des Staates und am 1. März 1884 geschah die Übergabe der BSF EG an den Staat.¹⁴

Abschließend noch einige Anmerkungen zu der Lokomotive „Vorwärts“. Dieser Name sollte an den „Marschall Vorwärts“, Leberecht von Blücher, erinnern, den Sieger der Schlacht an der Katzbach bei Liegnitz (26. August 1813) zwischen den verbündeten Preußen und Russen gegen eine französische Armee unter Marschall Macdonald und somit tatkräftigen Befreier Preußens vom französischen Joch Kaiser Napoleons in den Befreiungskriegen 1813/1815. Die „Vorwärts“ erhielt bei der BSF EG die Nummer 5, die anderen waren 1 („Breslau“), 2 („Canth“), 3 („Schweidnitz“), 4 („Freiburg“) und 6 („Fürstenstein“). Alle sechs Lokomotiven, gebaut von der Firma Sharp, Roberts & Comp. in Manchester/England, nahmen offiziell am 29. Oktober 1843 ihren Dienstbetrieb auf, gehörten also zur Erstausrüstung. Die Lokomotiven 1 bis 4 hatten die ungekuppelte Bauart 1 A 1 (Reihenfolge der Achsen von vorn nach hinten: zwei Laufräder, zwei Treibräder, zwei Laufräder), die Lokomotiven 5 und 6 dagegen die gekuppelte Bauart 1 B (Reihenfolge der Achsen von vorn nach hinten: zwei Laufräder, vier Treibräder).

11) Schlesische Provinzial-Blätter Nr. 118 (Juli bis Dezember 1843), S. 594. 12) Schlesische Provinzial-Blätter Nr. 119 (Januar bis Juni 1844), S. 111 f. 13) Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten 1884, S. 11 bis 16. 14) 42. Jahresbericht der BSF EG pro 1883, Vorlage S. 1.

Schlesische Geschichtsblätter

Zeitschrift für Regionalgeschichte Schlesiens

40. Jahrgang (2013) Herausgegeben vom Verein für Geschichte Schlesiens e. V. Heft 3 (November)

KLOSE: Ananaszucht in Schlesien, 73–98 KUHNT: Vor 170 Jahren: Einweihung und Eröffnung der Eisenbahnlinie Breslau–Freiburg, 98–100 SCHMIDT: Der aufstrebende Kurort Kudowa und dessen ganz unerwartete Probleme mit seiner neuen Kläranlage 1908–1913, 101–106 ADLER: Schweidnitz im Jahre 1822 nach einer alten Turmknopfurkunde, 106–113 SCHMIDT: Ein Ufo in Schlesien Anno 1913, 113–115

Mitarbeiter dieses Heftes:

Horst ADLER,
Prof. Dr. Andreas KLOSE,
Heinz Jochen KUHN,
Dr. Jürgen W. SCHMIDT,

Schriftleiter: Prof. Dr. Andreas KLOSE,
Redaktion: Stefan GUZY,

Gestaltung und Satz: Zwölf, Büro für Grafikdesign, Paul-Lincke-Ufer 44a, 10999 Berlin
Druck und Bindung: Pinguin Druck, Marienburger Straße 16, 10405 Berlin

Verein für Geschichte Schlesiens e. V.
Berliner Ring 37
97753 Karlstadt (Main)
www.verein-fuer-geschichte-schlesiens.eu

ISSN 2190-4871

