Dipl.-Ing. Jürgen Krebs, D-39249 Barby (Elbe)

Referat zur regionalen Ostbahn-Konferenz

Kostrzyn, 27.02.2013

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Panie i Panowie!

Die Ostbahn ist die älteste preußische, durch das Gesetz vom 7. Dezember 1849 genehmigte Staatsbahn. Die insgesamt rund 750 km lange Preußische Ostbahn war damit die erste bedeutende Eisenbahnlinie der Preußischen Staatseisenbahnen. Die Betriebsaufnahme des ersten Abschnitts erfolgte im Jahre 1851.

Die Ostbahn erschloss die früher preußischen Gebiete östlich Berlins mit den Städten Danzig, Königsberg, Bromberg, Thorn sowie den an der russischen Grenze gelegenen Städten Eydtkuhnen und Alexandrowo. Die Ostbahn spielte in der Geschichte der preußischen Eisenbahnpolitik eine entscheidende Rolle. Im Gegensatz zu den meisten anderen preußischen Bahnen war sie von vornherein als Staatsbahn gebaut, weil sich für eine Bahn in die realitiv dünn besiedelten Gebiete des früheren deutschen Ostens keine privaten Investoren gefunden hatten.

Am 26. Juli 1851 konnte der erste Abschnitt der Ostbahn von Kreuz über Schneidemühl nach Bromberg eröffnet werden. In Kreuz war die Ostbahn vorerst nur an die Strecke Stettin - Posen angebunden. Von 1857 an war ein durchgehender Verkehr von Berlin über Frankfurt (Oder) – Küstrin – Kreuz – Schneidemühl – Bromberg – Dirschau – Marienburg nach Königsberg möglich.

Nach der Einführung der Kilometrierung im Jahre 1872 und der Fertigstellung der Abkürzung über Konitz war sie mit 742,3 km die längste durchgehend kilometrierte Eisenbahnstrecke im Deutschen Reich.

Der Bau der staatlichen Ostbahn erwies sich bald als Schritt in die richtige Richtung, wurde sie doch Bestandteil einer europäischen Verbindung von Paris über Berlin und Königsberg bis St. Petersburg. Der legendärste Zug war der auf dieser Route verkehrende Nord-Express

Vom Bau und der Erweiterung der Ostbahn gingen spürbare Impulse für die Entwicklung der östlichen Gebiete des Königreiches aus, obwohl hier kaum Industrie vorhanden war.

Die Ostbahn entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einer der wichtigsten Eisenbahnmagistralen Europas und zu einer der Hauptachsen des Ost-West-Verkehrs im Deutschen Reich. Die Ergebnisse des Ersten Weltkriegs und der dadurch neu geschaffene so genannte polnische Korridor schufen immer wieder Probleme für den Transitverkehr auf der Ostbahn zwischen Deutschland und der ostpreußischen Exklave. Dennoch blieb sie bis zum Zweiten Weltkrieg die wichtigste Verkehrsachse Preußens und Deutschlands und eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen Europas.

Im Sommer 1939 benötigte der Schnellzug D 1 Berlin – Eydtkau – Riga zwischen Berlin und Königsberg eine Fahrzeit von 7:16 Stunden und von Berlin bis Eydtkau 9:18 Std.
Der FD 5 legte die 590 Kilometer lange Strecke Berlin – Königsberg sogar in 6:38 Std. zurück. Das entspricht einer Reisegeschwindigkeit von 89 km/h für die Gesamtstrecke. Auf dem 245 Kilometer langen Abschnitt von Berlin bis Schneidemühl erreichte er bei einer Fahrzeit von 2:16 Stunden sogar eine Reisegeschwindigkeit von 100 km/h. Damit gehörte er zu den schnellsten Zügen der Deutschen Reichsbahn.

Am 22. Januar 1945 fuhr der letzte Zug von Königsberg nach Berlin, danach gab es – von einigen wenigen Sonderzügen abgesehen - bis heute praktisch keinen durchgehenden Eisenbahnverkehr mehr auf dieser Strecke.

Der in Deutschland verbliebene Anteil von Berlin über Strausberg und Küstrin-Kietz zur polnischen Grenze ist heute eine größtenteils eingleisige, nichtelektrifizierte Hauptbahn und wird vom Ostbrandenburg-Netz der DB Netz AG betrieben.

Der größte Teil der ehemaligen Preußischen Ostbahn liegt heute auf polnischem Gebiet wird teils als zweigleisige und teils als eingleisige, nichtelektrifizierte Strecke betrieben. Da die Streckenführung durch dünn besiedeltes Gebiet in großer Entfernung von städtischen Ballungsräumen verläuft, hat die Ostbahn hier nur noch eine sehr geringe Verkehrsbedeutung.

Die wichtigste Ingenieurbauten an der Gesamtstrecke sind:

- Brückenzug über Oder und Warthe
- Bahnknoten Küstrin, Kreuz, Schneidemühl, Dirschau
- Hochbahn Landsberg
- Weichselbrücken bei Dirschau
  Wegen ihrer technischen Konstruktion wurde die alte Weichsel-Brücke bei Tczew [Dirschau] vom amerikanischen Ingenieurverband in die internationale Liste der Ingenieur-Baudenkmäler aufgenommen. Sie steht damit in einer Reihe mit dem Eifelturm in Paris. Meiner Meinung nach gehört sie sogar auf die UNESCO-Welterbeliste. Hier sei die Republik Polen zu entsprechenden Aktivitäten aufgerufen. In der Woiwodschaft Pomorskie gibt es Aktivitäten zum Erhalt der Brücke aus dem Jahr 1857.
- Königsberg Hbf
  Dort endet heute auch das Gleis in europäischer Normalspur.

Lassen Sie uns nun auf die wichtigsten Ingenieurbauten in Brandenburg und Lubuskie eingehen.

Brückenzug über Oder und Warthe

Zwischen den Bahnhöfen Küstrin-Kietz und Kostrzyn [Küstrin Neustadt Hbf] befindet sich nicht nur die heutige Staatsgrenze zwischen Deutschland und Polen. Die Querung des Flutgebietes von Oder und Warta [Warthe] zwangen zu aufwendigen Kunstbauten in Form von Brücken und Dämmen.

Heute sind insgesamt 4 – einst 5 - Brücken vorhanden, die durch hochwasserfreie Dämme miteinander verbunden werden. Zwischen der ersten und der zweiten Brücke befand sich der erste Küstriner Bahnhof, der spätere Bahnhof Küstrin-Altstadt.

Die ersten Brücken von 1857 befanden sich in der alten Achse des nördlichen Gleises und waren eingleisig ausgeführt. Die Brücken für das zweite Gleis wurden 1868 – unter Leitung des bekannten Brückenbaupioniers Johann Wilhelm Schwedler - in der Achse des südlichen Gleises gebaut.

Die technisch mögliche Belastung betrug 4,3 t/m, was beim Bau der Strecke ausreichte, später aber nicht einmal den Mindestanforderungen an Nebenbahnen entsprach.

Trotz Verstärkungen in den Jahren 1879/81 und 1905 litten Brücken bei einer Belastung von 8,2 t/m unter erheblicher Überbeanspruchung. Ein Befahren war nur mit herabgesetzter Geschwindigkeit möglich.

Nach dem Umbau 1926 konnten die Brücken mit einem Lokgewicht von bis zu 13,7 t/m belastet werden.

Odervorflutbrücke (175 m)

Diese einst dreigleisige Brücke besaß für jedes Gleis einen eingleisigen Brückenzug. Zwei Gleise dienten der Überführung der Ostbahn. Das nördliche dritte Gleis gab es erst ab 1924. Es war Ausziehgleis des beengten Bahnhofs Küstrin-Altstadt und wurde zur Bedienung der Anschlüsse (z.B. Schlachthof, Hafen) auf dem nördlichen Teil der Oderinsel benötigt sowie zu Rangierfahrten zwischen den Bahnhöfen Küstrin-Kietz und Küstrin-Altstadt benutzt. Die Brücke überspannt in 11 gleichgroßen Öffnungen die Odervorflut. In den Jahren 1923/24 wurden die je 15 Meter langen Überbauten den beiden Streckengleise als Vollwandträger mit obenliegender Fahrbahn ausgeführt. Sie traten an Stelle alter Gitterträgerüberbauten. 11 der alten Gitterträgerüberbauten wurden verstärkt und 1924 in den Brückenzug des Ausziehgleises eingebaut.

ehemaliger Bahnhof Küstrin-Altstadt

Der Bahnhof Küstrin-Altstadt war der erste Bahnhof in Küstrin und seit 1857 in Betrieb. Beim Brückenumbau 1925/26 wurde das alte Empfangsgebäude des Bahnhofs abgerissen und durch einen Neubau ersetzt.

Der Bahnhof Küstrin-Altstadt ist seit 1945 für den Personenverkehr geschlossen. Da die Oderinsel von der Roten Armee besetzt war, lag der Bahnhof bis zu deren Abzug Ende 1993 im militärischen Sperrgebiet. Er wurde betrieblich dem Bahnhof Kietz zugeschlagen, so dass das Einfahrsignal des Bahnhofs Kietz östlich der Oderbrücke auf polnischem Gebiet stand. Die vorhandenen Anschlüsse wurden teilweise zurückgebaut. Die verbliebenen Gleise 3 und 5 waren als Ladestelle der sowjetischen Armee in Betrieb. Da die Anlagen in den 1950er Jahren auch für Zugkontrollen benutzt wurden sind wiederaufgebaute Gebäude heute teilweise noch erhalten.

Oderbrücke (einst 277 m - heute 255 m)

Die erste Brücke entstand mit dem Streckenbau im Jahre 1857, die Brücke für das zweite Gleis im Jahr 1868. Die Spannweite betrug 26,40 m. Für die Schiffsdurchfahrt eine 31,40 Meter lange Drehbrücke integriert. Die Überbauten bestanden aus Schweißeisen.

1925/26 wurde neben der alten Brücke eine neue Brücke mit 2 eingleisigen Brückenzügen erbaut. Dabei wurde die Bahnachse um 6,85 Meter nach Süden verschoben.

Danach wurde die alte Brücke abgebrochen. Die großen Stromüberbauten haben Halbparabelträger mit Stützweiten von 80 Meter. Daran schließen sich 3mal 53,40 Meter lange Überbauten für die östliche Vorflut an.
Beim Umbau erfolgte auch eine Anhebung der Brückenunterkante in der Schifffahrtsöffnung um 1,40 Meter.

Brücke über den Festungsgraben (einst 32 m – neu Rohrdurchlass)

Die Brücke über den Festungsgraben wurde 1925/26 durch einen Rohrdurchlass ersetzt.

Warthevorflut (einst 146 m – heute 78 m)

Die Brücke über die Warthevorflut im Großen Glacis ist eine Steinbogenbrücke mit 5 Öffnungen. Sie ersetzt seit 1926 die alten schmiedeeisernen Brücken aus den Jahren 1857 und 1868.

Warthebrücke (einst 196 m – heute 204 m)

Die Brücke über die Warta [Warthe] hatte einst das gleiche Aussehen und die gleiche Geschichte wie die Oderbrücke. Sie verfügt aber nur über 3 große Öffnungen, deren weiteste ebenfalls 80 Meter beträgt. Die beiden anderen Überbauten haben ebenfalls eine Stützweite von 53,40 Meter.

Beim Neubau der Brücke 1925/26 erfolgte die Anhebung der Brückenunterkante in der Schifffahrtsöffnung um 1,93 Meter.

Die Überbauten im Gleis Berlin – Kostrzyn stammen noch aus dem Jahr 1926 und wurden nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wieder hergestellt.

Für den 1925/26 erfolgten Umbau aller Brücken gilt:

Die Ostbahn wurde auf einer Länge von 2,3 km nach Süden verlegt und angehoben.

Zuerst erfolgte der Neubau aller Brückenpfeiler in Senkkastentechnik.
Danach wurden die Überbauten für das neue Gleis Berlin – Küstrin errichtet.
Nach dessen Inbetriebnahme erfolgte der Rückbau der Brücken des alten Gleises Berlin – Küstrin, in dessen Achse nun die Brücken neuen Gleises Küstrin – Berlin gebaut wurden. Nach der Fertigstellung dieser Überbauten waren die neuen Brücken komplett und es konnte der Rückbau der Brücken des alten Gleises Küstrin – Berlin erfolgen.
Somit war während des gesamten Umbaus ein weitgehend zweigleisiger Bahnbetrieb möglich.

Am Umbau waren namhafte Baufirmen beteiligt.

Den Tiefbau führten unter anderem die Phil. Holzmann AG Berlin und Grün & Bilfinger AG Berlin aus.

Den Stahlbau führten aus:
Beuchelt & Co., Grünberg ,
Krupp-Druckenmüller, Berlin
Steffens & Nölle, Berlin
Hein, Lehmann & Co., Berlin
Die beiden letztgenannten erbauten zur gleichen Zeit auch den Berliner Funkturm.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die beiden großen Strombrücken durch die zurückweichende deutsche Wehrmacht zerstört und die Odervorflutbrücke beschädigt.

In der Nacht zum 9. März 1945 wurde die Warthebrücke von zurückweichenden deutschen Einheiten gesprengt. Dabei wurde der 80-Meter-Überbau zerstört.

Die Oderbrücke wurde in den frühen Abendstunden des 28. März 1945 von deutschen Pionieren der Festung Küstrin gesprengt. Dabei kamen viele Flüchtende, die sich auf der Brücke befanden zu Tode. Danach lag die Oderbrücke komplett im Wasser.

Russische Eisenbahn-Pioniere bauten die Warthebrücke innerhalb von 3 Tagen wieder auf um Material an die Oderbrücke zu bekommen. Diese war am 14. April 1945 auf einer Umgehungstrasse behelfsmäßig befahrbar. In der Nacht zum 18. April 1945 wurden beide Brücken bei einem deutschen Luftangriff erneut zerstört. Aber bereits 3 Tage später fuhren die ersten Militärtransporte in Richtung Berlin.

Die Oderbrücke auf der Umgehungstrasse bestand bis 1947. Am 3. März 1947 ging eine eingleisige Behelfsbrücke in der alten Trasse in Betrieb, die bis 1952/53 bestand. Die provisorischen Überbauten wurden dann gegen die heute noch eingebauten Überbauten ausgetauscht. Sie sollen, sofern die alten Überbauten nicht wieder verwendet werden konnten, auf dem Wasserwege von zerstörten Karniner Hubbrücke nach Küstrin gekommen sein und wurden entsprechend angepasst. Seit dem ist die Strecke zwischen Kietz und Kostrzyn wieder zweigleisig befahrbar.

Turmbahnhof Küstrin Neustadt Hbf

Der heutige Bahnhof Kostrzyn entstand mit dem Bau der Eisenbahn von Stettin nach Breslau zwischen 1872 und 1874 an deren Kreuzungspunkt mit der Ostbahn. Als am 2. Januar 1875 die Bahnstrecke nach Reppen eröffnet wurde, ging auch der Bahnhof als “Cüstrin Vorstadt” in Betrieb. Als 1907 die Kurze Vorstadt von Cüstrin - das man übrigens erst seit 1930 mit “K” schreibt - in Neustadt umbenannt wurde, war auch eine Änderung der Bahnhofsbezeichnung erforderlich. Er wurde nun Cüstrin-Neustadt genannt und erhielt als größter Küstriner Bahnhof den Zusatz Hbf (Hauptbahnhof).

Seit Sommer 1945 nennt sich der nun polnische Bahnhof ganz einfach Kostrzyn, da er der einzige Bahnhof in der polnischen Stadt ist.

Der Bahnhof ist als so genannter Turmbahnhof mit sich kreuzenden Bahnanlagen angelegt. Deren Höhenunterschied beträgt 6 Meter. Damit ist dieser Bahnhof in Polen einzigartig. Es gibt nur noch in Kępno (dt. Kempen) im Süden der Woiwodschaft Wielkopolskie eine vergleichbare kleinere Anlage.

Die Längenausdehnung auf der Ostbahn beträgt 2,6 km (3 km mit Strecke Richtung Soldin / Myślibórz)

In Nord-Süd-Richtung beträgt die Ausdehnung 3,1 km.

Die obere Strecke – die Ostbahn - und die untere Strecke sind durch mehrere Verbindungsgleise miteinander verbunden, die durchgehende Fahrten jedoch nur in der Relation Küstrin-Kietz – Küstrin Neustadt Gbf / Kostrzyn Towarowy – Stettin / Szczecin zulassen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nutzte diese Fahrmöglichkeiten u.a. für durchgehende Eilzüge zwischen Stettin und Dresden bzw. Hirschberg (Rgb.) über Frankfurt (Oder) - Guben.

Einer der Architekten des Bahnhofsgebäudes ist Eduard Römer (1814-1895). Er wird heute auch als ein vergessener Baumeister des 19. Jahrhunderts bezeichnet.
Neben den Bahnhöfen in Küstrin und Tamsel sind vor allem in Berlin Bauwerke von ihm bekannt:
- alter Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof in Berlin

- Krankenhaus Bethanien in Berlin-Kreuzberg
- altes Empfangsgebäude Bahnhof Görlitz

An den beiden Bahnhöfen fanden sich als Schmuckelemente auch die in Küstrin verwendeten Türme wieder.

Die königliche Ostbahn entwickelte nach 1865 Bahnhofs- und Dienstgebäude im Baukastensystem. Zu den ersten Gebäuden dieser Art zählten u.a. die Stationsgebäude von Neuenhagen, Strausberg, Gusow, Golzow und Bogdaniec (dt. Düringshof). Sie sind heute noch zwischen dem Mansfelder Land in Sachsen-Anhalt und dem heute russischen nördlichen Ostpreußen zu finden.

Im Küstriner Gebäude sind die im „Ostbahn-Baustil“ verwendeten Elemente mit entsprechenden Haupt- und Zwischengesimsen und die Gliederung der Fassade durch kleine Pfeilertürmchen wiederzufinden. Die Fensterformen mit den darunter befindlichen Rosetten entsprechen ebenfalls dem durch die Ostbahn entwickelten Baustil.

Bei den Kämpfen im Februar 1945 brannte das Gebäude aus, konnte aber wieder aufgebaut werden.

Seit 2012 wird das Gebäude vollständig saniert. Im Rahmen der Modernisierung wird die historische Fassade restauriert und komplettiert. Die Gesamtkosten der Arbeiten werden auf 6 Millionen PLN geschätzt und sollen bis Ende Juni 2013 abgeschlossen sein. Im Gebäude entstehen neben Einrichtungen für die Bedürfnisse der Bahnreisenden auch eine Bibliothek und ein kleines Motel.

Hochbahn in Landsberg (Warthe)

Gorzow Wielkopolski [Landsberg (Warthe)] ist der erste Knotenpunkt an der Ostbahn hinter Kostrzyn. Der Bahnhof besteht aus mehreren Bahnhofsteilen. Der Personenbahnhof ist zweigeteilt. Er besteht aus dem hoch liegenden Bahnhofsteil der Ostbahn und einem auf normalem Niveau liegenden Teil der Strecke nach Skwierzyna [Schwerin (Warthe)] und Zbaszynek [Neu Bentschen].

Der Bahnbau in Landsberg begann Ostern 1856. Am 12.10.1857 fuhr der erste Zug von Frankfurt (Oder) über Cüstrin und Landsberg nach Kreuz.
Bis auf die Strecke zur Brückenvorstadt gab jahrzehntelang keine gravierenden Änderungen in den Bahnanlagen.

Um 1900 gab zunehmend Missstände, die mit der Führung der Bahn durch die verkehrsreichsten Teile der Stadt auf Straßenniveau zusammenhingen. Der Bahnkörper der Ostbahn wurde zum großen Verkehrshindernis im Stadtgebiet. 1899 blieben die Bahnübergänge 35mal für je 3 – 4 Minuten geschlossen, das sind insgesamt über 2 Stunden am Tag. 1905 war die Sperrzeit auf rund 4 ½ Stunden täglich angestiegen. Hinzu kam das starke Gefälle der Brücken- und Wasserstraße die den Verkehr zusätzlich gefährdeten.

Nach mehreren Eingaben der Stadt bei der Bahnverwaltung und dem preußischen Ministerium für öffentliche Arbeiten gab man sich ab 1905 einsichtig. Am 8.10.1909 kam zum Vertragsabschluss zwischen Stadt Landsberg und Königlichen Eisenbahn-Direktion Bromberg zur Hochlegung der Bahn zwischen den Grundstücken Bollwerk 17 und Bollwerk 1. Im Anschluss daran sollte das Bauwerk nach Westen und Osten langsam abfallen.

Das Baugelände hatte die Stadt zu beschaffen. Dazu wurde ein Zuschuss von lediglich 500.000 Goldmark (heute → 7,7 Millionen EUR) gewährt.

1910 begann Erweiterung der Bahnhofsanlagen. Die Anschüttung der Bodenmassen im Bahnhof nahm das ganze Jahr 1911 in Anspruch.

Im September 1911 begann Abriss der Häuser am Bollwerk, die den Bau behinderten. Gleichzeitig begann die Hochlegung der Strecke am östlichsten Punkt, der Ziegelstraße. Es entstand ein Bauwerk, das stark an die Berliner Stadtbahnbögen erinnert.
Dabei wurde die Bahn nach Süden in Richtung Warthe verlegt. Die alte Gleisanlage befand in der heutigen Fahrbahn der Straße Spichrzowa nördlich des Viaduktes.

Die Hochbahn (Viadukt /Bahnüberführung) ist 2116 m und besteht aus:
52 „Stadtbahnbögen“ aus Ziegelgewölbe mit einer Länge von 10,6 bis 14,2 m,
5 Stahlbrücken mit einer Spannweite von 15 bis 31m.

Im April 1914 war das Viadukt bis auf einen kurzen Rest zwischen Mühlenstraße und Kladowfließ fertig. Dort waren die Fundamentierungsarbeiten beendet.

Zur Mobilmachung 1914 war das Viadukt nicht vollständig fertiggestellt. Da die Ostbahn eine wichtige Rolle spielte, behinderte der außerordentlich starke Zugverkehr in ersten Kriegsmonaten die Fertigstellung. So erfolgte die Inbetriebnahme erst am 15.10.1914.

Mit Hochlegung der Ostbahn hatte Königliche Eisenbahn-Direktion Bromberg gleichzeitig die Erweiterung der Bahnhofanlage Richtung Westen in Angriff genommen.

Nach rund 100 Jahren ist eine grundhafte Sanierung des Viaduktes notwendig. Das Viadukt ist z.Zt. nur eingleisig befahrbar.
Es besteht Gefahr, dass bei Nichtsanierung der Verkehr aus Sicherheitsgründen eingestellt werden muss.

Im Jahr 2008 wurde die Anlage unter Denkmalschutz gestellt.
Die geschätzte Gesamtkosten für Renovierung der Überführung betragen von 120 Millionen PLN / 30 Millionen EUR.

Durch die Gestaltung des neuen Warte-Boulevard entstand ein Bereich der zum Verweilen und Erholen einlädt.

Weitere Informationen zum Thema Ostbahn erhalten Sie auch auf meiner Internetseite www.ostbahn.eu.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Dziękuję za uwagę.