

Die Pferdebahn von Cottbus zum Schwielochsee 1846 bis 1879

Aus der Ortschronik von Fehrow

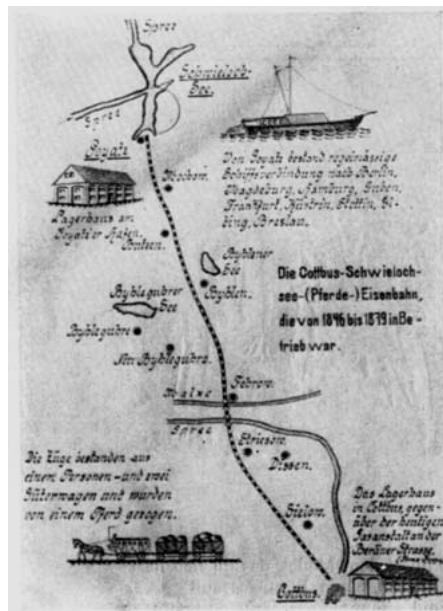
SIEGRID BUDER

In Fehrow querte seit alters her die Salzstraße, eine alte Handels- und Poststraße von Cottbus kommend und nach Frankfurt an der Oder führend, die Spree. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts nutzte man diesen Spreeübergang auch, um heimische Handelsgüter wie Eisen und Eisenwaren aus Peitz, Cottbuser Stoffe, Lausitzer Glaswaren, landwirtschaftliche Produkte und das in den Dörfern gewebte Leinen zum Goyatzer Hafen am Schwielochsee zu schaffen, von wo aus sie per Kahn weiter in die Bestimmungsorte, so bis Berlin, Hamburg und Stettin, gebracht wurden. Retour wurden in Goyatz jene für Cottbus und die Lausitz bestimmte Waren geladen, die im dortigen Hafen angelangt waren, unter anderem Meeresfische und Rüdersdorfer Kalk. Man benutzte damals üblicherweise für den Transport vom und zum Hafen noch Fuhrwerke, die mit oft schlechten und vernachlässigten Wegstrecken vorlieb nehmen mussten.

„Schwer und mühselig war der Weg auf der alten Poststraße. Manche Achse mag zu Bruch gegangen sein, mancher Fluch dem Fuhrmannsmunde entsprungen sein, und unendlich schwer mussten sich die Pferde durch den mahlenden Sand quälen“, schrieb der Autor Freiberg dazu im Cottbuser Heimatkalender 1957.

Der zunehmende Handel zu dieser Zeit erforderte aber bessere Transportlösungen, die es längst gab. Viele Handelsorte in Deutschland waren schon durch eine Dampfeisenbahn verbunden worden.

Als man jedoch für unsere Strecke nach einer neuen Lösung suchte, Lasten bequemer, schneller und sicherer zu befördern, entschied man sich in Cottbus aus Kostengründen für die eigent-



Der Verlauf der Pferdeisenbahn.
Handzeichnung von Freiberg

lich schon veraltete Technologie einer Pferde-Eisenbahn.

Am 24. Juni 1846 wurde die seit 1843 geplante „Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn“ vollständig in Betrieb genommen. Somit war die erste Eisenbahnstrecke in der Lausitzer Geschichte geschaffen worden. Sie hatte eine Gesamtlänge von 4,16 Meilen (31 Kilometer und 335 Meter). Der mit Kies aufgeschüttete Damm war mit Kiefern-Schwellen belegt, auf denen Flachschienen genagelt waren.

Für die Pferde gab es zwischen den Schienen einen Damm, auf dem sie genügend Halt fanden, um ihre Last ziehen zu können. Für zwei aneinander gekoppelte Wagen, jeder mit 50 Zentnern beladen, wurde ein Pferd als Zugmittel berechnet.

In Fehrow befand sich auf dem jetzigen Grundstück der Familie Fiedermann ein Bahnhof von 2,5 Morgen (0,625 Hektar). Dort wurden die Pferde gewechselt und Güter, die auf dem Hammerstrom und der Malxe per Kahn in Fehrow anlangten, auf die Güterwagen umgeladen. Über die Spree und die Malxe waren zwei größere Brücken für die Bahn gebaut worden.

War diese Pferdebahn anfangs noch ein wirtschaftlicher Erfolg, so veränderte sich dies jedoch im Laufe der Jahre, da der Verschleiß an Pferden zu hoch war und auch die ständigen Aufwendungen zunahmen. Als 1867 die Eisenbahnstrecke

cke Berlin- Görlitz über Cottbus gebaut wurde, ging der Verkehr auf der Pferdebahn immer weiter zurück. Schließlich wurde der längst unrentabel gewordene Fahrbetrieb 1878 ganz eingestellt und die Bahn am 18.4.1879 für 143.000 Mark verkauft.

Die Erwägung, die Strecke für eine Dampfeisenbahn, die bis nach Wien reichen sollte, zu nutzen, wurde wieder verworfen, da es doch erhebliche Unterschiede gab.

Noch heute kann man einen Geländeeinschnitt nördlich der Straße nach Schmogrow kurz vor dem Ortsausgang Fehrow und weiter nördlich im Waldgebiet einen aufgeschütteten Damm der ehemaligen Bahnstrecke erkennen.



Der Cottbuser Ausgangspunkt der Bahn - ein Lagergebäude in der Berliner Straße 130.

Quellen / Abbildungen:

Karte und Zitat: Freiberg (Vorname nicht angegeben), Verkehrswege von Cottbus nach Goyatz, Cottbuser Heimatkalender 1957, S. 48

Foto Lagerhaus: ederora historica, 2004