

## **AUS DER GESCHICHTE DER BUCHELSDORFER EISENBAHN**

Von R. Obernik

Die Eisenbahnlinie nach Buchelsdorf ist die kürzeste und jüngste des Kreises Namslau. Ihre Geschichte ist trotzdem reich an Ereignissen.

Mit dem Bau der Strecke wurde im Jahre 1910 begonnen. Von Kempen aus schritten die Arbeitsgruppen vor, und im folgenden Jahr 1911 war es bereits möglich, die Teilstrecke von Kempen bis Reichthal in Betrieb zu nehmen. Die neuen Bahnhöfe wurden durch die Stationsmeister für die Eröffnung eingerichtet. Für reichen Festschmuck durch Tannenbäume, Fahnen und Kränze sorgte man überall. Am Sonntag, dem 1. Oktober 1911, erwartete die Bevölkerung der Umgegend den ersten Zug. Es gab auch eine besondere Freude. Die Bahnverwaltung hatte an die Einwohnerschaft der umliegenden Orte Ausweiskarten verteilt, die zur unentgeltlichen Fahrt mit dem ersten Zug berechtigten, In Kempen waren 10 bis 15 Herren der Eisenbahndirektion Kattowitz, unter ihnen auch der Direktionspräsident, eingetroffen. Der Salonwagen nahm nun auch die Landräte von Kempen und Namslau auf. Für die Fahrgäste wurden acht Wagen mit Abteilen von der zweiten bis zur vierten Klasse angehängt. Kurz nach 2 Uhr nachmittags rollte der Zug aus dem Bahnhof Kempen auf dem neuen Schienenstrang dahin. Nach mehr als einer Stunde Fahrzeit fuhr er etwa um 3.30 Uhr in Reichthal ein. Der wichtige Tag wurde durch ein Festessen, an dem die Vertreter aller Behörden teilnahmen, im Saal des Herrn Joseph Mark gefeiert. Gegen 5.30 Uhr trat der Festzug mit allen seinen Fahrgästen die Rückreise nach Kempen an. Am folgenden Tage, etwa um 6 Uhr morgens, verließ der erste planmäßige Zug den Bahnhof Kempen. Nun verkehrten täglich drei Züge hin und zurück, auch mit Güterbeförderung.

Inzwischen war an der Reststrecke bis Namslau weitergebaut worden. Auf dem kurzen Weg von Namslau bis in die Nähe von Reichen hat die Bahn allein zwei Unter- und zwei Überführungen. Die größte Arbeit verursachte die Unterführung der neuen Strecke unter der Kreuzburger Eisenbahn. Die Bodenmassen fanden zweckmäßige Verwendung beim Bau der großen Straßenüberführung der Brieger Kunststraße. Diese kreuzte früher die Eisenbahn in zu großer Nähe des Bahnhofs. Da sich nun der Eisenbahnverkehr durch den Bahnbau noch mehr verstärken sollte, war es nicht mehr angängig, die flache Straßenkreuzung weiterbestehen zu lassen. So kam es zur Verlegung mit gleichzeitigem Bau einer Überführung. Die alte Straße nach Brieg, die auch am Neubau des Finanzamtes vorbeiführt, ist heute an der Bahn unterbrochen. Die neue Straße zweigt am sogenannten Pietzonkaplatz ab und mündet hinter dem Walketeich wieder in die alte ein. Der Streckenbau war im Herbst 1912 beendet, und ein geschmückter Sonderzug mit nur einem Personenwagen, in dem die Vertreter der Eisenbahn und der Behörden saßen, unternahm die Probefahrt nach Reichthal. Am 1. November 1912 durchfuhr der planmäßige 6-Uhr-Zug von Kempen zum erstenmal die ganze Strecke unter reger Beteiligung der Stadt- und Landbewohner. Bald darauf wurden noch zwei Züge eingelegt, so daß nunmehr täglich vier Züge hin und zurück verkehrten, außerdem ein Güterzug, von Reichthal bis Namslau eine Zeitlang auch ein Güterzug mit Personenbeförderung. Die Straßenüberführung in Namslau ist im Jahre 1913 dem Verkehr übergeben worden, weil sich der aufgeschüttete Boden erst setzen mußte. Zur Erinnerung an die

Verkehrsübergabe wurde am Südende der Überführung eine Steingruppe gesetzt, die auf einer steinernen Tafel die Jahreszahl 1913 eingemeißelt trägt.

Die neue Strecke erfreute sich eines regen Verkehrs. So war die Güterbeförderung in den Jahren 1913 und 1914 derart stark, daß besondere Güterzüge von Reichthal nach Breslau angefordert werden mußten. Im Verkehr war das Holz sehr stark vertreten. In Buchelsdorf waren ständig zwei Lager von Schnittholz. Ähnlich verhielt es sich mit dem Stückgutverkehr. Die Station Reichthal hat z. B. monatlich 1500 bis 1700 Frachtbriefe abgefertigt. Der Personenverkehr zeigte gleichfalls gute Einnahmen. Reichthal zählte 4000 bis 5000 Fahrkarten im Monat.

Kein dauerndes Glück war der mit vieler Mühe erbauten Strecke beschieden. Es kam der Tag des Friedensvertrages von Versailles, der die Verkehrsstraße rücksichtslos zerschnitt und auf beiden Seiten der neuen Grenze tote Strecken schuf. Manche der Beteiligten, besonders auch die Bahnbeamten der Strecke, denken noch heute mit Wehmut an die Januartage 1920. Für die Reichthaler Bahn war es der 17. Januar 1920, ein Sonnabend, an dem der letzte fahrplanmäßige Zug nach Kempen fuhr. Dort wurde er von den Polen angehalten. Sie wollten ihn und sein Personal behalten. Nach dem Fahrplan sollte er 6.45 Uhr abends wieder von Buchelsdorf nach Namslau abfahren. Nur nach langem Verhandeln wurde erreicht, daß ihn die Polen wieder aus Kempen herausließen, thnd so kam er erst gegen 10 Uhr abends zurück und fuhr als letzter Personenzug von Reichthal bis Namslau. Am Sonntag (18. Januar) früh wurde noch ein besonderer Zug in der Richtung Kempen abgeschickt, der in Reichthal anhielt. Die Maschine holte auf allen Stationen bis Laski, da die Polen noch nicht soweit waren, die Wagen zusammen. So bildete sich in Reichthal noch ein langer Zug, der im Lauf des Vormittags zurückkam. Die Steigung bei Buchelsdorf konnte nur nach wiederholtem Anlauf überwunden werden. Montag frühzeitig brachte ein Bahnbediensteter unter Zuhilfenahme der Reichthaler Rottenarbeiter noch einen zurückgebliebenen Wagen von Reichthal nach Buchelsdorf herübergestoßen. Der Bedienstete bekam am Bahnhof Buchelsdorf Beschäftigung und eine Notwohnung. Sonst verblieben die Beamten zunächst im abgetretenen Gebiet. An dem gleichen Montag (19. Januar) erfolgte die amtliche Übergabe an Polen. In der ersten Zeit nach der Abtretung wurden etwa noch für Reichthal ankommende Güter durch den dortigen Bahnspediteur auf dem Umweg über das Smik (bei Glausche) abgeholt oder noch auf der Strecke mit einer Draisine hinüberschafft. Dann wurde das Gleis auf der deutschen Seite, wie auch heute noch, als Abstellgleis benutzt; bis zu 200 Wagen haben schon dort gestanden. Am Ende des Jahres 1921 haben aber die Polen auf ihrer Seite die Strecke bis kurz vor Reichthal vollständig abgebrochen. Sie nahmen sogar die Schienen auf dem Grenzweg, die ihnen nicht zustanden, und die sie daher wieder einsetzen mußten. Die vergrasteten Schienen und die letzte deutsche Telegrafentange, mit dem abgerissenen Draht umwickelt, blickten lange Jahre wie stumme Wächter traurig hinüber auf den wüsten Damm und das verlorene Reichthal. Im Zweiten Weltkrieg ist die unterbrochene Strecke nach Kempen wieder hergestellt worden.