
Haltepunkt Kolkwitz

An der Berlin–Görlitzer Eisenbahn

HARALD GROSSSTÜCK

Wollte man im 19. Jahrhundert in Preußen Eisenbahnen bauen, wurden bei der Auswahl der Strecken von den staatlichen Genehmigungsstellen vor allem militärische Gesichtspunkte herangezogen. Man hatte Angst, ein potenzieller Kriegsgegner könne über die Gleisanlagen leicht in Preußen einfallen. Vor diesem Hintergrund genehmigte die preußische Regierung keine Eisenbahnbauten, die einen Anschluss an Sachsen und Österreich vorsahen, was wirtschaftlich durchaus sinnvoll gewesen wäre.

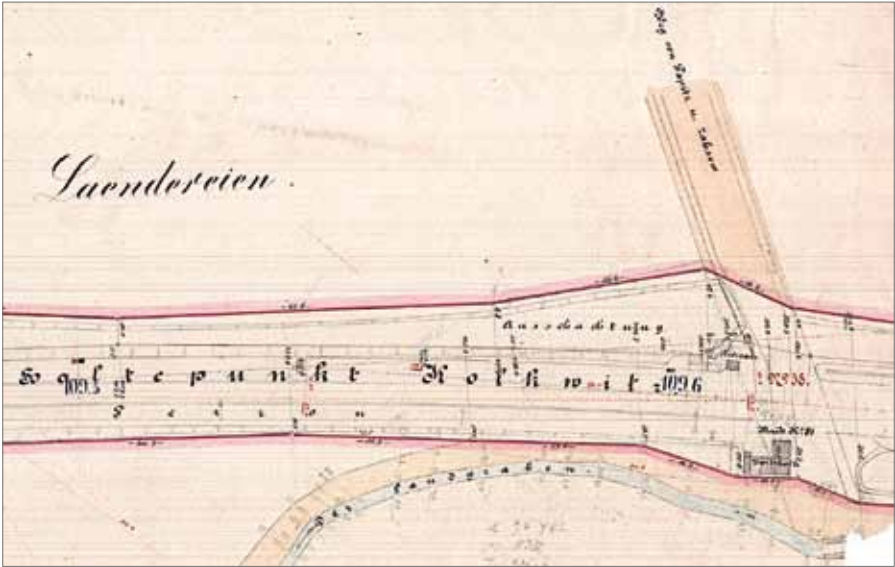
Unter Führung des Görlitzer Oberbürgermeisters Gottlob Jochmann bildete sich dann ein Komitee für den Bau einer Bahn von Berlin über Cottbus nach dem preußischen Görlitz. Sie gewannen den englischen Zeitungsverleger Dr. Henry Strousberg, der sich für das Projekt interessierte und die notwendigen zwölf Millionen Taler organisierte. Dies lag schon eher im Interesse Preußens, und die Regierung erteilte am 18. Mai 1864 die Konzession dazu.

Die Eisenbahngesellschaft erhielt das Terrain seitens der Städte unentgeltlich. Zusätzlich zeichnete die Stadt Cottbus Aktien für 200.000 Taler und stellte die Forderung auf, den Bahnhof

so weit wie möglich an die Stadt heranzubauen. In Cottbus begannen die Bauarbeiten im Juli 1864.

Die politischen Spannungen zwischen Preußen und Österreich nahmen jedoch zu, sodass es zum preußisch-österreichischen Krieg kam. Hier sah Strousberg eine Chance für zusätzliche Einnahmen. Er forcierte mit hohem finanziellem Aufwand die Arbeiten auf der Strecke nach Cottbus unter Vernachlässigung der Weiterführung nach Görlitz. Preußen gestattete die provisorische Nutzung, und ab 5. Juni 1866 fuhren die ersten Militärzüge von Berlin nach Cottbus.

Nach dem schnellen Ende des Krieges wurde dieser Verkehr wieder eingestellt. Mit Verfügung vom 5. September 1866 genehmigte der Handelsminister jedoch den Betrieb zwischen Berlin und Cottbus, und ab 13. des gleichen Monats fuhr regelmäßig ein Zug für Personen- und Güterverkehr. Die ursprüngliche Strecke war 15,32 Meilen (115 Kilometer) lang. Züge hielten an folgenden Stationen: Berlin–Görlitzer Bahnhof, Grünau, Königs Wusterhausen, Halbe, Brand, Lübben, Lübbenau, Vetschau und Cottbus. Die endgültige Fertigstellung der Strecke bis Görlitz erfolgte am 31. Dezember 1867.



*Auszug aus einem Lageplan aus dem Jahr 1889; der Posten 81 liegt dorfauswärts Richtung Gulben.
Sammlung BTU, Lehrstuhl Eisenbahnwesen*

Das etwa 700 Jahre alte Dorf Kolkwitz, westlich von Cottbus an der Strecke gelegen, hatte zur Zeit des Bahnbaues etwa 1.300 Einwohner. Die Gemeinde Kolkwitz stellte den Antrag, dass der Wegübergang am Posten 81 zur Haltestelle ausgebaut wird. Dazu sollte sie 200 Mark an die Hauptkasse der Berlin-Görlitzer Eisenbahn für eine Baukostenbeteiligung einzahlen. Am 15. Oktober 1878 eröffnete man eine vorläufige Bedarfshaltestelle für die täglichen Züge 7 und 8, die zu den Märkten nach Cottbus führen. Die Wärterbude wurde zum Haltepunkt Kolkwitz und um einen Warteraum, eine Toilette und einen Bahnsteig mit Beleuchtung erweitert. Von einer Schrankenanlage zur Sicherung des Wegüberganges ist aus dieser Zeit nichts bekannt. Nach-

dem das Glockensignal des Läutewerkes erklingen war, hat das Personal den Übergang vermutlich mit aufgestellten Barrieren gesichert.

Bis 1892 wurde die Strecke Lübbenu–Cottbus zweigleisig ausgebaut. Kolkwitz erhielt einen weiteren Bahnsteig. Nach etwa 40 Jahren war das Gebäude am Haltepunkt baufällig, und es entstand 1936 ein massives Gebäude mit Fahrkartenausgabe und einem Warteraum samt Außentoiletten, welches heute zwar geschlossen ist, aber noch existiert. Auch die Bahnsteige wurden erneuert. Wegen der immer stärker gewordenen Belastung der Strecke wurde Kolkwitz zugleich zu einer Blockstelle mit drei Form- und zwei Vorsignalen ausgebaut. Eine mechanische Vollschanke sicherte nun den