

Goldbach vor 1945

Das Dorf Goldbach in Bildern.



Die Dorfstraße in Richtung Dorfausgang nach Groß Keylau von der Genossenschaftsmolkerei aus gesehen. Links im Bild das Anwesen von Karl Boenig, rechts ist der Kleinbahnhof zu erkennen.

Im Bild Werner Kuhr auf Heimaturlaub im Winter 1942 / 1943



Blick in Richtung Gasthaus Peterson, vom Anwesen Robert Podehl aus gesehen, vorbei an Schuhmacher Erich Grube, der Bäckerei Schergaut und dem Gasthaus Wadehn, rechts im Bild.

Auf dem Schlitten vorne Marianne, die Tochter von Elli Grube und hinten Resi Schlisio im Winter 1943 / 1944.



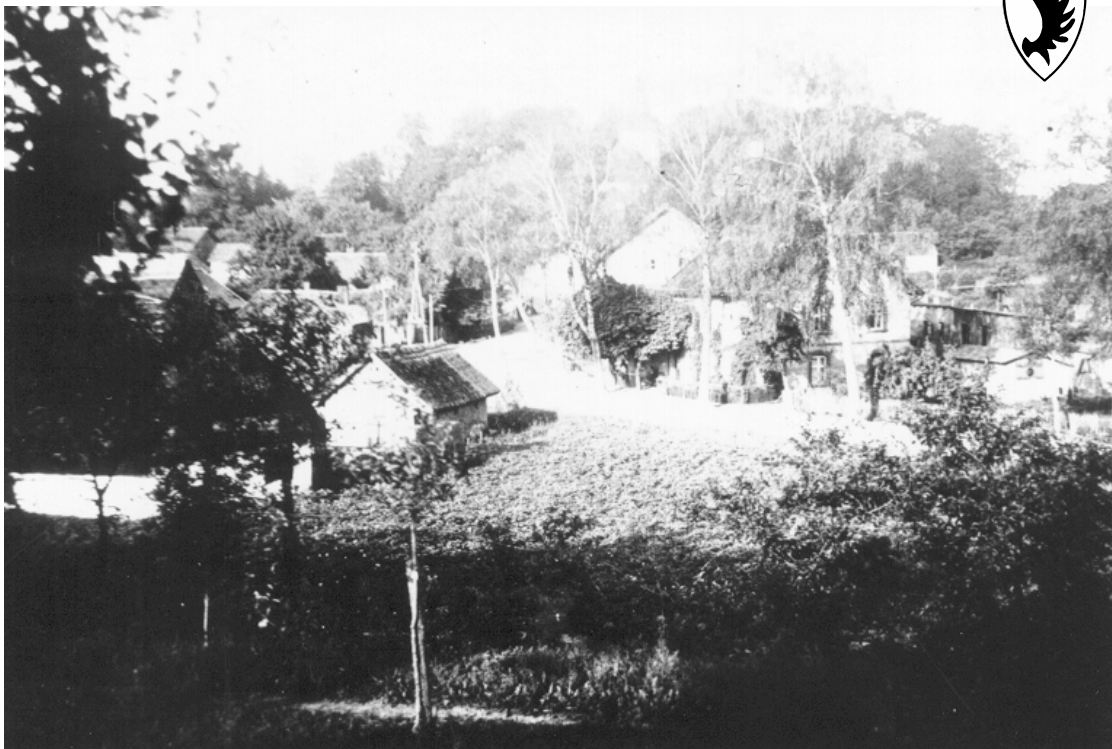
Goldbach vor 1945

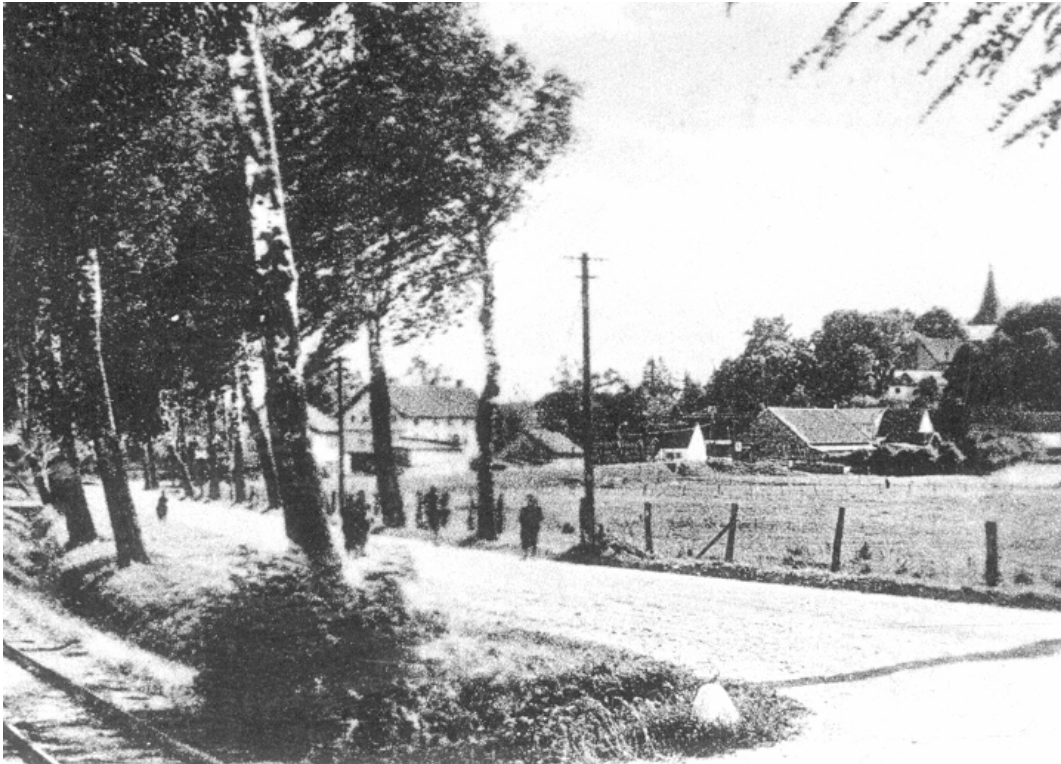
Das Dorf Goldbach in Bildern.



**Die Ortseinfahrt Goldbach aus Richtung Tapiau / Groß Keylau.
Rechts im Bild die Polizeistation „Mayer“.**

**Die Ortseinfahrt Goldbach aus Richtung Garbeninken. Rechts neben der Straße
die Anwesen Fleischer Angrabeit und Bäcker Herholz.
Gesehen vom Grundstück Ernst Neumann.**





Die Ortseinfahrt Goldbach aus Richtung Garbeninken, gesehen vom Karpauer Weg. Links im Bild sehen wir die Anwesen Angrabeit und Herholz, rechts das Anwesen Peterson und den Kirchberg mit der Kirche.

Blick von der Kleinen Seite Goldbachs auf den Kirchberg. Im Bild von links sind das Gasthaus Wadehn, das Anwesen August Jährling und das Anwesen Emil Kolberg zu erkennen.



Goldbach vor 1945

Das Dorf Goldbach in Bildern.



Das Bild zeigt die Dorfeinfahrt Goldbach aus Richtung Garbeninken kommend. Gesehen aus Ernst Neumanns Garten. Rechts neben dem Straßenverlauf liegen die Anwesen von Fleischer Angrabeit und Bäcker Herholz. Gut zu erkennen, die Goldbacher Kirche.



Wehlau



Ostpreußen

Diese kleine Dame heißt „Marianne“ und ist die Tochter von Elli Libon, geb. Grube.

Marianne läuft kurz hinter Schlachter Angrabeit auf der Straße in Richtung Garbeninken.

Goldbach vor 1945

Das Dorf Goldbach in Bildern.



Diese Aufnahme vom 01.01.1937 zeigt den Blick von der Steintreppe zum Kirchhof in Richtung Ortsausgang nach Garbeninken. Unten rechts ist das Haus von Stellmacher Emil Kolberg zu erkennen, dahinter das Anwesen Herholz. Links im Bild das Gasthaus Peterson. In der Bildmitte der Verlauf der Kleinbahngleise.



Die Steintreppe, bei den Goldbachern auch Himmelsleiter genannt, führt rauf zur Kirche und zum Kirchhof.

Im Bild von links:
Erich Grube und Werner Kuhr.

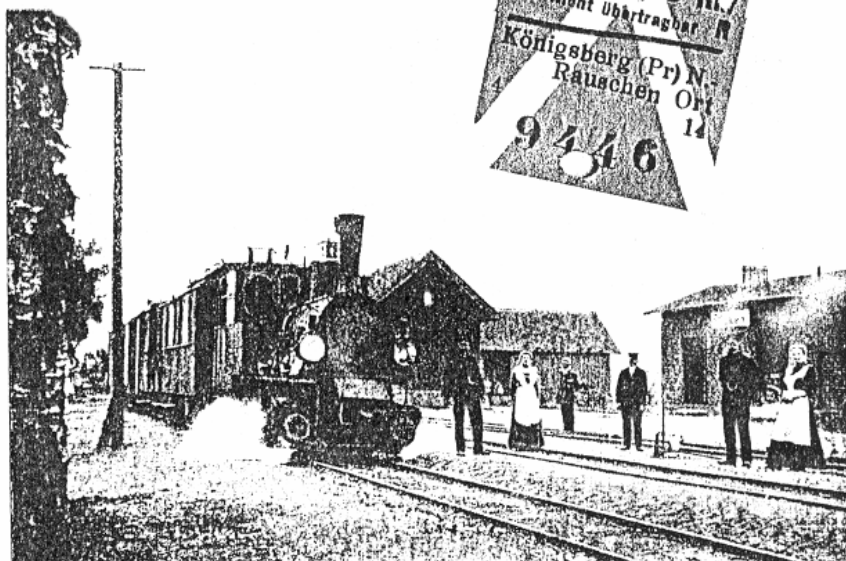


Klein- und Privatbahnen in Ostpreußen.

„Zu den Möwen an die See mit Samlandbahn und KCE“ - vielen Ostpreußen, aber auch vielen damaligen Feriengästen aus anderen Teilen Deutschlands dürfte dieser Werbespruch noch bekannt sein. Für eine Fahrt zu den Badeorten an die Ostseeküste konnte man von Königsberg aus entweder die Züge der Samlandbahn - der größten unter den Kleinbahnen Ostpreußens - oder die der Königsberg-Cranzer-Eisenbahn (KCE) benutzen. Neben diesen beiden „Aushängeschildern“ gab es in der östlichsten Provinz des Deutschen Reiches noch weit mehr Kleinbahnen, die tagtäglich ihren oftmals nicht einfachen Dienst für die ostpreußische Bevölkerung und für die Wirtschaft und Landwirtschaft erbrachten.

In der Provinz Ostpreußen, einschließlich des Memellandes und des Regierungsbezirkes Westpreußen, waren im Jahre 1939 insgesamt 20 Kleinbahnbetriebe mit einer Eigentumlänge von etwas über 1000 Kilometer vorhanden. Daneben gab es noch die 1885 eröffnete, einzige private Eisenbahn der Provinz: Die Königsberg-Cranzer-Eisenbahn. Diese Klein- und Privatbahnen boten dem Betrachter ein äußerst vielfältiges Bild. Die

Streckenlängen reichten von ganzen 5 Kilometern der Kleinbahn Wöterkeim - Schippenbeil bis zu den 222 Kilometern des 750 mm Stammnetzes der Insterburger Kleinbahnen. Zusammen mit dem Netz der Rastenburger Kleinbahnen, das in Nordenburg anschloß, waren es sogar 351 Kilometer. Zu diesem breiten Spektrum gehörte sowohl die aus einer Förderbahn des Ersten Weltkrieges entstandene Ortelsburger Kleinbahn in 600 mm Spurweite als auch die eher an eine Nebenbahn erinnernde normalspurige Samlandbahn



Unsere kleine Pingelbahn.

Waren bei der Ortelsburger Kleinbahn noch Heeresfeldbahnlokomotiven aus dem Ersten Weltkrieg im Einsatz, so fuhren auf der Verbindung Tilsit - Mikieten elektrische Oberleitungstriebwagen. Schon 1908 setzte die Insterburger Kleinbahn einen benzinelektrischen Triebwagen ein, und die Memeler Kleinbahn war die erste deutsche Kleinbahn, die die automatische Scharfenbergkupplung im Betriebseinsatz hatte.

Die Grundlage für das Entstehen dieser Vielfalt bildete das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892. Damit war es auch in Ostpreußen möglich, für die Befriedigung lokaler Verkehrsbedürfnisse Schienenbahnen zu bauen. So wurden die Kommunalverbände (Landkreise, Städte und Gemeinden) - aber auch private Interessenten - in die Lage versetzt, in eigener Regie und zu erheblich reduzierten Bau- und Betriebskosten selbst tätig zu werden. Der ostpreußische Provinziallandtag faßte am 10. März 1894 einen ersten Beschluß zur finanziellen Förderung des Baues von Kleinbahnen. Die ostpreußischen Kleinbahnen entstanden im Zeitraum von 1895 bis 1920, wobei der Schwerpunkt in den Jahren um die Jahrhundertwende lag. Die erste Kleinbahn der Provinz war die Wehlau-Friedländer Kreisbahn, den Abschluß dieser Entwicklung bildete die Ortelsburger Kleinbahn.

Die ostpreußischen Kleinbahnen waren bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor geworden. Die umfangreichen Kriegsschäden, die Folgen des Versailler Vertrages und die Wirtschaftskrisen der 20er und frühen 30er Jahre ließen den Stern der Kleinbahnen aber schnell wieder sinken. Spätestens mit dem aufkommenden Straßenverkehr waren viele dieser Bahnen technisch und volkswirtschaftlich überholt. Die ab 1924 in der Ostpreußischen Kleinbahnen AG zusammengefaßten Kleinbahnen konnten nur durch massive Zuschüsse des Deutschen Reiches und des Preußischen Staates am Leben gehalten werden, trotz aller Rationalisierungsbemühungen. Einzig die Samlandbahn, die KCE und die Haffuferbahn waren in der Lage, ihren Betrieb rentabel zu gestalten.

Die Kriegsjahre verlangten von den Kleinbahnen noch einmal alles ab, und dies mit oftmals überalterten Fahrzeugen und auf teilweise maroden Gleisen. Ihren letzten großen Dienst leisteten die Kleinbahnen bei der Evakuierung der ostpreußischen Bevölkerung.

An Staatshilfen sind in Aussicht gestellt: dem Kreise Wehlau sowie den Gemeindeverbänden Tapiau-Goldbach-KleinScharlack und Friedland-Tapiau je eine Beihilfe zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der Kleinbahnen:

- A) von Tapiau bis zur Grenze des Landkreises Königsberg bei Willkühnen,
- B) von Tapiau über Goldbach nach Klein Scharlack,
- C) von Tapiau nach Friedland

in Höhe von fünf Zwölfteln des Anlagekapitals ohne Grunderwerb.

Kleine Mitteilungen

Neuere Projekte, Vorarbeiten, Konzessionserteilungen und Betriebseröffnungen von Kleinbahnen.

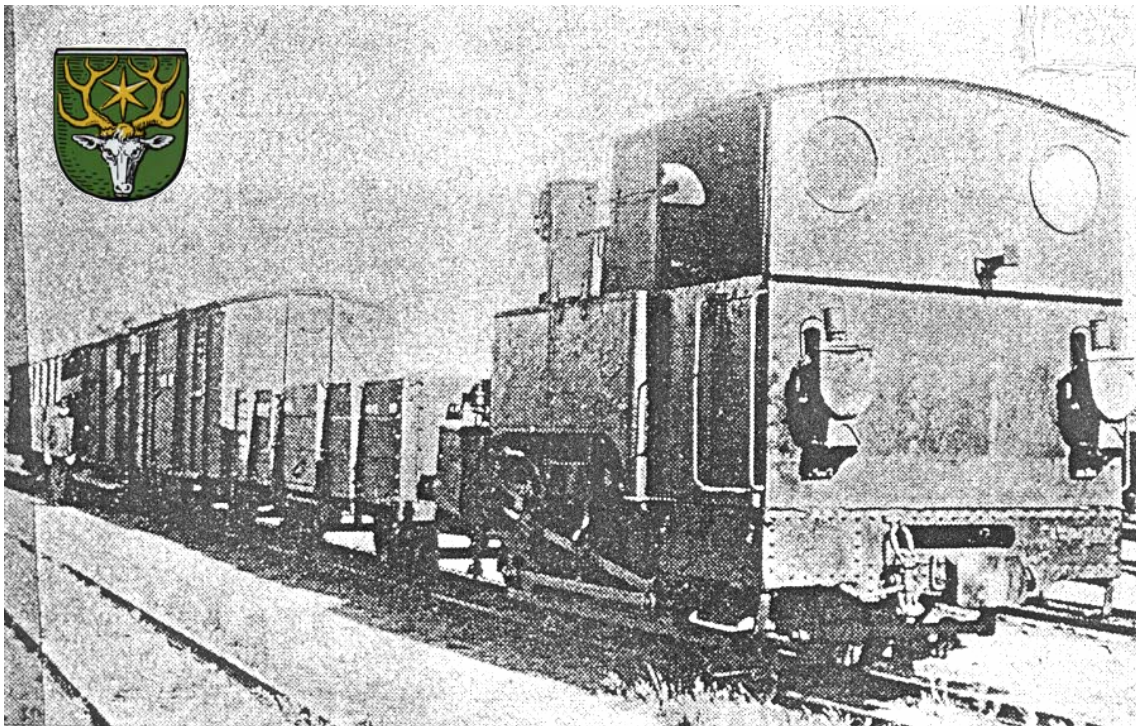
Neuere Projekte

Von dem Kreis Wehlau und von Interessenten der Kirchspiele Goldbach und Tapiau wird die Herstellung einer Kleinbahn vom Bahnhof Tapiau über Pomauden, Altenfelde, Irglacken und Pomedien bis zur Grenze des Landkreises Königsberg i.Pr. bei Willkühnen, nebst einer Abzweigung von Tapiau nach Goldbach geplant.

Der Kreis Jerichow I beabsichtigt, zum Anschlusse an die schmalspurigen Kleinbahnlinien Magdeburgerforth-Groß-Lübars, Burg-Ziesar und Burg-Groß-Lübars, schmalspurige Kleinbahnen von Groß Lübars über Lohburg und Leitzkau nach Gommern und von dort über Büden nach Burg zu bauen.



Kulturzentrum Ostpreußen
Deutschordensschloß, Schloßstraße 9, 91792 Ellingen



**Kleinbahnzug
der
Wehlau-Friedländer Kreisbahn AG**

Die Kleinbahnstrecken in Deutschland
waren in verschiedenen Spurbreiten vorhanden.

Die Spurbreite der
Wehlau-Friedländer Kreisbahn AG
betrug 750 mm.

Die Kleinbahnverbindung
Tapiau - Labiau
wurde mit einer Länge von 25,9 km angegeben.

Sie war auch als sogenannte
„Nordbahn“
bekannt.



Mit der Kleinbahn nach Labiau und zurück.

1897

eröffnete die Wehlau-Friedländer Kreisbahn AG die
Kleinbahnstrecke
Klein Scharlack (Kreis Labiau) - Tapiau

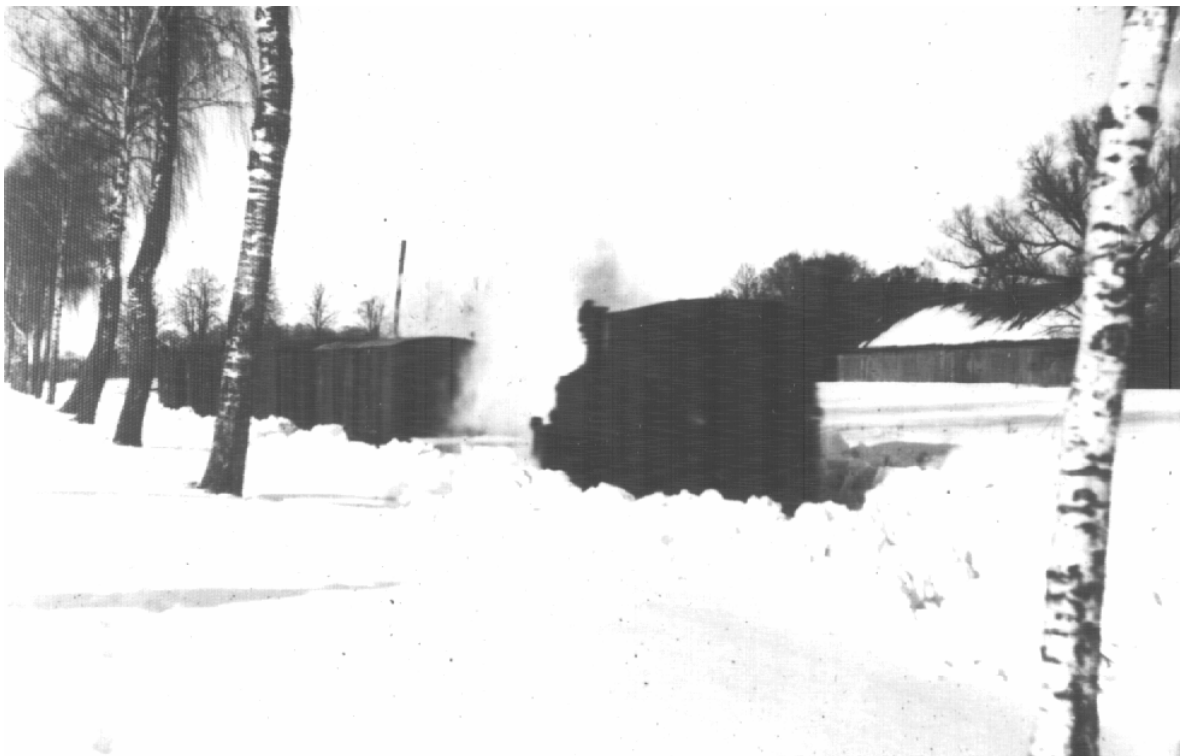
1909

wurde die Linie von
Klein Scharlack bis zur Kreisstadt Labiau
weitergeführt.

Die zwei neuen Stationen auf dieser Strecke hießen:
Pareyken und Schakaulack.

Die Wehlau-Friedländer Kreisbahn AG
unterhielt drei Strecken:

Tapiau - Possingen
Tapiau - Labiau
Tapiau - Friedland



Goldbach vor 1945

Unsere kleine Pingelbahn.

Labiau

- Pareyken
- Schakaulak
- Klein Scharlack
- Perkuiken
- Perpolken
- Garbeninken
- **Goldbach**
- Groß Keylau
- Kuglack
- Lischkau
- Moterau
- Heinrichshof
- Plantage

Tapiau



Stadt Labiau



Die Stationen der Kleinbahn

Labiau - Tapiau



Auszug aus dem DRG-Kursbuch vom Sommer 1934

		120 f Labiau-Tapiau				Alle Züge 2. 3. Klasse							
	1	5	3	km	Zug Nr	Ostd	Eis	Ges	Zug Nr	6	2	2	4
		W								W	S	W	4
...	6.15	9.30	16.20	0,0	ab	Labiau Kibf	119a, 120s...	an		7.02	10.19	13.57	19.29
...		9.37		2,5	W	Pareyken				6.55			
...		9.44		5,0		Schakaulack				6.47			
...		9.51		7,3		Klein Scharlack				6.40			
...		9.58		9,8		Perkuiken				6.32			
...		10.04		11,6		Roddau				6.26			
...		10.08		12,6		Garbeninken				6.22			
...		10.18		14,3		Goldbach				6.17			
...		10.26		16,5		Groß Keylau				6.06			
...		10.31		17,8		Groß Kuglack				6.02			
...		10.35		18,7		Klein Kuglack				5.59			
...		10.40		19,7		Lischkau				5.55			
...		10.47		22,0		Moterau				5.48			
...		10.50		22,7		Heinrichshof				5.45			
...		11.05		25,9	Y	Tapiau Plantage				5.35			
...	7.25	11.17	17.30	28,1	an	Tapiau Kibf	117, 120g...	ab		5.20	9.10	12.35	18.10

Goldbach vor 1945

Unsere kleine Pingelbahn.



**Die Kleinbahn auf der Strecke von Tapiau nach Labiau läuft in Goldbach ein.
Goldbacher Kleinbahnhof mit einem Nebengleis vor der Post.
Links an der Straße die Anwesen von Karl Boenig bis Minna Mertsch.**

**Die Goldbacher Jugend verabschiedet Besucher auf dem Goldbacher
Kleinbahnhof. Im Bild u.a. Gertrud Kuhr, Erna Daumann,
Renate Heymuth, Liesbeth Ewert und Erich Grube.**



Goldbach vor 1945

Unsere kleine Pingelbahn.



**Die Kleinbahn in Goldbach
beim Überqueren der Dorfstraße vor dem
Gasthaus Peterson.**

**Links im Bild sind die Anwesen von Stellmacher Emil Kolberg
und Sattler August Jährling zu erkennen.**

**Rechts hinter dem Gasthaus Peterson sieht man die
Dachgiebel vom Spritzen- und vom Pfarrwitwenhaus.**

Auf der Straße:

Berta und Anna Peterson.



Tapiau

Unsere kleine Pingelbahn.

Unlängst kam ich in ein Gespräch mit einer alten Dame. Schon nach einigen Worten stand es für mich fest: Ostpreußin aus meiner Ecke! Es stellte sich dann heraus, daß sie gebürtige Tapiauerin war und ihr Bruder Zugschaffner bei unserer Kleinbahn: Zugschaffner Wagner!

Viele alte Erinnerungen kamen wieder! Wie oft wir ihn geärgert haben, wenn wir auf dem Schulweg nach Tapiau oder mittags zurück, uns heimlich aus dem 3. Klasse Abteil auf die gepolsterten Sitze der 2. Klasse stahlen.

Da die Einstiegstüren, auch mit Fenstern versehen, sich an den Schmalseiten der Wagons befanden, konnte der Zugschaffner von seinem Dienstraum gleich hinter der Lok, die ganze Länge des Zuges überblicken. Unsere Untat durfte er nicht dulden. Bis er dann aber bei uns war, - er mußte sich ja auf den Außentrittbrettern von Wagen zu Wagen hangeln, - saßen wir wieder brav auf unseren Plätzen. Ich denke, er war uns gar nicht mal so böse, wenn er manchmal auch so tat.

Ja, unser Bähnchen! Die Güterwagen hatten den Aufdruck WFrKB und hieß: Wehlau-Friedländer Kreisbahn. Dieser Aufdruck wurde aber von den Kindern übersetzt in „Wie freete keine Bohne“.



Für die ganze Bevölkerung zwischen Labiau und Tapiau war die Kleinbahn sehr wichtig. Sechsmal am Tag pendelte sie hin und her. Die Bauern und die umliegenden Güter verladen ihr Getreide nach Labiau, wo die beiden Handelsfirmen Bartels und Bellmann dann auf dem gleichen Wege Kunstdünger und Futtermittel zurücklieferten. Zuckerrüben, Kartoffeln und auch Vieh wurden befördert. Schnell konnte man nach Tapiau oder Labiau fahren, um größere Einkäufe zu machen, denn nicht jeder besaß Pferd und Wagen, und war, ehe die Bahnstrecke gebaut wurde, höchstens auf eine Mitfahrt mit einem Bauern angewiesen, der am Sonnabend mit Ferkeln oder anderen Naturalien zum Markt fuhr. Klappte das nicht, so gingen die Menschen den 12 km langen Weg zu Fuß.

Im Winter kam es ja ab und zu vor, daß unser Bähnchen in den hohen Schneewehen, meistens im Lischkauer Grund, trotz Schneepflug vor der Lokomotive, stecken blieb. Manchmal kamen wir Schulkinder ein bis zwei Stunden zu spät zur Schule.

Einmal hatte ich ein für mich großes Erlebnis. Eines Nachmittags war ich bei meiner Schulfreundin, deren Eltern einen Bäckerladen am Bahnhof hatten, als der Zug einlief. Ihm entstieg ein älterer, etwas düster blickender Herr, der sich wartend umblickte und dann auf und ab ging. Er kam mir irgendwie bekannt vor, und plötzlich wußte ich es. Es war bestimmt der große Schauspieler Paul Wegener. Aber was wollte er wohl in Goldbach?

Unsere kleine Pingelbahn.

Manchmal gab es Filmvorführungen in „Weinowskis Saal“, und der Kassierer drückte schon mal ein Auge zu und ließ auch Kinder hinein. So hatte ich den Schauspieler schon mal in einem Stummfilm gesehen. Es dauerte nicht lange, bis ein Kutschwagen vom Gut Köwe kam und Herr Wegener einstieg.

Ganz aufgeregt erzählte ich dies nun zu Hause. Meine Mutter fand nichts dabei und meinte nur, daß Herr Wegener und Frau Panzer, die Gutsherrin von Köwe, ja Geschwister wären und er hier wohl ein paar Tage Urlaub machen würde.

An schönen Sonntagabenden war reger Betrieb am Bahnhof. Wochenendgäste wurden oft von der ganzen Familie zum Zug gebracht. Begrüßungen, Händeschütteln mit schon Anwesenden und Dazukommenden. Dann noch Zurufe hin und her und langes Winken, während der Zug sich langsam in Bewegung setzte und um die Biegung fuhr.

Einige Jahre später wurde die Bahn mehr und mehr durch eine Buslinie ersetzt. Schade, die Zeit der Kleinbahn war gemütlicher.

Anneliese Tulodetzki, geb. Heymuth

Entnommen dem Wehlauer Heimatbrief, Folge 37, Seite 44/45

Prominenter Besuch im Kirchspiel Goldbach

Paul Wegener in Groß Köwe



Paul Wegener

Die Mutter von Edgar Panzer aus Groß Köwe, war die Schwester von Schauspieler Paul Wegener, der aus diesem Grund oft in Groß Köwe und in Goldbach zu Besuch war.



Paul Wegeners 50. Geburtstag
im Kreise der Mitglieder des
Neuen Schauspielhauses

Goldbach vor 1945

Unsere kleine Pingelbahn.



Die Kleinbahnstrecke zwischen Groß Kuglack und Groß Keylau.

Die Kleinbahn - Verbindung zwischen Labiau und Tapiau

**Die Kleinbahn auf der Strecke bei Groß Kuglack.
Die Scheune rechts gehört zu Klein Kuglack**





**Die Kleinbahn Tapiau - Labiau um 1938
Hier aufgenommen in Heinrichshof in Richtung Tapiau.
Im Hintergrund sieht man das Gehöft „Störmer“.**

**Der Erdhügel im Bild zeigt den Außenkeller der Schule Moterau 1935.
Er war ein guter Aussichtspunkt, von dem aus die Kinder
dem Lokführer der Kleinbahn zuwinkten.**



Das Handwerk in Goldbach.

Schuhmacherei E. Grube

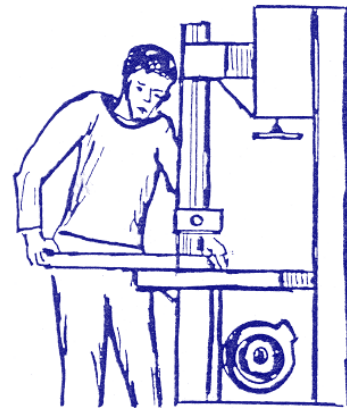


Schuhmacher-Handwerk

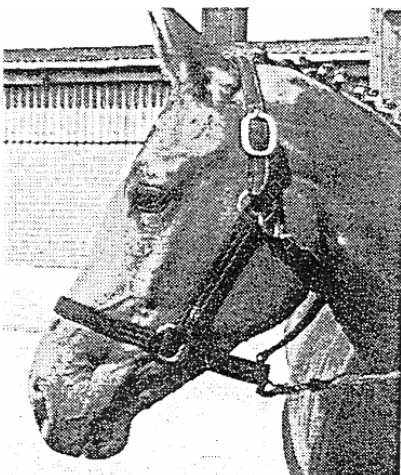
Tätigkeiten:
Anfertigung von Maßschuwerk aus Leder und anderen Werkstoffen, Instandsetzung, Erneuerung von Halb-, Lang- und Formschonien sowie von Zwischen- und Brandabsätze, b) Ausbesserung des Unterbodens, c) Auswechslung, Überziehen und Ledern und Armerungsarbeiten, a) Ausbesserung der beschädigten Schuhinnena, Formveränderung und Stellungskorrektur an Schuhwerk aller Art einschließlich Flexionsschuhen mit Ausnahme orthopädischer Behandlungsmaßnahmen, An Leder und anderen Werkstoffen



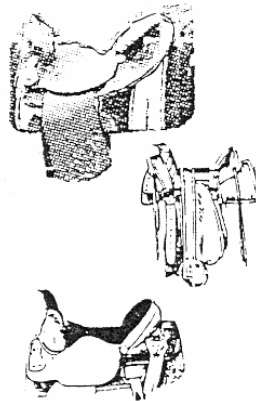
Tischlerei Podehl



Sattlerei Jährling



Sättel
Zubehör



Handwerks-
Gebührenmarke