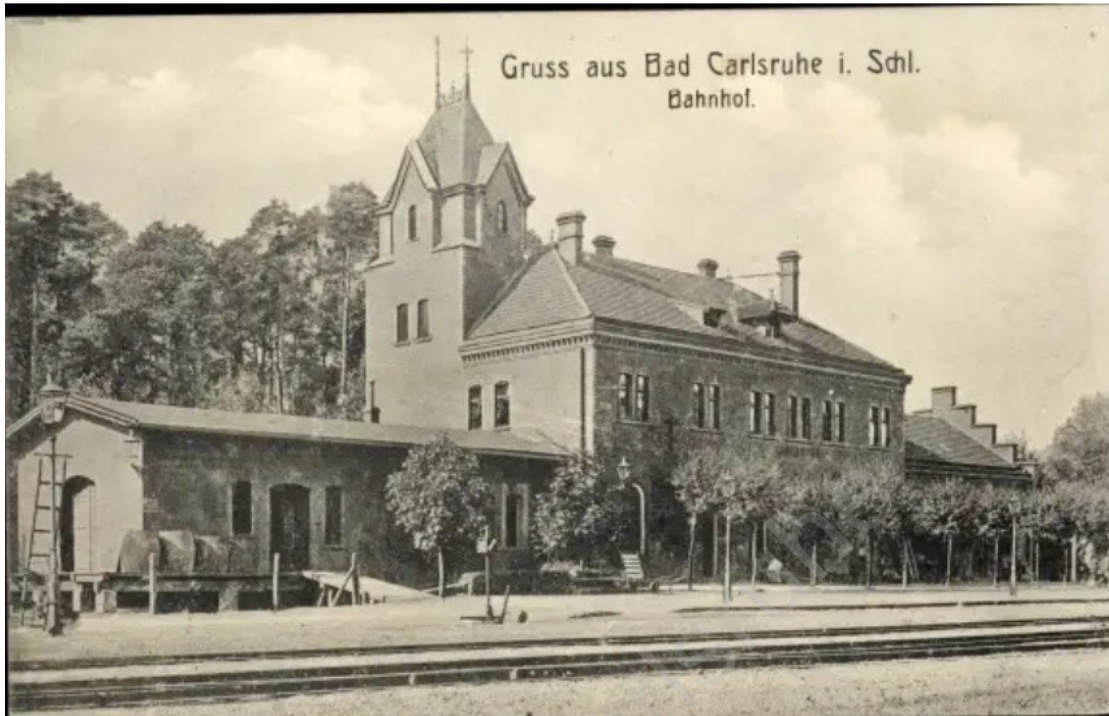


## *Carlsruhe und seine Eisenbahn - Strecke Namslau nach Oppeln*



### **Wie die Eisenbahn nach Namslau kam**

Quelle: F. Koschate

Im Jahr 1835 rollte der erste deutsche Eisenbahnzug von Nürnberg nach Fürth. Drei Jahre später eröffnete Preußen die Strecke Berlin Potsdam, und 1839 fuhren die Leipziger zum ersten Mal mit der Eisenbahn nach Dresden. Von Jahr zu Jahr dehnte sich nun das Schienennetz weiter aus. Auch in Schlesien machte der Eisenbahnbau rasche Fortschritte. Im Jahr 1842 konnte man Brieg von Breslau aus mit der Eisenbahn erreichen und ein Jahr später auch Oppeln. Die Reststrecke zum Industriegebiet folgte bald.

In den fünfziger Jahren bildete sich in Breslau eine Privat-Gesellschaft, die die Eisenbahnlinie Oppeln-Vossowska-Tarnowitz ausbaute. Nun konnte auch der Plan, die rechte Oderseite durch einen Schienenstrang zu erschließen, verwirklicht werden. Doch stellten sich auch bald die Schwierigkeiten ein.

Die Eisenbahn-Baugesellschaft wollte den Namslauer Bahnhof hinter dem jüdischen Friedhof auf Böhmwitzer Gemarkung errichten. Die Stadtverwaltung stellte sich diesem Plan aber sofort entgegen. Sie ging von der richtigen Erwägung aus, dass für Namslau nur ein Bahnhof von Vorteil sei, der an der Rückseite der Stadt, vor dem sogenannten Rettungstor, liege. Dagegen aber machte die Baugesellschaft ihre finanziellen Bedenken geltend. Das Böhmwitzer Gelände kostete bedeutend

weniger und war zum Bauen besser geeignet, als der sumpfige Platz vor dem Rettungstor. Auch hätten die Eisenbahnzüge beim Anfahren nur nach einer Seite ansteigendes Gelände zu überwinden, bei der Anlage des Bahnhofes an der Stadt aber beiderseits. Hinzu kam, dass die Baugesellschaft beim Erwerb städtischen Grund und Bodens eine Abgabe an den Staat zu zahlen hatte, die in Böhmwitz wegfiel. Es wurde eine Zeitlang sogar erwogen, die Bahn zwischen Namslau und Deutsch-Marchwitz hindurch zuführen. Dann sollte der Bahnhof an der "Kiefernheide" (*dem heutigen Stadtpark*) errichtet werden. Doch wurde dieser Plan bald wieder fallengelassen.

Die Baugesellschaft fand sich bereit, den Wünschen der Stadt entgegenzukommen, wenn diese für die entstehenden Mehrkosten eine entsprechende Beihilfe zahle. Diese sollte darin bestehen, dass die Stadt das Baugelände vor dem Rettungstor kaufen und für den Preis des Böhmwitzer Geländes der Baugesellschaft überlassen solle. Die Mehrkosten für die auf dem sumpfigen Gelände zu errichtenden Gebäude entstanden durch die schwierigen Schachtarbeiten und die tieferen und stärkeren Fundamente. Dafür sollte die Stadt die erforderlichen Ziegeln aus ihren Ziegeleien zum Selbstkostenpreis liefern und die Bauhölzer aus den Stadtwaldungen unter bedeutenden Preisermäßigungen abgeben. Schließlich wurde der Stadt aufgegeben, nach einem mit der Direktion zu vereinbarten Plan die Zufahrtswege zum Bahnhof anzulegen, zu befestigen und zu unterhalten. Nach langen Verhandlungen wurde 1868 der Kaufvertrag zwischen der Eisenbahn-Baugesellschaft und dem Magistrat abgeschlossen. Der Bahnhof wurde vor dem Rettungstor erbaut. Das Gelände dazu, 17 Morgen groß, hatte die Stadt für 3352 Taler gekauft und der Baugesellschaft für 1010 Taler überlassen.

Inzwischen waren die Bauarbeiten rasch vorwärtsgekommen. Im Dezember 1866 hatte man den Bahnhof schon abgesteckt. Der Grundstein zur 1. Weidebrücke wurde am 12. 3. 1867 gelegt; am 17. 3. 1867 wurde mit der Schüttung des Dammes begonnen. Im Dezember desselben Jahres machte sich die teilweise Verlegung des am Schlachthof vorüber fließenden Weidearmes notwendig, der in Richtung Wilkau ein Stück am Eisenbahndamm entlang geführt werden musste. Anfang Mai 1868 war der Streckenbau nahezu beendet. Am 17. Mai trafen die beiden von Vossowska und Breslau kommenden Baukolonnen zusammen und gegen 7 Uhr abends wurde die letzte Schiene in der Nähe des jüdischen Friedhofes eingelegt.

Drei Tage später traf morgens gegen 10 Uhr der erste Zug in Namslau ein. Die festlich geschmückte Lokomotive fuhr unter dem Donnern der Böller, den Hochrufen der zahlreichen Zuschauer und den Klängen der Musik unter Ehrenpforten hindurch zu dem im Fahnen- und Girlandenschmuck prangenden Bahnhof. Hier entstiegen Baurat Grapow und seine Baumeister dem Zug, begrüßt vom Magistrat und dem Landrat Salice Contessa. Nach den Begrüßungen und Ansprachen wurde der denkwürdige Tag durch ein Frühstück bei Haselbach noch besonders gefeiert. Doch erst am 15. November 1868 konnte die ganze Strecke dem Verkehr übergeben werden. Gleich am ersten Tage hatten sich zahlreiche Reisende eingefunden, die den ersten aus Breslau kommenden Zug mit seinen zwölf Wagen voll besetzten. Von nun ab verkehrten täglich drei Zugpaar, von denen aber nur zwei



## Die Erschließung des Kreises Namslau durch die Eisenbahn

Mit der vorliegenden Karte soll in ähnlicher Weise, wie es im Heimatkalender 1929 für den Kreis Oels geschah, die Erschließung des Kreises Namslau durch die Eisenbahn gezeigt werden. Zunächst sei der Kreis in dieser Hinsicht mit dem Reich verglichen. (*Abgerundete Zahlen.*) Das Deutsche Reich hat eine Eisenbahndichte von 120 Meter auf 1 Quadratkilometer. Da der Kreis Namslau bei einem Flächeninhalt von 500 Quadratkilometer etwa 50 Kilometer Eisenbahnen besitzt, entfallen hier nur 100 Meter Eisenbahn auf 1 Quadratkilometer. Soll der Reichsdurchschnitt erreicht werden, dann müsste der Namslauer Kreis 60 Kilometer Streckenlänge aufweisen. Mit dem nun wohl in absehbarer Zeit zu erwartenden Bau der Strecke Brieg-Namslau-Gr.-Wartenberg würde ein Streckengewinn von mindestens 15-20 Kilometer verbunden sein, so dass sich die Verkehrslage bedeutend verbessern würde. Wenn man die Streckenlänge an der Einwohnerzahl misst, ist der Kreis Namslau bei seiner geringen Bevölkerungsdichte (*62 Bewohner auf 1 Quadratkilometer gegen 136 im Reich*) scheinbar günstiger gestellt als das Reich; er hat auf 1000 Einwohner 1,6 Kilometer, das Reich nur 0,9 Kilometer Eisenbahnen. Wäre die Bevölkerungsdichte ebenso wie im Reiche, dann würde auch hier ein Zurückbleiben festzustellen sein.

Die Karte lässt nun erkennen, wie die einzelnen Dörfer des Kreises Namslau mit der Eisenbahn in Berührung gelangen. Der Grad der Berührung, der sich in der Entfernung zur Eisenbahnstation ausdrückt, ist aus der verschieden gearteten Füllung der Kreisringe zu ersehen. Zu beachten ist, dass es sich hier um die Luftlinie handelt, die von der wirklichen Entfernung mehr oder weniger übertroffen wird. Zur leichteren Auffindung sind die Dörfer in ihrer hervortretenden Anlageform eingezeichnet. Dies ist bei den lang gestreckten Dörfern, z. B. Glausche, Strehlitz, Wilkau, darum besonders wichtig, weil innerhalb eines solchen Dorfes große Entfernungsunterschiede bestehen.

So hat Wilkau einen Bahnhof, und doch sind die letzten Häuser im Norden 4 Kilometer von ihm entfernt, während das Nachbardorf Damnig in nur 2 Kilometer Entfernung liegt. Überblickt man die Karte als Ganzes, so ist festzustellen, dass die Eisenbahnferne im Norden des Kreises mit 7 bis 11 Kilometer am größten ist; dann folgt ein Streifen im Südwesten 6-8 Kilometer. Die Dörfer in den übrigen Teilen liegen durchweg noch innerhalb der 6-Kilometer-Luftlinie. Die große Eisenbahnferne im Norden ist zum Teil durch den Verlust des Reichthaler Ländchens hervorgerufen. Glausche ist beispielsweise von 3 Kilometer (*Bahnhof Reichthal*) in eine Verkehrsferne von durchschnittlich 7 Kilometer (*Bahnhof Buchelsdorf*) gerückt.

Für die Beurteilung der Eisenbahn-Verkehrslage ist es von Wichtigkeit, neben der Entfernung von der nächsten Station auch die Anzahl der Züge, die täglich durchkommen, in Betracht zu ziehen; die Stationen haben folgende Zugzahlen: Wilkau 16, Namslau 32, Grambschütz, Noldau 13, Simmelwitz, Nassadel, Eckersdorf, Dammer 10, Giesdorf, Buchelsdorf 6, Mangschütz, Rogelwitz 10 und Karlsmarkt 14. Die einzelnen Orte des Kreises sind von ihren Bahnhöfen entfernt:

**bis 2 Kilometer:** Grambschütz, Damnig, Altstadt, Böhmwitz, Simmelwitz, Lankau, Nassadel, Eckersdorf, Dammer, Noldau, Salesche, Giesdorf, Reichen, Buchelsdorf, Haugendorf, Belmsdorf;

**bis 3 Kilometer:** Ellguth, Deutsch.Marchwitz, Sandvor-werk, Städtel, Dziedzitz, Jauchendorf, Michelsdorf, Neuvorwerk;

**bis 4 Kilometer:** Wilkau, Gr.-Marchwitz, Paulsbrunn, Hönigern, Schwirz, Groditz, Sterzendorf, Sophiental, Bachwitz, Erdmannsdorf, Strehlitz, Wallendorf, Lorzendorf;

bis 5 Kilometer: Neu-Marchwitz, Minkowsky, Hammer, Böhlitz, Bankwitz, Sbitze, Piecziske, Steinersdorf, Johannsdorf, Polkowitz, Obischau, Krickau;

**bis 6 Kilometer:** Windisch Marchwitz, Hessenstein, Grüneiche, Gühlchen, Wenziotte, Hennersdorf.Jakobsdorf, Kaulwitz;

**bis 7 Kilometer:** Mütchen, Saabe, Oschek, Sorzow, Eisdorf;

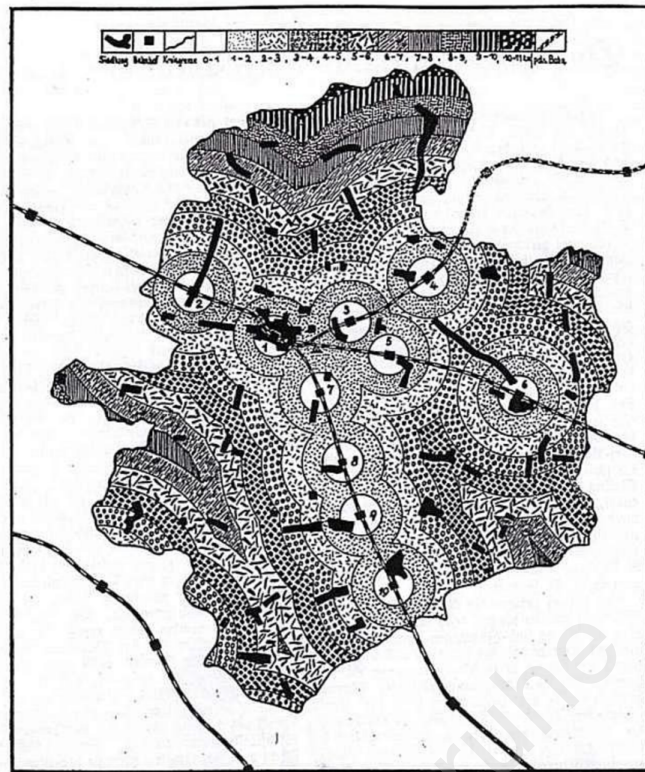
**bis 8 Kilometer:** Niefe, Schmograu;

**bis 9 Kilometer:** Paulsdorf, Glausche (4-9);

**bis 10 Kilometer:** Sbitke

Die geplante neue Bahn wird voraussichtlich die verkehrsfernsten Teile des Kreises berühren und würde so mit einem Schlag die Erschließung des Geländes beträchtlich verbessern. Es gäbe dann kaum noch einen Ort im Kreis, der über 6 Kilometer (*Luftlinie*) von seiner Station entfernt ist.

Quelle: Heimatkalender für die östlichen Grenzkreis, 1930



## Carlsruhe O/S Bahnhof Haltepunkt+Ladestelle (Hp+Ldst)



### **Bahnstrecke 59,882 km, Oppeln Hauptbahnhof nach Bahnhof Namslau**

**1889** – den 01.10., Eröffnung des „Bahnhof Carlsruhe O/S“ der Nebenbahn Oppeln – Namslau; Eisenbahn von Jellowa – Namslau über Carlsruhe, weiter nach Breslau;

Eisenbahnvorsteher waren in nachstehender Reihenfolge: Hoffmann, Kuboth, Ender, Wollin, Damerau, Czauderna, Sowietzki, Seichter, Kuhlberg; Bahnmeister waren zunächst Blasig, dann Stock, Koch, und Fischer. Erster Bahnhofswirt war Suffrian, der 1. Lokomotivführer Handel fuhr am 01.10.1889 den ersten Zug nach Oppeln und Namslau;

**1911** - Namensänderung zu „Bahnhof Carlsruhe (*Oberschlesien*)“

**01.03.1925** – Fahrplanänderungen: Schülerzug 1297 fährt anstatt 6:28 um 6:23 Uhr, Güterzug mit Personenbeförderung 9722 anstatt 7:10 um 7:40 Uhr, 40 min Carlsruhe - Namslau;

**15.05.1927** – Schülerzug verkehrt auch am Sonntag;

**07.10.1928** – Abschaffung der 4. Klasse im Eisenbahnverkehr; Zugnummern in Carlsruhe: 1272 – Schülerzug Namslau-Oppeln, 1273 – Gegenzug, 1274 – nach Kreuzburg mit Aufenthalt in Jellowa, 1276 – Namslau - Carlsruhe – Jellowa – Oppeln, 1285 – Oppeln – Jellowa – Carlsruhe - Namslau, 1286 – Namslau - Carlsruhe – Jellowa - Oppeln, 1426 – Güterzug; Sonntagszüge nach Carlsruhe und zurück, während der Badesaison, Sonderzug 1815 – Jellowa Carlsruhe, D-Zug 30 aus Beuthen, D-Zug 38 aus Beuthen; Nach dem Kriege 1945 wurden von den Russen die Gleisanlagen zwischen Carlsruhe und Murow abmontiert, jedoch später wieder neu aufgebaut;

**1942** - Reichsbahn, Güterabfertigung, Tel. 177

1945 - Pokój

1992 - am 15.01.1992 Schließung für den Personenverkehr, die Stilllegung erfolgte am 21.04.1992

### Kursbuchstrecke:

07.03.1944 - 24.09.1945 Auflage 1944/1945

Fahrplan 147s Oppeln Hauptbahnhof - Kreuzburg (*Oberschlesien*)

Fahrplan 147t Illnau (*Jellowa*) - Namslau über Carlsruhe

Streckennummer	301
Streckennummer	PKP 201
Kursbuchstrecke	128a Oppeln - Jellowa 1934 127a Jellowa - Namslau 1934
Streckenlänge	59,882 km
Streckenklasse:	C3, bis km 3,055 D3
Streckengeschwindigkeit:	100 km/h

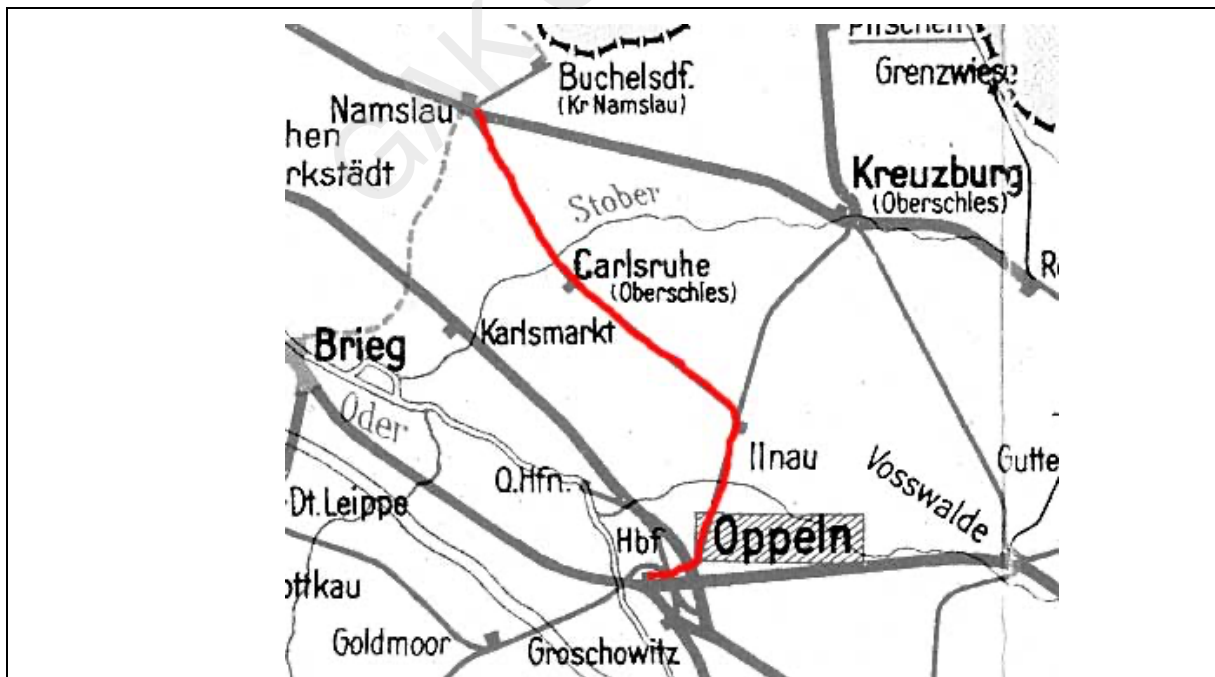
### Gebäude:

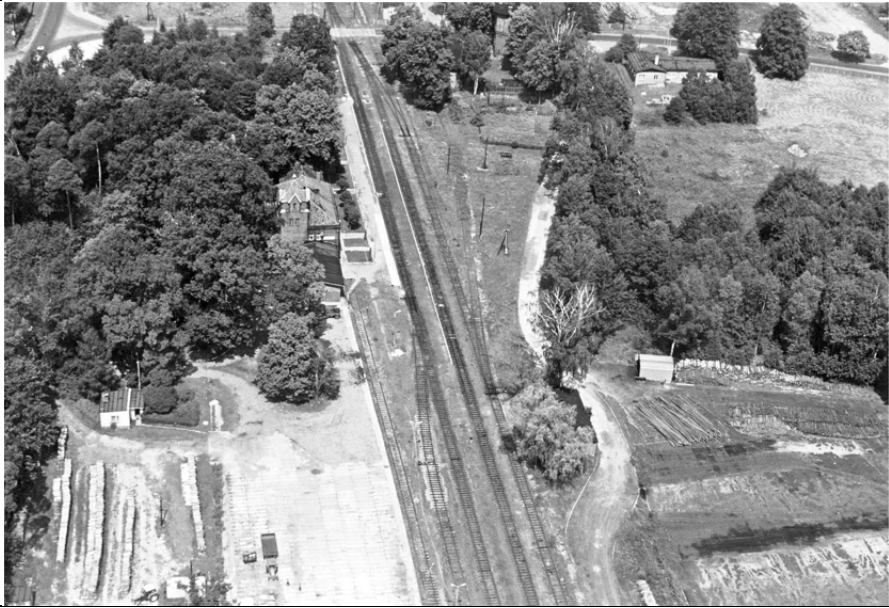
Lokschuppen, Empfangsgebäude, Wasserturm, Laderampe, Gleiswaage 41t bis 1990

Bahnsteige: 2

### Abstellgleise am Bahnhof:

Sägewerk Carlsruhe; Ziegelei Gründorf





## Betriebsstellen zwischen Oppeln nach Karlsruhe:

**Oppeln (Opole) (Keilbahnhof) - Groß Strehlitz (*Strzelce*) (Bk) [16.33 km],**

[N 50°39'42.1" E 017°55'35.2"](#)

Betriebseröffnung: 1845 Oberschlesische Eisenbahn Gesellschaft

Empfangsgebäude: in Benutzung

Nebengleise: in Betrieb

Hauptsignale: Lichtsignale

Bahnsteige: 5 / 9

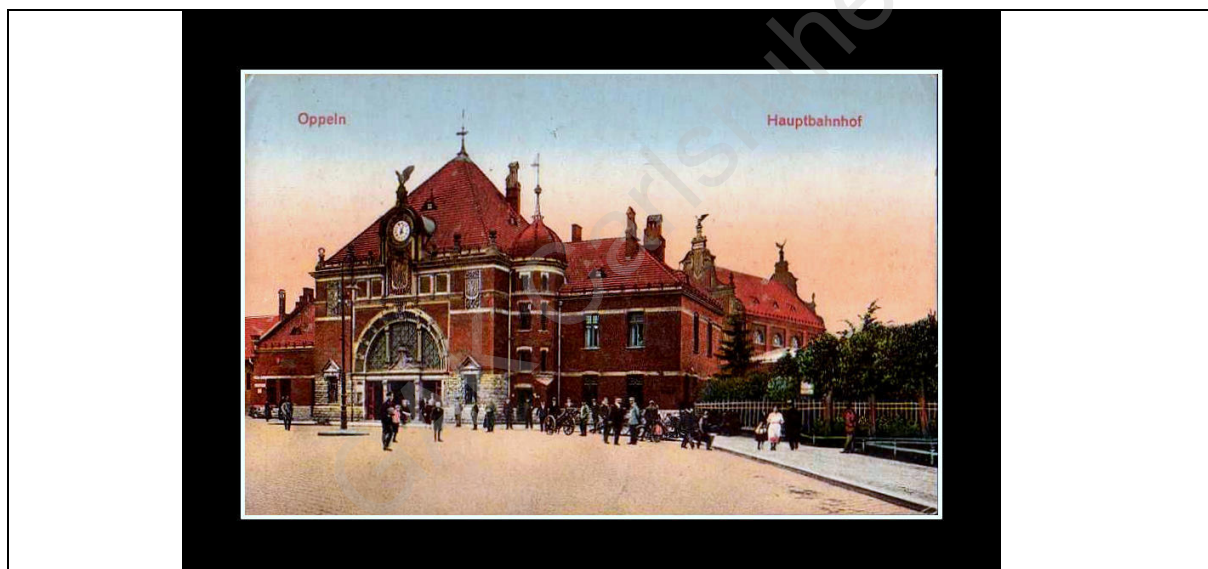
Lokschuppen: bestimmungsgemäß genutzt

Drehscheibe: abgerissen

Wasserturm: außer Betrieb

Wasserkräne: außer Betrieb

Laderampe, Gleiswaage 40t bis 1986, Hebekran 10t bis 1977



**Abzweig Bolko** Oppeln-Groschowitz (*Groszowice - Jelcz-Laskowice*) nach Fososkie  
(*Anschlussgleise*)

[N 50°39'25.7" E 017°57'21.6"](#)



**Oppeln Goslawitz/Ehrenfeld** (ehem. Bf)

[N 50°40'24.5" E 017°59'14.8"](#)

Betriebseröffnung: 1889 KEPV noch im Betrieb, Strecke Oppeln Kreuzburg

Empfangsgebäude: abgerissen

Hauptsignale: Formsignale - abgebaut

Bahnsteige: 1 in Betrieb, vormals 3 Gleise



**Jellowa (1889-1936) / Illnau (1936-1945) Jelowa (1945-2025)**

Haltepunkt und Abzweig nach Namslau, ehemaliger Bahnhof nach Oppeln - Kreuzburg

[N 50°47'36.8" E 018°02'47.7"](#)

Betriebseröffnung: 1889 KEPV noch im Betrieb, Strecke Oppeln Kreuzburg

Empfangsgebäude: geschlossen

Nebengleise: abgebaut

Hauptsignale: Formsignale - abgebaut

Bahnsteige: 1 in Betrieb, vormals 3 Gleise

Lokschuppen: abgerissen

Wasserturm: außer Betrieb, Wasserkräne abgebaut



### Mainczok/Meinfeld (Manczok)(Hp+Ldst)

[N 50°50'11.1" E 017°59'39.2"](#)

Betriebseröffnung: 1904 KEPV

Geschlossen: 15.01.1992

Bahngleise: 1

Laderampe bis 1992, Gleiswaage 30 t bis 1973





### Tauenzinow (Okoly) (Hp) [6.81 km]

[N 50°52'30.1" E 017°54'39.2"](#)

Betriebseröffnung: 1889 KPEV

Geschlossen 1992

Bahngleise: 1



### Betriebsstellen von Karlsruhe nach Namslau:

#### Dammer (Dąbrowa Namysłowska) (Hp+Ldst) [6.07 km]

[N 50°57'45.9" E 017°47'51.8"](#)

Betriebseröffnung: 1889 KPEV

Stilllegung: 01.15.1992

Bahnsteiggleise: 2

Nebengleise: stillgelegt

Laderampe bis 1977, Gleiswaage bis 40 t bis 1950





### Eckersdorf (Biestrzykowice) (Hp) [10.34 km], Militäranschluss

[N 50°59'53.8" E 017°46'27.2"](#)

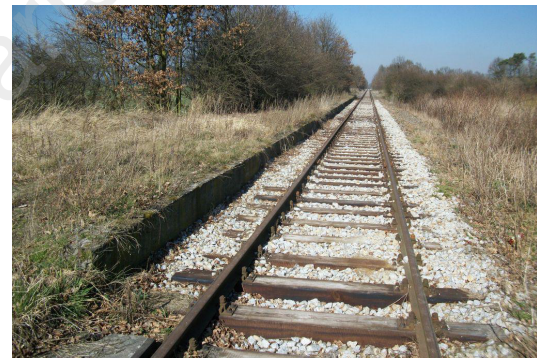
Betriebseröffnung: 1889 KPEV

Stilllegung 15.01.1992

Haltepunkt + Ladestelle

Nebengleise: abgebaut

Bahnsteige: 1



**Nassadel (Jastrzębie Śląskie) (Hp+Ldst) [12.48 km] Militäranschluss WBK 604**

[N 51°00'58.3" E 017°45'47.3"](#)

Betriebseröffnung: 1889 KPEV

Stilllegung: 15.01.1992

Nebengleise: stillgelegt

Bahnsteige: 1, vormalig 2 mit Laderampe



**Simmelwitz (Ziemielowice) (Hp) [16.39 km]**

[N 51°02'58.9" E 017°44'42.9"](#)

Betriebseröffnung: 1889 KPEV

Stilllegung: 15.01.1992

Bahngleise: 1



## Namslau Bahnhof (Namyslow) nach Oels

Anschluss Zuckerfabrik nach/von Kreuzburg und ehem. Kempen

[N 51°04'28.3" E 017°42'58.9"](#)

Betriebseröffnung: 1868 Rechte Oderufer Eisenbahn

Empfangsgebäude: bestimmungsgemäß genutzt

Nebengleise: in Betrieb

Hauptsignale: Lichtsignale

Bahnsteige: 2 / 3 ehemalige: 3 / 5

Lokschuppen: außer Betrieb

Drehscheibe: außer Betrieb

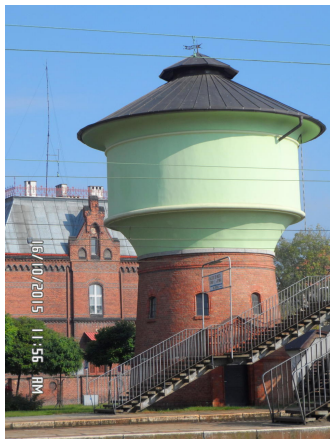
Wasserturm: außer Betrieb

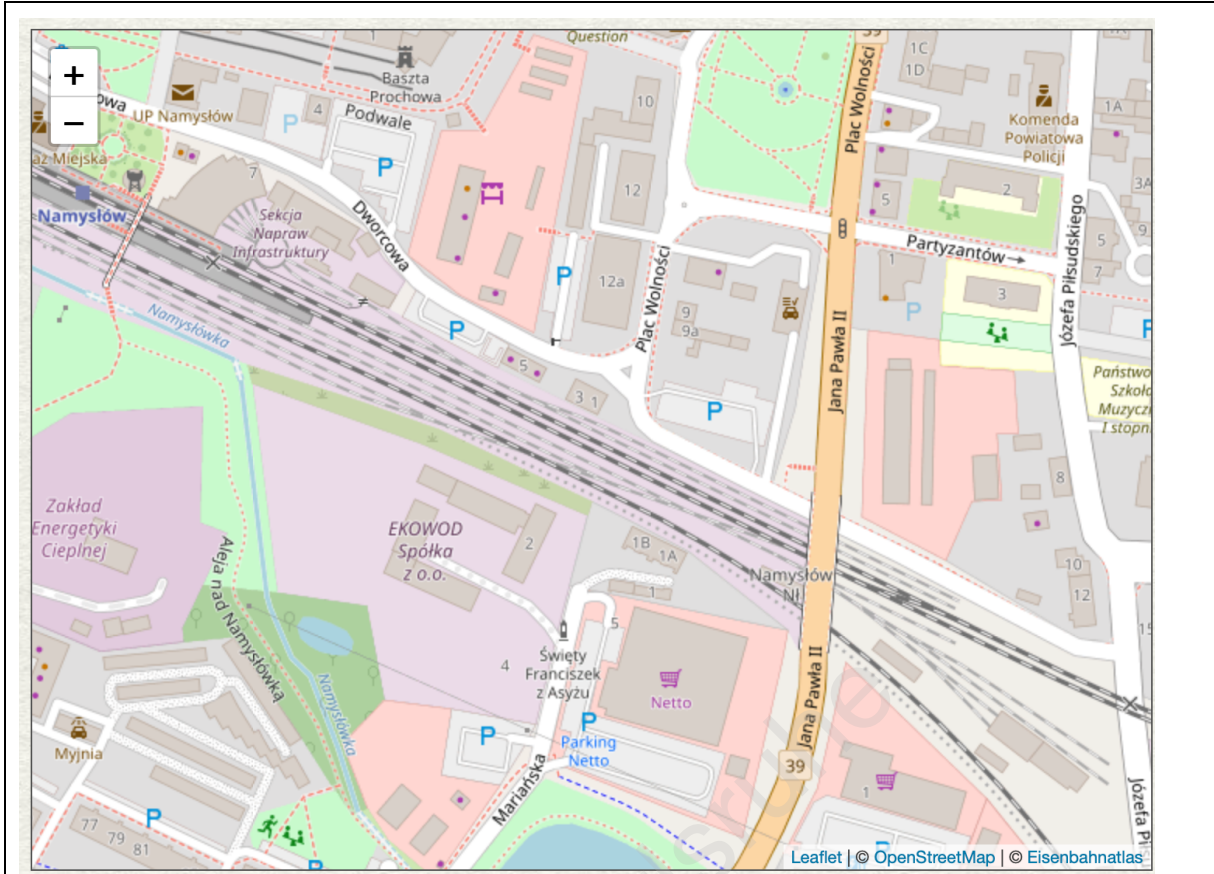
Laderampe: außer Betrieb

Gleiswaage: 40 t

Hebekran 2 t bis 1949







GAK Camp



# NAMYSŁÓW



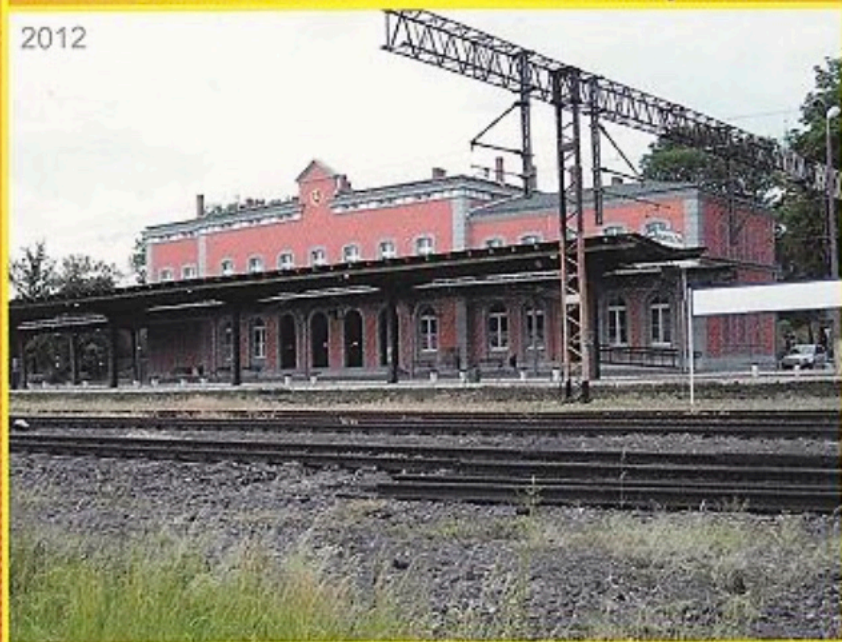
NAMSLAU  
Bahnhof



1910

**DWORZEC KOLEJOWY dawniej i dziś**

2012





# NAMYSŁÓW



Namslau — Bahnhof



1920

**DWORZEC KOLEJOWY dawniej i dziś**



2012



# NAMYSŁÓW



Namslao

Bahnhof



**DWORZEC KOLEJOWY dawniej i dziś**

2012





# NAMYSŁÓW



**DWORZEC KOLEJOWY dawniej i dziś**



## Welche Loks kamen wahrscheinlich zum Einsatz?

Erstbeheimatungen in den einzelnen Reichsbahndirektionen (Rbd)



### Rbd Oppeln (21 Loks)

Bahnbetriebswerk	Lokomotiven
Bw Gleiwitz	64 308, 64 309, 64 310, 64 311, 64 368, 64 369, 64 370, 64 371, 64 372
Bw Kreuzburg	64 111, 64 112, 64 261
Bw Oppeln, Namslau	64 113, 64 114, 64 115, 64 116, 64 117, 64 118, 64 119, 64 120, 64 262

[https://de.m.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe\\_64](https://de.m.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_64)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Preussische\\_T\\_18](https://de.wikipedia.org/wiki/Preussische_T_18)

Preußische T 11 Baujahr  
1903-1910, (die 74001-364  
in polnischer Zeit PKP 52



Preußische T 12 Baujahr  
1902-1921, (die 74.4-13 in  
polnischer Zeit PKP Oki2)



Preußische T 18, Baujahr  
1912 – 1927, (die 78 189 in  
polnischer Zeit als PKP  
OKo 1-3)



DR – 64001-520, Baujahr  
1928 – 1940 (die 64 061 in  
polnischer Zeit als PKP  
OKI2-6)





DR – 64001-520, Baujahr  
1928 – 1940 (die 64 061 in  
polnischer Zeit als PKP  
OKI2-6)



Personenwagen und Güterwagen

<https://de.wikipedia.org/wiki/Hechtwagen>

## Stand der Kilometrierung: 1943

### Namslau 0,0 - Oppeln Hbf 59,92

Namslau	0,0	km 53,84 der Strecke Breslau Odertor Bf 0,0 - Kreuzburg (Oberschles) 90,18 - Brunneck 160,33 - Tarnowitz 171,97 - Beuthen (Oberschles) Hbf 188,48 - Schoppinitz Nord 203,66 - Emanuelssegen 215,20 / Seehöhe 152m N.N.
		km 41,55 der Strecke Kempen 0,0 - Namslau 41,55
		Strecke Brieg - Rogelwitz - Namslau im Bau
Simmelwitz (Ziemielowice)	3,38	
Nassadel (Jastrzębie Śląskie)	7.43	
Eckersdorf (Biestrykowice)	9,58	WBK 604 Jastrzębie Militäranschlussgleis mit einer gewöhnlichen Rechtsabzweigung Nr. 101 in km 50.621 von Oppeln der Verteidigungslinie Nr. 301. Es ist ein Abstellgleis, das vor 1939 gebaut wurde. Es wird von Skład Jastrzębie JW 4229 Breslau verwendet. Das Abstellgleis hat 20 Gleise (und 28 oder 30 Umsätze) mit einer Gesamtlänge von 18384,96 m, 49 Lagerrampen, 30 Straßenübergänge, 8 Schubböcken- Es ist ein prospektives Abstellgleis. Die letzte Renovierung wurde 2007 durchgeführt. Nach Inspektion des technischen Zustandes vom 10.06.2013 wurde empfohlen die Renovierungsarbeiten fortzusetzen.
Dammer (Dąbrowa Namysłowska)	13,85	
Niederschlesien Landesgrenze	16	
Oberschlesien		
Carlsruhe (Pokój)	19,92	Seehöhe 162m N.N.
Tauentzinow (Okoly)	26,77	Schwarzwasser 1889-1909 • Schwarzwasser (Oberschlesien) 1910-1915 • Schwarzwasser (Schlesien) 1916-1920 • Schwarzwasser 1921-1939 • Schwarzwasser (Oberschlesien) 1940-1941 • Tauentzien (Oberschlesien) 1942-1945 • Dancyn 1945-1946 • Okoly 1947
Murow (Murów)	29,69	Seehöhe 169m N.N., Murow 1889-1937
Mainczok (Mańczok)	34,05	
Jellowa (Jelowa)	40,16	Seehöhe 171m N.N., km 0,0 der Strecke Jellowa (Ilnau) - Kreuzburg OS 25,09km

Königshuld (Osowiec Śląski)	42,37	
Königshuld-Neuwiese (Osowiec Przystanek)	44,90	Königshuld-Trenschin 1889-1937
Klein Kochen (Kotórz Mały)	47,44	
Ehrenfeld (Opole Gosławice )	54,36	Gosławitz 1889-1936
Abzweig Bolko		km 73,769 der Strecke Tarnowskie Góry (Tarnowitz) 0,183 - Opole Główne (Oppeln Hbf) 75,924
		km 2,173 der Strecke Opole Główne (Oppeln Hbf) 0,451 - Opole Wschodnie (Oppeln Ost) 4,959
Oppeln HBF	59,92	km 81,66 der Strecke Breslau Hbf 0,06 - Oppeln, Hbf 81,66 - Heydebreck (Oberschles) 123,30 - 123,30 - Gleiwitz Hbf 160,27 - Kattowitz Hbf 187,2 - Kattowitz Ost 189,55 - Eichenau 192,14
		km 84,70 der Strecke (Breslau-Brockau 0,0) - Oppeln Ost 79,40 - Oppeln Hbf 84,70
		km 0,0 der Strecke Oppeln Hbf 0,0 - Neisse 50,72
		Güterzugumgehungsgleise Oppeln Hbf - Groschowitz: 4,44 km

### **Archivquellen:**

#### **Archiv Breslau**

Eisenbahn Namslau-Oppeln

Sig. 82/171/0/7/2471 1887-1890

Bau einer Eisenbahn von Namslau über Carlsruhe nach Oppeln

Sig. 82/172/0/1.12/9333

#### **Archiv Oppeln**

##### **Eisenbahn Namslau Spezial**

Sig. 45/18/0/8/2321 1883-1932

##### **Situations und Höhenpläne des Landberges an der Carlsruher Eisenbahn in Namslau**

Sig. 45/1400/0/6/88

##### **Akten des Regierungs-Präsidenten zu Oppeln; Inneres betreffend die Eisenbahn Namslau-Carlsruhe-Oppeln Vol. 9; 1889-1914**

Sig. 45/1191/0/2/8229

**Akten des Königlichen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln die betreffend Eisenbahn  
Namslau-Carlsruhe-Oppeln Vol. I; 1881-1889**

Sig. 45/1191/0/2/8228

**Bilder / Fotos**

<https://fotopolska.eu>

<https://www.atlaskolejowy.net>

GAK Karlsruhe