

Wolfram Bäumer

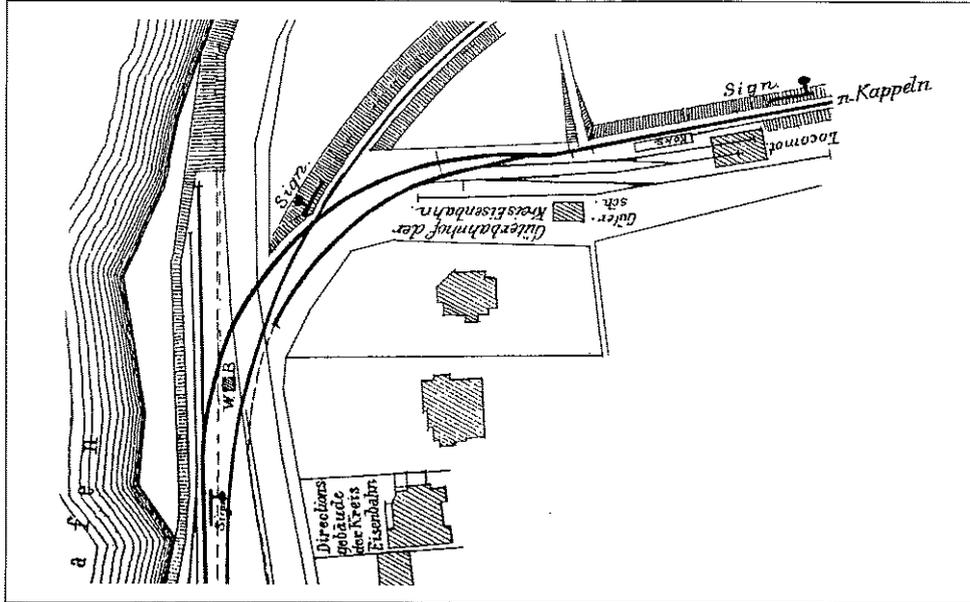
Bahnhof Flensburg der Flensburger Kreisbahn

Dem Anschein nach findet die Darlegung der Geschichte von Kleinbahn-Anlagen (insbesondere Gebäudezeichnungen) ein weitaus größeres Interesse unter Lesern der DME als bislang vermutet. Aus diesem Grund hat DEV-Mitglied Dirk Kupfer, Flensburg, der Redaktion Material zur Anlagengeschichte der Flensburger Kreisbahn zur Verfügung gestellt. Dirk Kupfer ist Erbauer von Architekturmodellen und hat für die Restaurierung des Stadtmodells (30er Jahre) im Flensburger Rathaus die im Stadtarchiv verwahrten Originale für seine Arbeit kopiert, so daß sie hier allen Kleinbahnfreunden zugänglich gemacht werden können.

Zur Geschichte der Flensb. Kreisbahn

Als 1885 die meterspurige Strecke von Flensburg nach Glücksburg eröffnet wurde (5), war sie die erste Schmalspurbahn in der damals gerade erst 20 Jahre lang preußischen Provinz Schleswig-Holstein. Aufgrund des frühzeitigen Eröffnungsdatums gehört die >Kreis-Eisenbahn Flensburg — Kappeln< zu den Pionierprojekten, denn sie war nach 2 regelspurigen Bahnen, der Uetersener sowie der Schleswig — Angeler Eisenbahn die 3. Nebenbahn und spätere Kleinbahn in Schleswig-Holstein, die vor Erlass des preußischen Kleinbahngesetzes (28. 7. 1892) gebaut wurde. Konzipiert wurde sie von vornherein mit all jenen Systemelementen, die eine Kleinbahn charakterisieren, auch wenn es diese in der Eisenbahngesetzgebung noch gar nicht gab (7, S. 78).

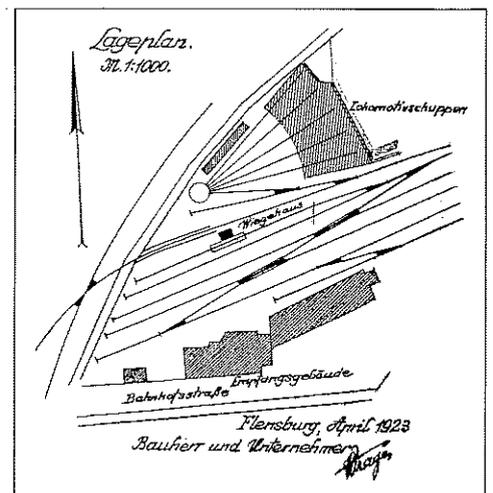
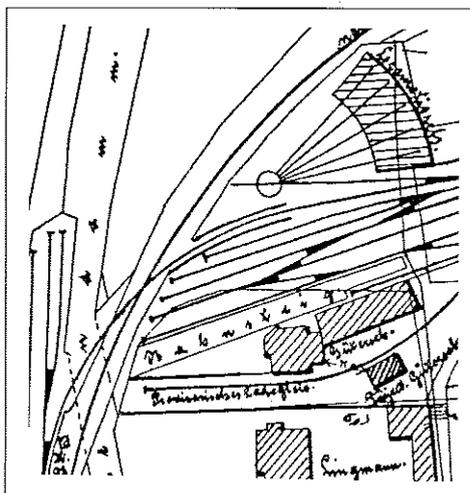
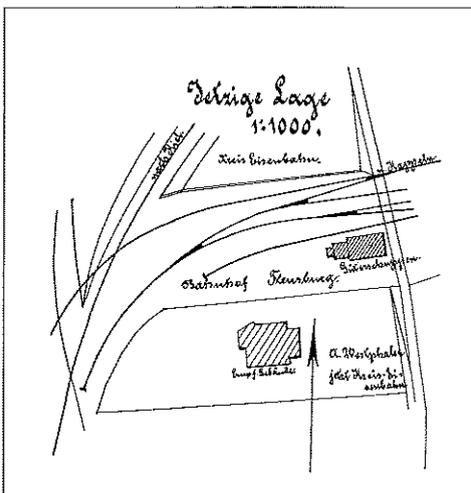
Die Umkonzessionierung geschah allerdings nicht unmittelbar nach Erlass des Kleinbahngesetzes, sondern erst bei Bau der Südstrecke, Flensburg — Satrup — Sörup — Rundhof, eröffnet am 12. 12. 1901 bis Satrup und am 1. 6. 1902 bis Rundhof (5). Das Regierungspräsidium in Schleswig erteilte am 8. 3. 1901 auch der Glücksburger Strecke die unbeschränkte Konzession als Nebenbahnähnliche Kleinbahn für Personen-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr. Damit konnte der Betrieb zum 15. 7. 1901 umgestellt werden (6).



Oben: Gleisplan des Güterbahnhofs um 1885, (2), M 1 : 2000

Mitte: Foto auf den Güterbahnhof vor 1901

Unten : Zur Darstellung des Standortes erhielten die Gebäudezeichnungen Lagepläne, hier im einheitlichen Maßstab 1 : 2000. Links die Lage des alten Güterschuppens, in der Mitte die Situation während des Umbaus mit einem provisorischen Güterschuppen und Ladegleis und rechts die Darstellung von DKW im Gleisplan.



In einer 1883, vor dem Bau der Kreisbahn veröffentlichten Projektbeschreibung (1) wird die Kleinbahn-Philosophie gut deutlich:

- Einfache Trassierung durch Bündelung der Bahn mit bestehenden Chausseen, engen Radien sowie schmaler Spurweite, leichtem Oberbau, einfachen Unterbauten,
- sparsame Ausstattung mit Fahrzeugen und Anlagen, weitgehender Verzicht auf Bahnhofsgebäude,
- einfache Betriebsweise durch niedrige Geschwindigkeit, Agenturwesen, Verzicht auf Bewachung der Bahnübergänge, Verzicht auf Signalisierung durch telefonische Zugmeldungen.

Auszugsweise heißt es wörtlich (1):

“(. . .) Im Allgemeinen soll die Bahn nach folgenden Prinzipien gebaut werden:

Die Spurweite der Bahn beträgt 1,00 Meter.
 Die Maximalsteigung derselben beträgt in einem Falle, bei Rothenhaus, 1 : 35, sonst aber 1 : 40.
 Der kleinste Radius der Kurven beträgt 60 Meter jedoch nur in vereinzelten Fällen, meistens ist der Radius 100 Meter.

Fahrtgeschwindigkeit. Die größte zulässige Fahrtgeschwindigkeit ist laut Ministerial-Erlasses vom 8. März 1881: 20 km pro Stunde, in den Ortschaften wird die Fahrtgeschwindigkeit entsprechend ermäßigt.

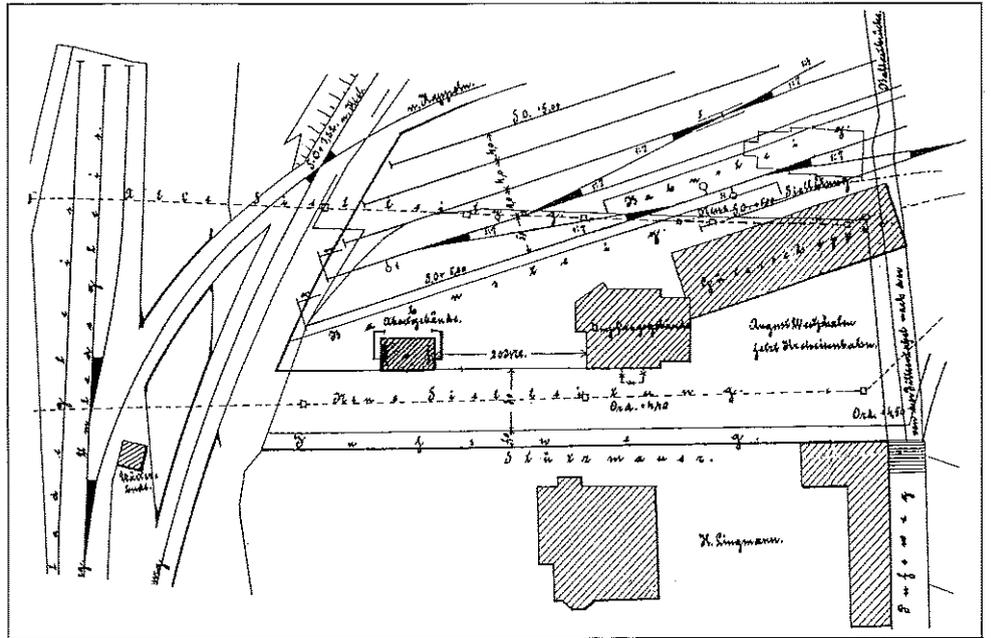
Die Kronenbreite der Bahn soll 2,30 Meter betragen. Bei einer Bettungshöhe von 30 cm (vom Planum bis Schwellenoberkante) berechnet sich eine Planumsbreite von 3,20 Meter. Die normalen Entwässerungsgräben sind 30 cm tief. (. . .)

Niveau Kreuzung. Von einer Pflasterung der Niveau-Kreuzungen zwischen Bahn und Weg wird abgesehen, ebenso von Spurkranzrinnen. Die Befestigung des Weges in der Niveaure Kreuzung erfolgt durch dasjenige Wegematerial, womit der gekreuzte Weg befestigt ist, in der Regel aber durch Steinschotter oder Gerölle. (In den Ortschaften, wo die Straße gepflastert ist, selbstredend durch Pflasterung). (. . .)

Oberbau. Die Vignoles-Schienen sollen aus Bessemerstahl bestehen und haben pro laufendem Meter ein Gewicht von 15,5—15,9 kg. Die eichenen Querschwellen haben eine Länge von 1,70 Meter und einen Querschnitt von 180 qcm (15/12 cm resp, 10/18 cm stark). Die Höhe der Bettung vom Planum bis Oberkante-Schwelle beträgt 30 cm. (. . .)

Bahnhöfe und Haltestellen. Als Bahnhofsgebäude sollen die vorhandenen Gasthäuser oder sonst geeignete Privathäuser dienen, so daß von der Errichtung besonderer Bahnhofsgebäude im Allgemeinen abgesehen wird. Wo passende Gebäude fehlen, sollen Wartehallen aufgestellt werden. (. . .)”

Soweit das Zitat von 1883. Mit den Bauarbeiten für die Kreisbahn wurde im Herbst 1884 begonnen, am 17. 12. 1884 die Konzession erteilt, am 25. 8. 1885 konnte die Strecke bis Glücksburg und am 1. 7. 1886 bis Kappeln in Betrieb genommen werden (4, S. 569).



Oben: Lageplan mit der Anordnung der Verkehrsgebäude, M 1 : 1000

Mitte und unten: Nach der Stilllegung ließen die umfangreichen Anlagen den Betrieb noch gut erahnen, um 1954, Fotos: Ole Winter Laursen

Bahnhof Flensburg



Die Bahnhöfe und Haltepunkte wurden möglichst in die Orte hineingelegt, und in Flensburg wurde die Kreisbahn sogar in den Bahnhof der Staatsbahn eingeführt, der damals an der Förde auf dem Gelände des heutigen ZOB lag. Gebäude und Abfertigungsanlagen der Staatsbahn wurden mitgenutzt und die Dienstleistungen der Staatsbahn für die anfangs 7 täglichen Zugpaare der Kreisbahn jährlich abgegolten. Auf einem Dreischienengleis führte die Bahn als Gleis 2 an den Bahnsteig, und eine Umfahrung wurde mittels Dreischienengleis in Gleis 3 gebildet. Auf etwa 540 m Länge führte das Streckengleis durch Gleis 2 der Staatsbahn bzw. lag es zwischen den Hafengleisen der Staatsbahn und dem Kopfbahnhof der Kiel — Flensburger Eisenbahn (2, S. 12)

Mit einer Rechtskurve ($R = 70 \text{ m}$, $s = 1 : 40$) kreuzte es das Streckengleis ($R = 200$, $s = 1 : 60$) nach Kiel in einer Gleiskreuzung ($1 : 2$), führte am eigenen Güterbahnhof vorbei und stieg in einer 1,5 km langen Rampe von 4,5 m auf 41 m ü. N.N. steil an (2, S. 12 u. 24). Die Gleiskreuzung einer regelspurigen und einer meterspurigen Nebenbahn in Strecken sowohl enger Radien als auch starker Neigungen galt als eine sehr mutige Lösung. Sie wurde mittels Hauptsignale gesichert. Zezula meint dazu (3, S. 108): "Die eigenartige Geleise-Anlage am Anschlussbahnhofs Flensburg und die Geleise-Kreuzung mit der normalspurigen Kiel — Eckernförder — Flensburger Eisenbahn stehen in den Annalen der schmalen Spur wohl noch so vereinzelt da, dass diese Bahn schon in dieser Beziehung ganz besonders hervorgehoben zu werden verdient."

Der Güterbahnhof der Kreisbahn bestand lediglich aus einem Ladegleis mit Güterschuppen. Dort befand sich auch ein 3ständiger Lokschuppen mit Schmiedewerkstatt, Kohlenbansen und einem artesischen Brunnen für die Wasserversorgung (2, S. 28, 29). Auf dem Güterbahnhof arbeiteten ein "Verwalter", der den gesamten örtlichen Betriebsdienst leitete sowie alle Betriebsbedienstete führte, ein Gehilfe sowie 3 Arbeiter, letztere für alle Lade- und Reinigungsarbeiten und als Weichensteller (2, S. 39).

Gut 15 Jahre lang bestand der Güterbahnhof in der beschriebenen Form. 1901, im Zusammenhang mit dem Bau der Südstrecke mußte der Personenverkehr aus dem Staatsbahnhof herausgenommen werden, da die gestiegenen Zugfrequenzen schon zu Betriebsschwermissem geführt hatten. Nun wurde auf dem Gelände des Güterbahnhofes und umliegender Flächen ein neuer Endpunkt der Kreisbahn errichtet. Dort entstanden Anlagen für den Personen- und Güterverkehr sowie ein Rundlokschuppen mit Drehscheibe. Etwa 200 m oberhalb wurde ein eigenes Werkstättenareal mit Bauten für die zur Fahrzeugunterhaltung notwendigen Arbeiten angelegt.

Die benachbarte Villa, Hafendamm Nr. 48, wurde erworben, zum Empfangsgebäude umgebaut und um einen Güterschuppen und ein Abortgebäude ergänzt. Der vorhandene Güterschuppen wurde abgetragen und im Werkstattgelände als Materialschuppen wieder errichtet.



Fotos der zum Empfangsgebäude umgebauten Villa und des angebauten Güterschuppens, ca. 1954,

Fotos: Ole Winter Laursen

Das gestiegene Verkehrsaufkommen mit den schweren Belastungen erforderte den Umbau des Gleiskörpers auf schwereres Oberbaumaterial ab 1911 (7, S. 79). Nun wurde das Gleis aus 10 m langen Jochen mit 20 kg/m schweren Schienen auf 14 bis 16 Schwellen gebaut (6). Vermutlich wurde dabei auch die Gleisgeometrie im Flensburger Bahnhof verbessert: Im Zusammenhang eines Bauantrages für ein Schutzhaus der Gleiswaage vom April 1923 werden 2 Doppelteilkreuzungsweichen im Bahnhof dargestellt. Durch deren Einbau konnten die nutzbaren Längen erhöht und das Umsetzen erleichtert werden.

Am 22. 9. 1925 wurde die Flensburger Straßenbahn etwa 1 km oberhalb des Kreisbahnhofes in die Strecke nach Kappeln eingefädelt, die den Personenverkehr bis Glücksburg auf der elektrifizierten Kreisbahnstrecke betrieb, worauf die Kreisbahn bis zum 15. 4. 1929 ihre Züge dort beginnen und enden ließ (9, S. 85). Um die bislang eingesetzten gemischten Züge in Anbetracht der aufkommenden Kfz-Konkurrenz abzulösen und den Personen- vom Güterverkehr zu trennen, wurden von 1925 bis 1929 neben 2 modernen Dampflokomotiven 4 Triebwagen beschafft, für die ein Triebwagenschuppen ebenfalls oberhalb des Bahnhofsgeländes gebaut wurde. Im Vorortverkehr Flensburg — Glücksburg fuhren 1929 etwa 600.000 Pendlere bei 14 täglichen Zugpaaren mit der Straßenbahn gegenüber 470.000 Reisende bei zusammen ebenfalls 14 täglichen Zugpaaren vom Flensburger Kreisbahnhof auf beide Strecken hinaus (8, S. 519). Diese Verlagerung dürfte dem Kreisbahnhof eine Entlastung gebracht haben, bis zum 1. 3. 1934 die Straßenbahn wieder zurückgenommen wurde (9, S. 86).

Im Zuge einer Neuordnung der Eisenbahnstrecken in Flensburg entstand 1927 der Flensburger Hbf oberhalb der Innenstadt. Dadurch entfiel die bisherige Streckenführung der Kiel — Flensburger Eisenbahn neben dem Kreisbahnhof mitsamt der Gleiskreuzung.

1938 wurde die Südstrecke eingestellt und nach mehreren Teilstilllegungen am 31. 3. 1953 auch der letzte Restbetrieb zwischen Langballig und Flensburg. Heute liegt auf dem Bahnhofsgelände eine mehrspurige Kraftfahrstraße, von den Anlagen der Kreisbahn ist dort nichts mehr zu sehen.

Quellen

- (1) N. N., Beschreibung des Schmalspurbahn-Projektes Flensburg — Kappeln, Kreisblatt, S. 7 — 8, Flensburg, 1883
- (2) Kuhrt, Emil, Bau und Betrieb der schmalspurigen Kreis-Eisenbahn Flensburg — Kappeln, Flensburg, 1887
- (3) Zezula, Friedrich, Im Bereiche der Schmalspur, S. 108 — 114, Sarajevo, 1893 (Nachdr. Die Frühzeit der Schmalspurbahn, Berlin, 1994)
- (4) Peters, Die Kreis Oldenburger Eisenbahn und die Kreis-eisenbahn Flensburg — Kappeln, Zeitschrift für Kleinbahnen, S. 568 — 576, Berlin, 1895
- (5) Gustav Zicsen (Hrsg.), Jahrbuch der Deutschen Strassen- und Kleinbahn-Zeitung 1908, S. 53, Berlin 1908
- (6) preuß. Min. d. öff. Arbeiten, Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reich für das Jahr 1911, Zeitschrift für Kleinbahnen, Ergänzungsheft, S. 164, Berlin 1913
- (7) N. N., Kleinbahnen und Verkehrsnetz in Angeln, Kreis-jahrbuch ca. 1930, S. 78 — 80
- (8) Hübener, Benzintriebwagen, Verkehrstechnik, S. 517 — 522, Berlin, 1930
- (9) Frohn, Hans Herbert, Flensburger Kreisbahn, Die Kleinbahn, Nr. 31, S. 82 — 89, Gifhorn, 1967

Oben und Mitte: Der Rundlokschuppen, ca. 1954

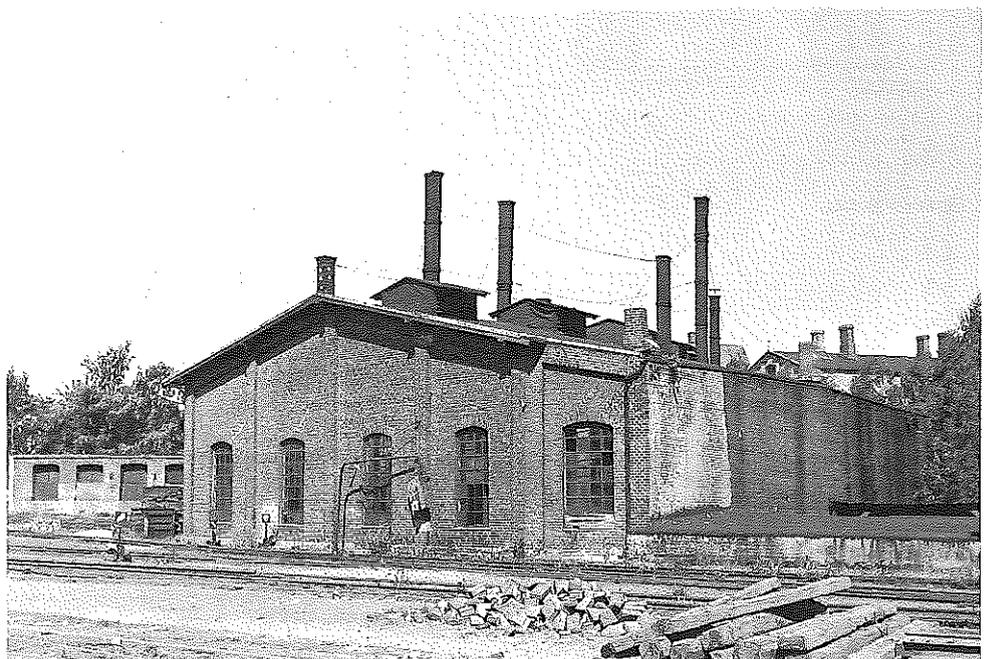
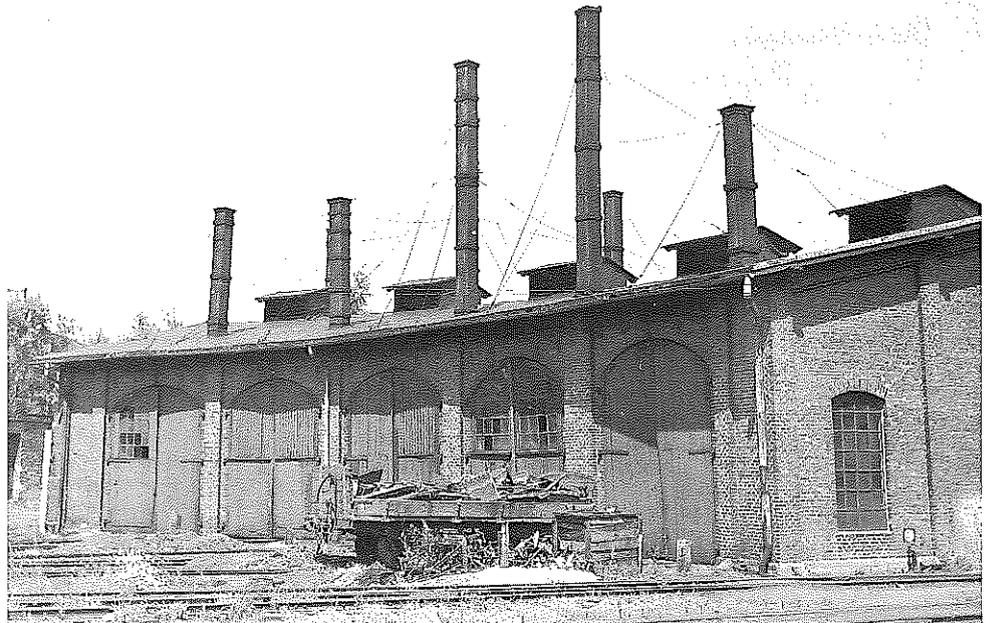
Unten: Das als Materialschuppen im Werkstattbereich weitergenutzte Gebäude des Güterschuppens von 1885, ca. 1954

Fotos: Ole Winter Laursen

Folgende Seiten:

Zeichnung auf S. 24, das Abortgebäude, M 1 : 87

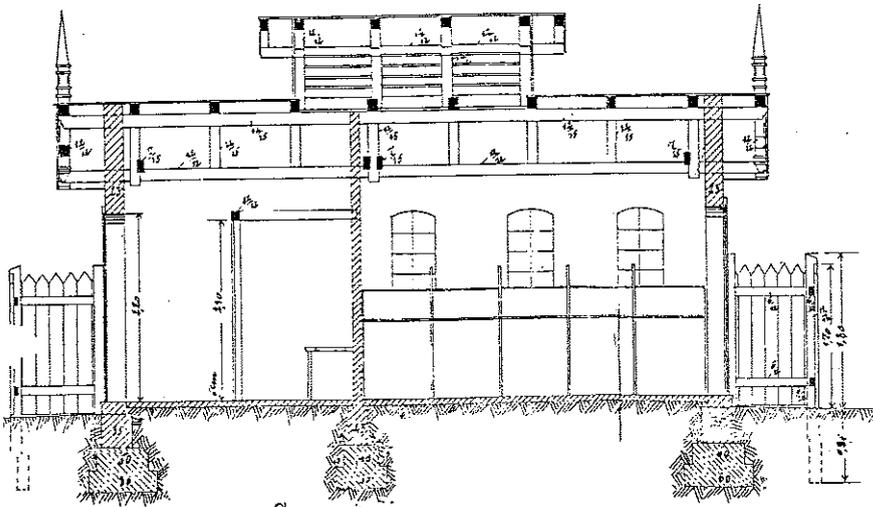
Zeichnungen auf S. 25 bis 29 M 1 : 160



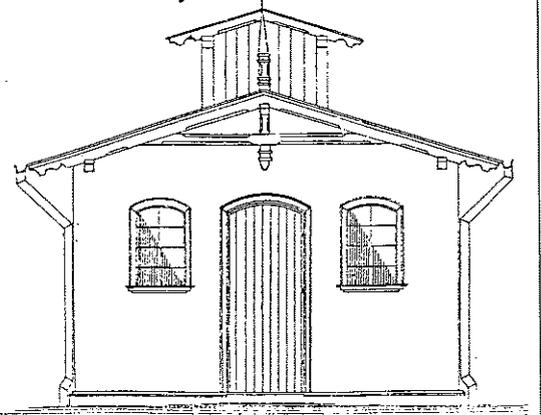
Kreis-Eisenbahn
Flensburg-Hasjeln.

Abortgebäude auf Bahnhofs Flensburg.

Schnitt A-B.

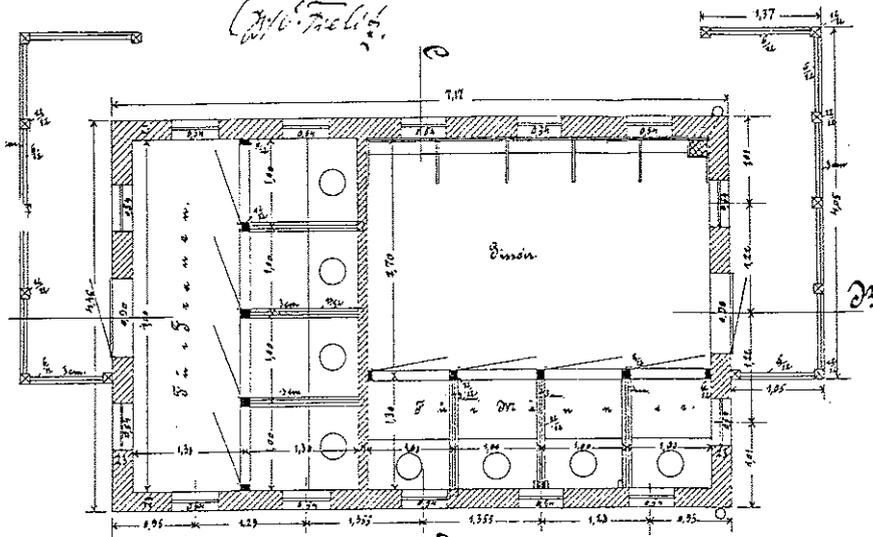


Giebelansicht



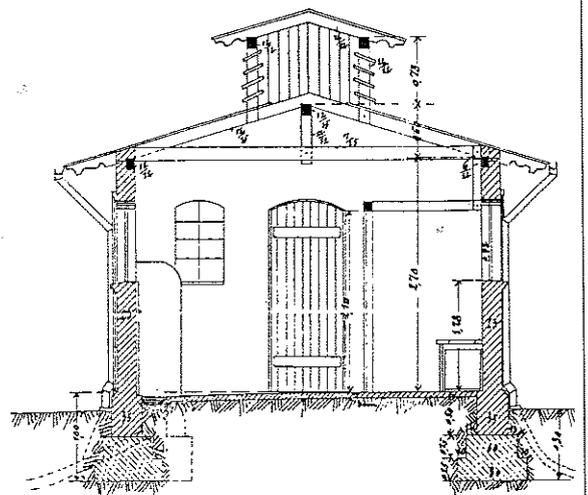
Flensburg, den 11. März 1900.
H. v. Schradder
Architekt.

Flensburg, den 13. December 1900.
H. v. Schradder
Architekt.

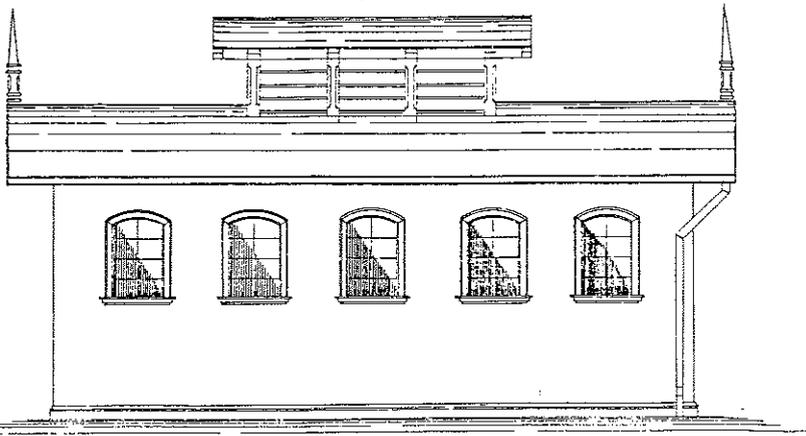


Grundriss.

Schnitt C-D.



Nordansicht.



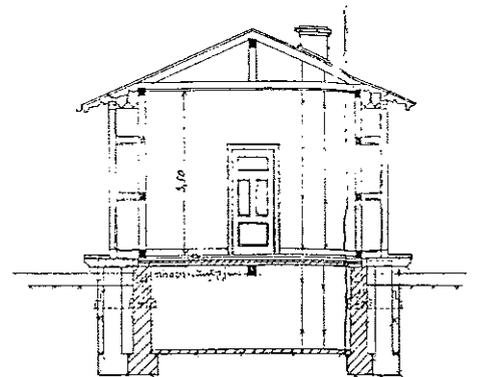
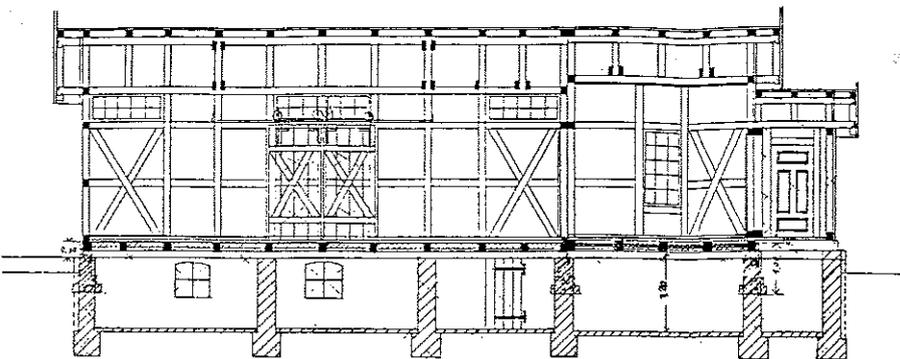
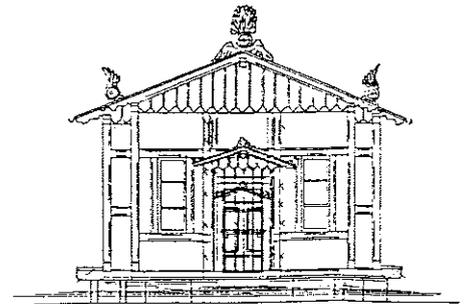
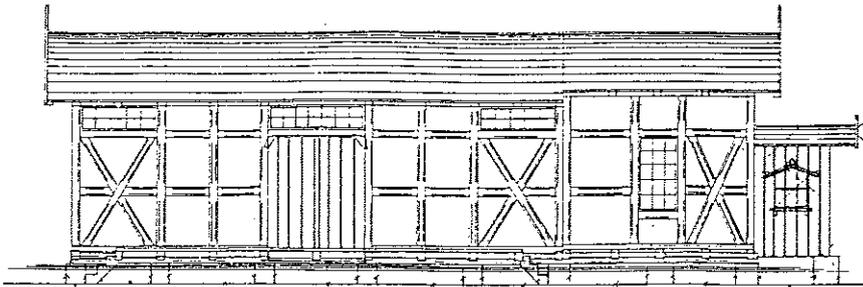
Aufgestellt:
Flensburg, im November

Kulow
Eisenbahn-Bureau.

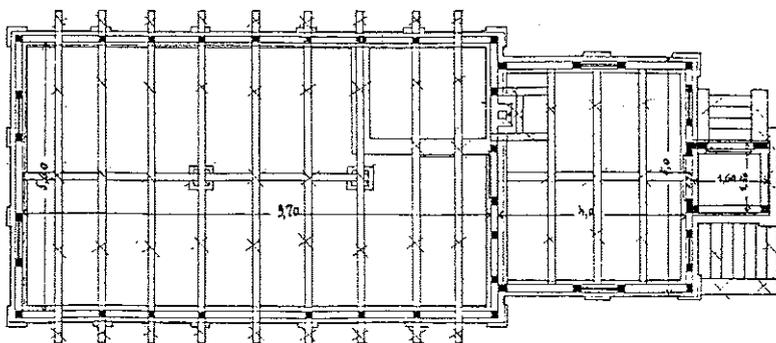
Kreis-Eisenbahn
Flensburg-Kappeln.

Materialschuppen

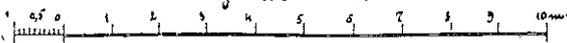
früher Güterschuppen
am Bahnhof Flensburg.



Grundriss.



Maßstab 1:100.



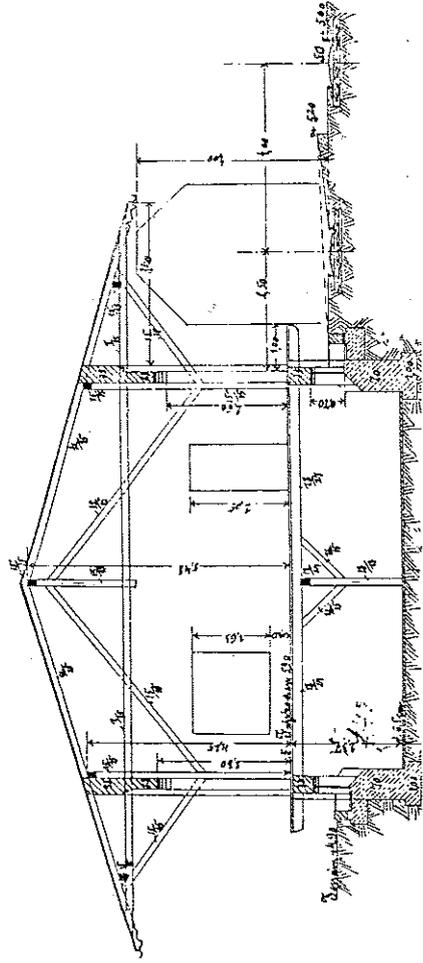
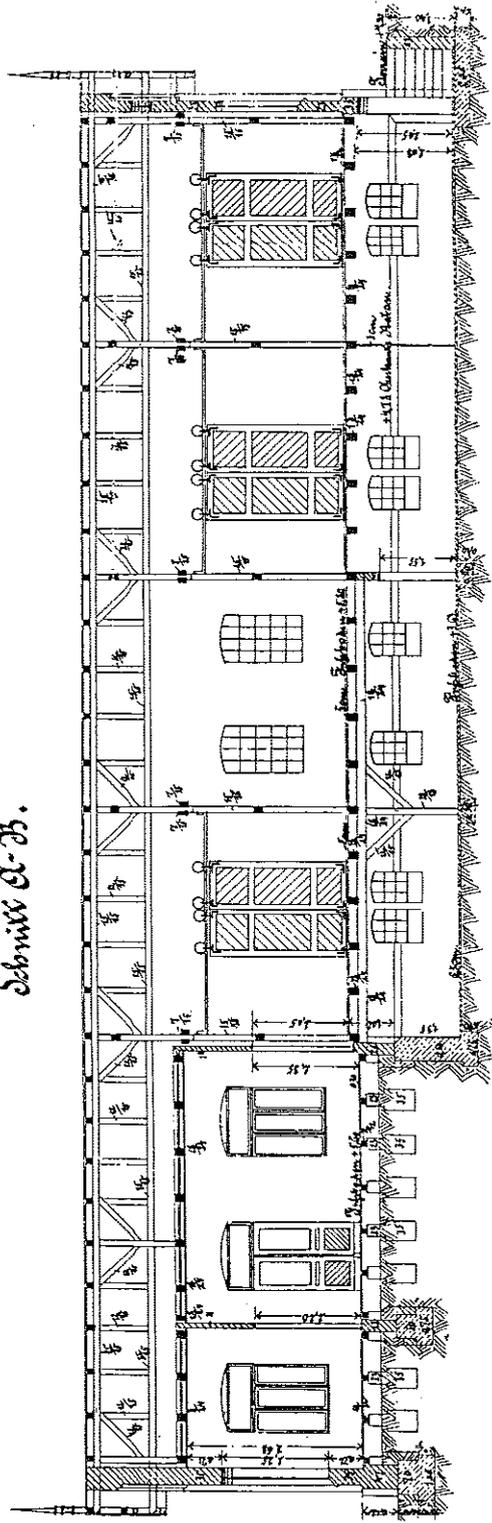
Angefertigt:
Flensburg, im Dezember 1900.

Kühn
Eisenbahn-Ingenieur

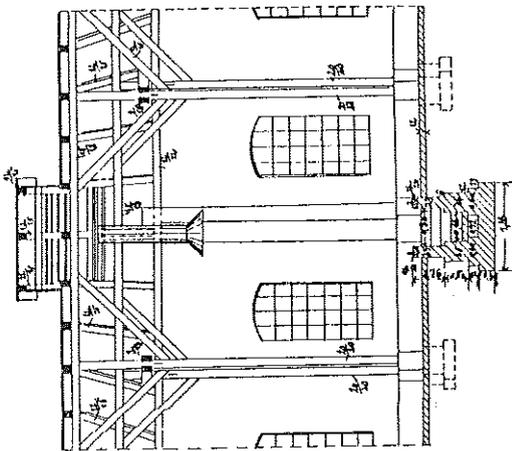
Die Betriebs-Direktion
der Kreis-Eisenbahn Flensburg-Kappeln

Kühn

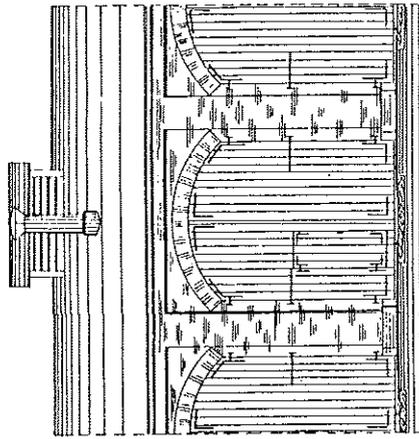
Schnitt A-B.



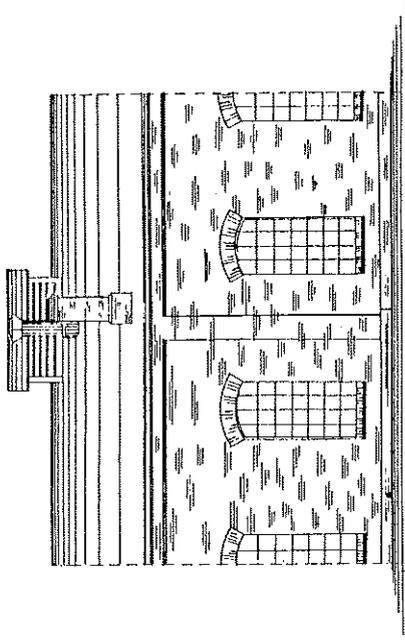
Längenschnitt.



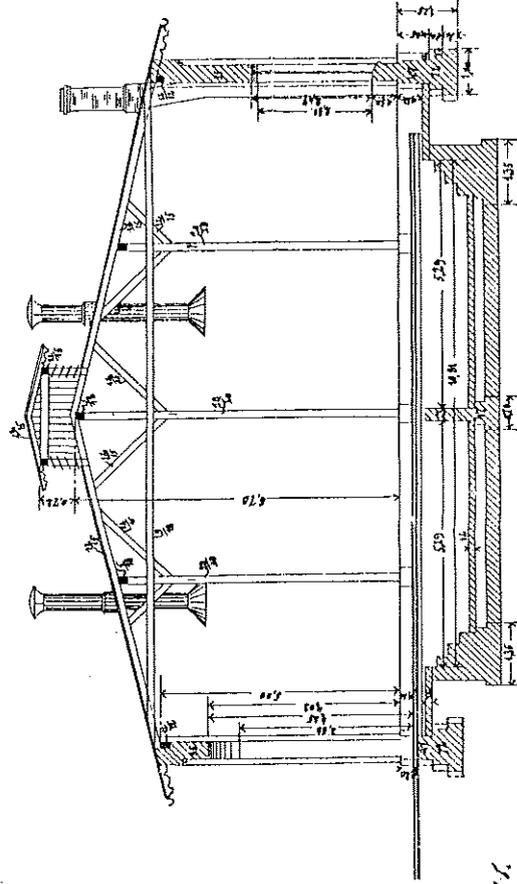
Vorderansicht.



Hintersicht.



Querschnitt.

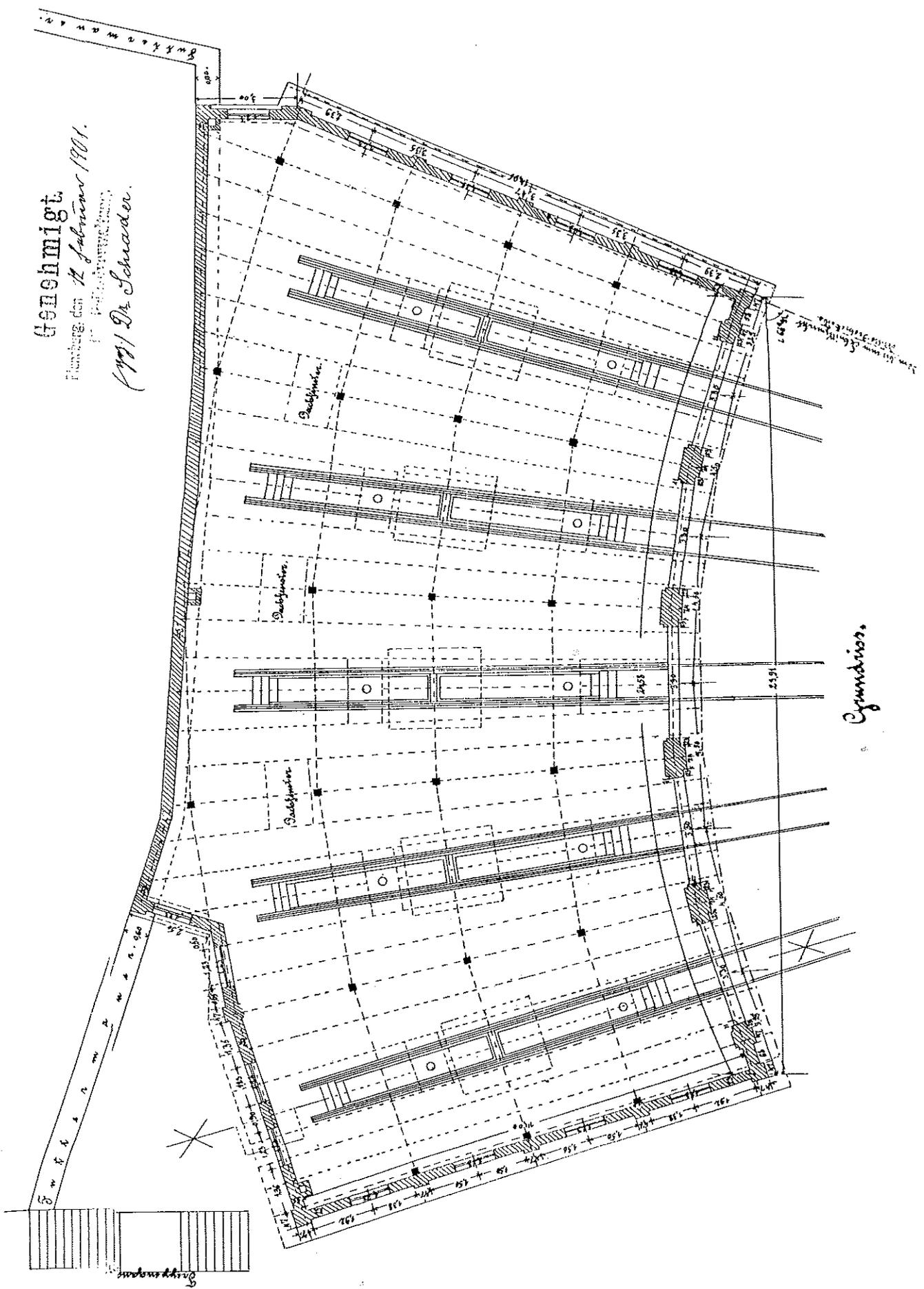


Aufgestellt:
Finnung im Jahr 1896.
Neubau
Die unteren Stocke

Gezeichnet: J. L. M.
Architekt: J. L. M.



20:1 Maßstab 1:100.



Genehmigt.
Flensburg den 12. Februar 1901.
1901 Dr. Schröder.

Grundriss.

*Die Eisenbahn-Gesellschaft
Flensburg*



