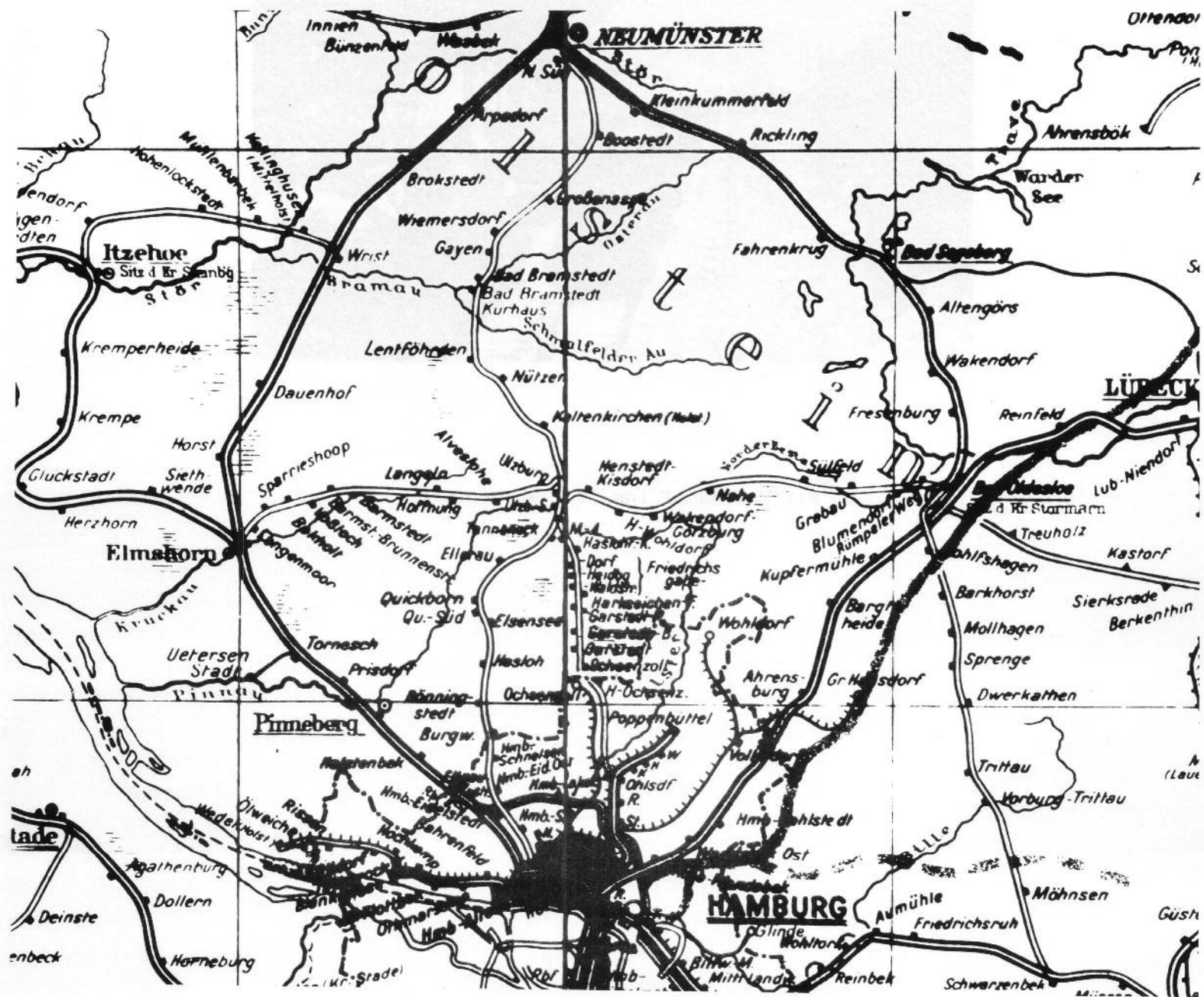
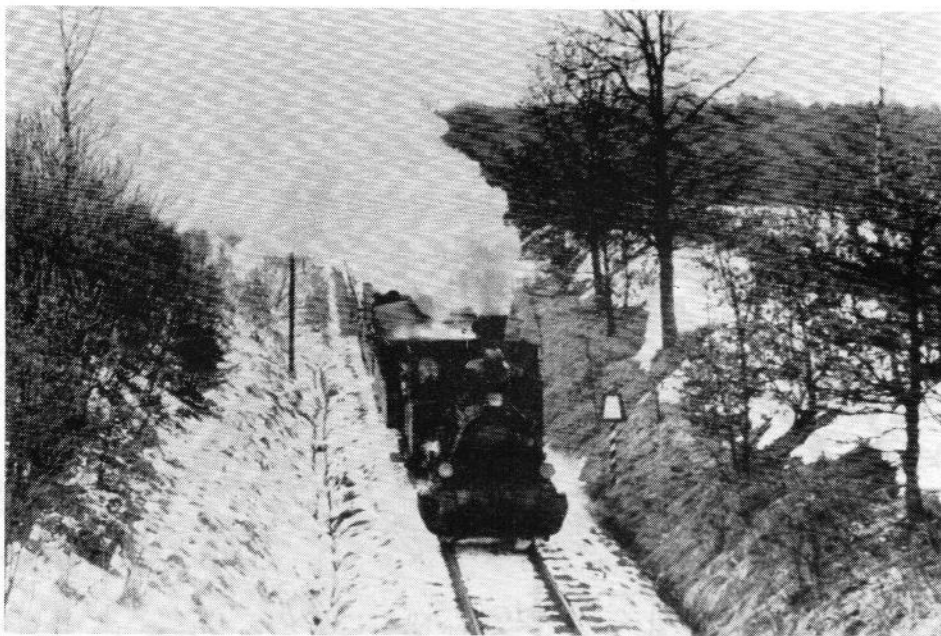


EBO

1896 — 1907 — 1973 — 1981



Streckenkarte der EBOE mit Eisenbahn-Knotenpunkte



Mit Volldampf ins 20. Jahrhundert

Herausgeber: Kameradschaftswerk (EBO)

Text: Heinrich Gabriel, Barmstedt und siehe Vorwort

Gesamtgestaltung: H. Gabriel, Heinz Richter, Nahe

Fotos: Alt-Bahnmeister Kurt Herbener, Kaltenkirchen; Jens Heine, Barmstedt; Herbert Flick, Barmstedt; Rolf und Michael Horstmann, Horst Wisser und Segeberger Zeitung.

Für unrichtige Angaben und Druckfehler wird keine Haftung übernommen.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Kopierungen, auch auszugsweise nur mit vorheriger Zustimmung der Herausgeber und Einsendungen von Belegstücken.

Titelbild: Zeichnung Herbert Rehert, Hamburg

Flügelrad Original Emblem V 3023 Foto: J. Heine

Wir danken für die uns zur Verfügung gestellten Fotos und Artikel.

1894	-	1907	-	1973	-	1981
Gründung		Bau		Teilstillegung		Fusion

Die Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn AG (EBO)

Diese Festschrift ist herausgegeben am 5. Juni 1982 auf einer Feier des Kameradschaftswerkes EBOE in der Gaststätte Sibirien/Elmshorn zum Gedenken an den Eröffnungstag der Bahn vor 75 Jahren und gewidmet den Mitgliedern des Kameradschaftswerkes und allen Freunden der EBO-Eisenbahn.

Sie beinhaltet einen Auszug aus der Geschichte der Gründungsjahre, des Baues, der Ausrüstung und der Verkehrsbedeutung, so wie diese in den Gedenkschriften zum 25., 50. und 70. Jubiläum aufgezeigt sind. Ergänzend sind die Jahre nach dem 2. Weltkrieg, die Betriebsführungsübergabe an die Altona - Kaltenkirchener - Neumünster - Eisenbahngesellschaft (AKN) 1957 und die Teilstillegung 1973 bis zum Zusammenschluß der EBO/AKN 1981 beschrieben. Dieses Schriftstück soll verdeutlichen, wie sich die Öffentlichkeit, insbesondere die Belegschaft, aber auch die Ruheständler mit der Existenz dieses Unternehmens identifiziert haben. Einen festen Rückhalt schafften sie sich in einer 100 %igen Bindung an die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, die von Seiten der Verwaltung nie unterschätzt wurde. Das Engagement der Belegschaft ging weit über das übliche Maß eines Arbeitnehmers hinaus, dies zeigt sich bei extremen Anforderungen, die ein Verkehrsunternehmen von minderer Größenordnung nicht leicht verkraften konnte.

Belegschaft und Ruheständler bildeten von jeher eine Betriebsgemeinschaft, die von Außenstehenden als eine große Familie bezeichnet wurde und die sich 1959 zum heutigen Kameradschaftswerk zusammenschloß. Seine Mitglieder teilten freudige und leidvolle Stunden, seitdem steht als Losungswort:

Nicht das Freuen, nicht das Leiden
stellt den Wert des Menschen dar,
immer wird nur das entscheiden,
was der Mensch dem Menschen war.

Kameradschaftswerk der EBO-Eisenbahn

H. Gabriel

Se. Königl. Majestät haben auf beschällige allerunterthänigste Vorstellung der Generalpostdirection, mittelst Allerhöchster Resolution vom 25ten v. M., allergnädigst zu genehmigen geruhet, daß zu Barmstedt eine Extrapoststation eingerichtet werden möge, und diese von dem Brandgilde- und Kirchspielschreiber Naesemann daselbst verwaltet werden solle.

In dieser Anleitung wird hiedurch kund und zu wissen gethan, daß bei dieser Extrapoststation, welche mit dem bevorstehenden 1sten Januar 1826 ihren Anfang nimmt, die Grundsätze der Extrapostverordnungen zur Anwendung kommen, und außer den auf das Extrapostwesen sich beziehenden Vorschriften der Verordnung vom 7ten Novbr. 1781 folgende Bestimmungen gelten sollen:

- 1) Auf einem mit zwei Pferden bespannten Extrapost-, Kust- oder Bei-Wagen sollen bis 700 Pfund, jede erwachsene Person zu 150 Pfund, halberwachsene Personen oder bis zu einem Alter von 15 Jahren halb so viel, und Kinder unter 3 Jahren gar nicht gerechnet, befördert werden.
- 2) Zur Beförderung der sogenannten Wiener-Wagen, Diablos und Chaisen sollen 3 Pferde gebraucht werden, wenn das Gewicht der Personen und des Gepäcks nicht 700 Pfund übersteigt.
- 3) Die sogenannten Offenbacher, Berliner- und Frankfurter-Wagen sollen mit 2 Pferden befördert werden, wenn das darauf befindliche Gewicht, nach vorstehender Regel berechnet, nicht 500 Pfund übersteigt.
- 4) Die sogenannten Holsteinischen Kalesche-Wagen sollen mit 2 Pferden befördert werden, wenn das Gewicht, — die Kalesche zu 150 Pfund gerechnet, — nicht 700 Pfund übersteigt, jedoch ist das Gewicht der Kalesche nur in dem Falle zu berechnen, wenn der Reisende selbige selbst mitbringt; wenn aber die Station die Kalesche liefert, und dafür Miethe erhält, so wird das Gewicht der Kalesche nicht gerechnet.
- 5) Wenn das Gewicht in einem der vorangeführten Fälle die hier festgesetzten Bestimmungen übersteigt, so sind mehrere Pferde in Verhältniß



Auszug aus der Genehmigung für den Pferde-Omnibus-Betrieb

V o r g e s c h i c h t e

Durch die Weite der holsteinischen Ebene zieht ein Schienenstrang in fast genau west-östlicher Richtung: Die Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn; eine Bahn, die nicht zum Bundesbahnnetz gehört, es aber ergänzt durch Verbindung der beiden Knotenpunkte Elmshorn - Oldesloe.

Dies schrieb der ehemalige Direktor der EBO-Eisenbahn, Regierungsbaumeister Ernst Neumann, Elmshorn, als Leitwort in seiner Gedenkschrift zum 50. Jubiläum.

1835 - wer kennt diese Zahl nicht unter den vielen Jahreszahlen, die uns die Schule vermittelte - 1835 eröffnete man die legendäre Eisenbahnstrecke Nürnberg - Fürth, die erste in Deutschland. Erstaunlich früh, nur wenige Jahre später konnte die erste Bahnlinie in Holstein, die "König-Christian-VIII. - Ostseebahn" am 18. September 1844 in Betrieb genommen werden. Insbesondere der "Flecken" Barmstedt bemühte sich, die Streckenführung von Altona - Kiel durch Barmstedt zu erhalten. Obwohl Barmstedt in der Planung, nicht zuletzt durch finanzielle Beteiligung, eine Zusage erhielt, erfolgte die Linienführung dann doch über die größere Stadt Elmshorn. 1857 entstanden erste Pläne, eine West-Ostverbindung zu bauen. Das Ministerium ersuchte aufgrund eines entsprechenden Antrages die "Königlich - Rantzauer - Administratur" um eine Kostenaufstellung für ein "Nivellement", d. h. Ausgleichung der Höhenunterschiede und etwaiger Störungen und Schäden für Landbesitzer. Die Art der Fragestellung des Ministeriums allein rechtfertigte schon die Abweisung des Antragstellers. Somit sollten noch viele Jahre vergehen, bis ein "Comitee" in den achtziger Jahren den Bau einer Eisenbahn Elmshorn - Oldesloe erfolgreicher vorantreiben konnte.

Hier sollte dazu bemerkt werden, daß Glückstadt - eine Gründung dänischer Könige im 17. Jahrhundert - sich zu einem bedeutenden Hafen für Übersee wegen seiner Befahrbarkeit bei den Gezeiten der Elbe zunächst als ein konkurrierender Hafen Hamburgs entwickelte. Ein Anschlußgleis, 1845 erbaut, übernahm die Gütertransporte in Richtung Hamburg und Kiel. 1866 konnte die Eisenbahnverbindung Hamburg - Lübeck ihren Betrieb aufnehmen. Zur gleichen Zeit wurde der Wunsch immer stärker, eine Querverbindung zwischen der Elbmündung und der Ostsee herzustellen. Die aufblühenden Städte Brunsbüttel, Itzehoe, Glückstadt und Elmshorn, zum Teil begünstigt durch die Seeverbindungen und Eisenbahnanschlüsse, drängten förmlich nach Expansion.

Am 8. Juni 1884 veröffentlichte das Pinneberger Kreisblatt einen Artikel, in dem der Bau einer Eisenbahn Elmshorn - Barmstedt - Caden - Ulzburg - Henstedt -

**** Elmshorn, den 19. April.**

In Angelegenheit des Baues der Elmshorn-Barmstedter Eisenbahn sind jetzt von der Königl. Regierung die drei Taxatoren für die Enteignung der Grundstücke in der Gemarkung Bockholt ernannt. Die Taxatoren, zu denen auch Herr Kirchspielvogt Mohrbiedt gehört, werden von morgen ab eine Besichtigung der betreffenden Grundstücke vornehmen und am Donnerstag, den 23. d. M. wird in Heines Saalhof in Barmstedt unter Vorsitz von Geheimrath Hennings aus Schleswig eine Versammlung mit den Grundstücksbesitzern stattfinden, in welcher die Entschädigungsansprüche festgestellt werden. Hoffentlich werden hier die Besitzer etwas weniger Eigenwillen zeigen, so daß eine Einigung, die auch in ihrem Interesse liegt, zu Stande kommt. Wegen die Höhe der festgestellten Entschädigung ist nämlich noch ein Rekurs an den Bezirksausschuß möglich. Da derselbe aber schon im Mai tagt, so wird spätestens Ende nächsten Monats mit dem Weiterbau der Bahn fortgefahren werden können.

Elmshorner Nachrichten - 19.4.1896

Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn. Durch die soeben im Preussischen Abgeordnetenhaus eingebrachte Sekundärbahnvorlage wird unsere vor mehreren Wochen ausgesprochene Voraussage, daß der Staat für 400 000 M. Aktien der Bahn übernehmen werde, bestätigt. Die Vorlage enthält nämlich u. a. folgende Position:

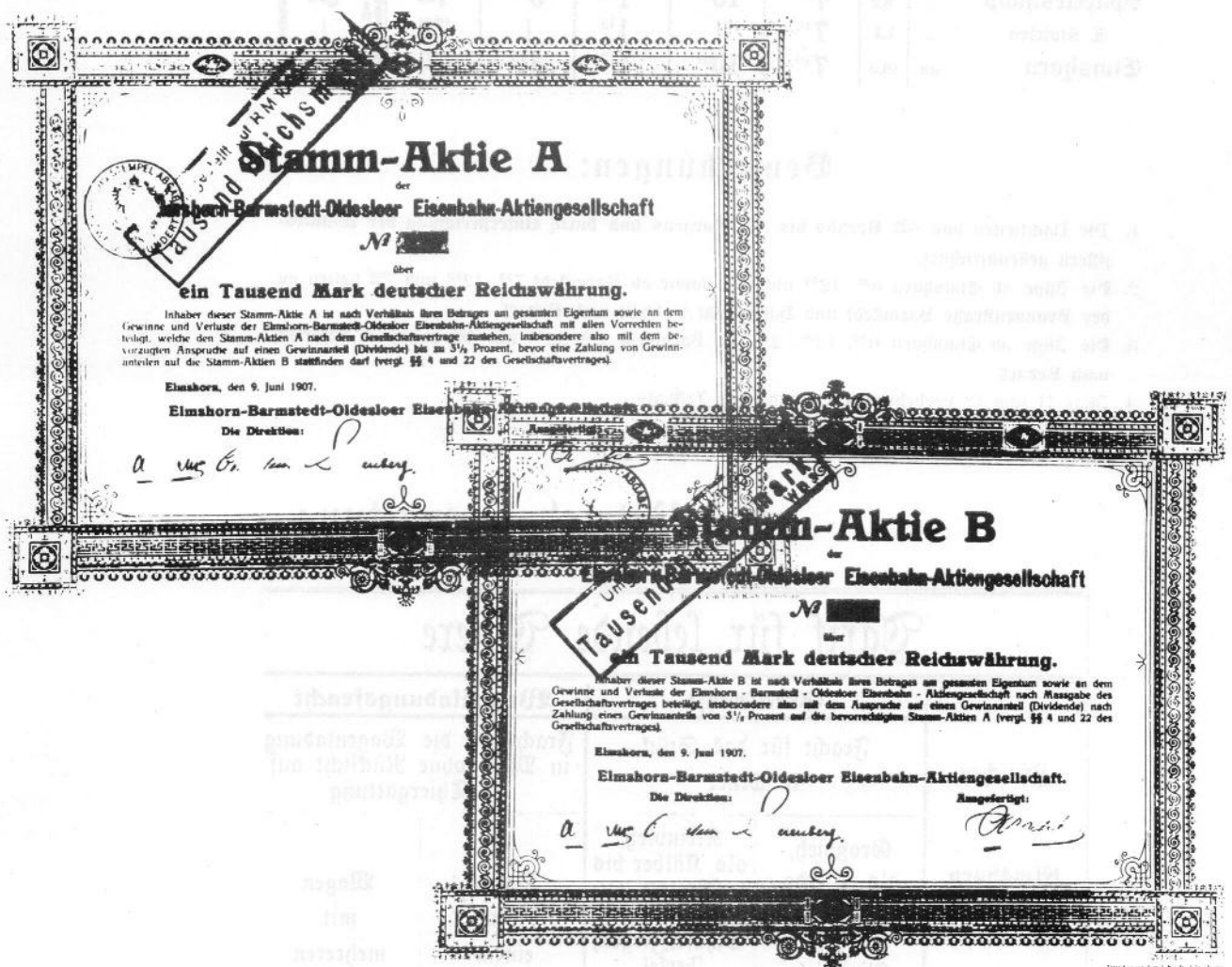
5) zur Beteiligung des Staates an dem Bau der Eisenbahn von Elmshorn nach Oldesloe durch Uebernahme von 400 000 Mark neuer Aktien 400 000 M.

Mit der Einbringung dieser Vorlage — deren Annahme ja sicher ist — dürften die Hauptschwierigkeiten, mit denen das Bahnprojekt zu kämpfen hatte, wohl als überwunden zu betrachten sein. Außer mit unserer Elmshorn-Oldesloer Bahn beschäftigt sich die Sekundärbahnvorlage noch mit einigen anderen Forderungen für schleswig-holsteinische Kleinbahnen; es werden nämlich u. a. gefordert: für die Bahn von Kiel nach Holtzenau 1 800 000 M. und für die Bahn von Rendsburg nach Husum 5.127 000 M.

Ausschnitt aus dem Elmshorner Tageblatt Nr. 83 vom 16.4.1904

Nahe - Sülfeld - Oldesloe der Vorzug vor einer Trasse Itzehoe - Wrist - Bramstedt - Segeberg - Lübeck gegeben wurde. Es waren wieder die Barmstedter, die auch dieses Mal, mit Bürgermeister Rohde, die Initiative ergriffen und Einladungen an Elmshorn und an die verschiedensten Gemeinden richteten mit dem Ziel, erneut um eine Genehmigung für den Bau nachzusuchen.

Zwischenzeitlich entstanden neue Eisenbahngesellschaften, so z. B. die Altona - Kaltenkirchener Eisenbahn AG., die heutige AKN, deren Strecke später bis Neumünster verlängert wurde. Sie nahm am 8. September 1884 ihren Betrieb von Altona nach Kaltenkirchen auf und führte, von Altona kommend, über Quickborn. Hier sahen einige Barmstedter eine Chance, schneller an die "große Welt" einen Anschluß zu erhalten. Die Elmshorner, an der Spitze Bürgermeister Thomsen und Vertreter der Industrie und des Gewerbes, wirkten diesen neuen Plänen entgegen. Sie wollten nicht zulassen, daß die alten Verkehrsbeziehungen zwischen Barmstedt und Elmshorn abrissen zugunsten einer Neuorientierung Richtung Quickborn - Altona. In unzähligen Gesprächen und Versammlungen einigten sich die beiden Städte und Gemeinden auf eine "Petition" der alten E-B-O-Pläne. Ein Komitee wurde gewählt, und die Kosten für die Vorarbeiten wollten sich Elmshorn (ca. 9.000 Einwohner) zu 2/3 und Barmstedt (ca. 2.500 Einwohner) mit 1/3 teilen.



Elmshorn-Barmstedter Eisenbahn.

Fahrplan

gültig vom 1. Oktober 1901 ab.

Stationen		Klm.	Bug. Nr. 2. II - III. Kl.	Bug. Nr. 4. II - III. Kl.	Bug. Nr. 6. II - III. Kl.	Bug. Nr. 8. II - III. Kl.	Bug. Nr. 10. II - III. Kl.	S Bug. Nr. 12. II - III. Kl.
Elmshorn	ab	0,0	8 ³⁵	12 ⁰⁵	2 ²⁰	5 ⁰⁰	8 ²⁰	10 ¹⁰
H. Sibirien	"	2,5	8 ⁴¹	12 ¹¹	2 ²⁶			
Sparrieshoop	"	3,8	8 ⁴⁵	12 ¹⁵	2 ³⁰	5 ⁰⁴	8 ²⁴	10 ²⁰
H. Bohlhoff	"	6,1	8 ⁵¹	12 ²¹			8 ³⁰	
Boßloch	"	7,4	8 ⁵⁵	12 ²⁵	2 ³⁴	5 ⁰⁸	8 ³⁴	10 ²⁴
H. Brunnenstraße	"	9,1	9 ⁰⁰	12 ³⁰			8 ³⁹	
Barmstedt	an	10,0	9 ⁰²	12 ³²	2 ³⁵	5 ¹⁰	8 ⁴¹	10 ²⁶

Stationen		Klm.	Bug. Nr. 1. II - III. Kl.	Bug. Nr. 3. II - III. Kl.	Bug. Nr. 5. II - III. Kl.	Bug. Nr. 7. II - III. Kl.	Bug. Nr. 9. II - III. Kl.	S Bug. Nr. 11. II - III. Kl.
Barmstedt	ab	0,0	7 ²³	10 ⁰²	12 ⁵⁰	3 ²⁰	7 ⁰⁰	9 ⁰¹
H. Brunnenstraße	"	0,9	7 ²⁶		12 ⁵³		7 ⁰³	
Boßloch	"	2,6	7 ³¹	10 ⁰⁹	12 ⁵⁸	3 ²⁷	7 ⁰⁸	9 ⁰⁸
H. Bohlhoff	"	3,9	7 ³⁵		1 ⁰²		7 ¹²	
Sparrieshoop	"	6,2	7 ⁴¹	10 ¹⁵	1 ⁰⁸	3 ³⁰	7 ¹⁸	9 ¹⁷
H. Sibirien	"	7,5	7 ⁴⁵		1 ¹²		7 ²²	
Elmshorn	an	10,0	7 ⁵⁰	10 ²⁷	1 ¹⁷	3 ³⁵	7 ²⁷	9 ²⁶

Bemerkungen:

1. Die Nachzügen von 6²⁰ Abends bis 5²⁰ Morgens sind durch Unterstreichung der Minuten-
ziffern gekennzeichnet.
2. Die Züge ab Elmshorn 8³⁵, 12⁰⁵ und 8²⁶, sowie ab Barmstedt 7²³, 12⁵⁰ und 7⁰⁰ halten an
der Brunnenstraße Barmstedt und Haltepunkt Bohlhoff nach Bedarf.
3. Die Züge ab Elmshorn 8³⁵, 12⁰⁵, 2²⁰, ab Barmstedt 7²³, 12⁵⁰ und 7⁰⁰ halten in Sibirien
nach Bedarf.
4. Züge 11 und 12 verkehren nur Sonn- und Festtags.

Elmshorn, im September 1901.

Die Betriebsverwaltung.

Tarif für lebende Thiere				
Zwischen	Stückfracht		Wagenladungsfracht	
	Fracht für das Stück in Mark		Fracht für die Wagenladung in Mark ohne Rücksicht auf die Thiergattung	
Elmshorn	Großvieh, als Pferde, Ponies, Fohlen, Kleinvieh, Schafe, Ziegen, Zerkel, Lämmer und andere kleine Thiere	Kleinvieh, als Kälber bis 6 Monate alt, Schweine, Schafe, Ziegen, Zerkel, Lämmer und andere kleine Thiere	Wagen mit einem Boden	Wagen mit mehreren Böden
und				
Sparrieshoop	0,80	0,30	5,00	7,00
Boßloch	1,50	0,50	10,00	13,00
Barmstedt	1,70	0,60	12,00	16,00

G r ü n d u n g

Das Kleinbahngesetz von 1892 war hilfreich für viele Privatbahnen. So erreichten ihre unentwegten Verfechter endlich die Genehmigung für den Bau der Strecke zwischen Elmshorn und Barmstedt. Das Genehmigungsschreiben des Ministeriums enthielt gleichzeitig eine Absage für den Weiterbau nach Oldesloe, in dem es hieß, "daß z. Zt. ein Bedürfnis nicht als vorhanden erachtet wird." Hier sollte man sich daran erinnern, daß in diesem Raum zur damaligen Zeit Pferdefuhrwerke, die Frachten und Personen beförderten, zu den schnellsten Bewegungsmitteln zählten. So fuhren täglich 6 "Omnibusse" zwischen den beiden Städten und beförderten immerhin 100 Personen am Tag. Hinzu kam ein großes Interesse der Hamburger und anderer Touristen, den schönen Wald in Voßloch als Ausflugsziel zu wählen.

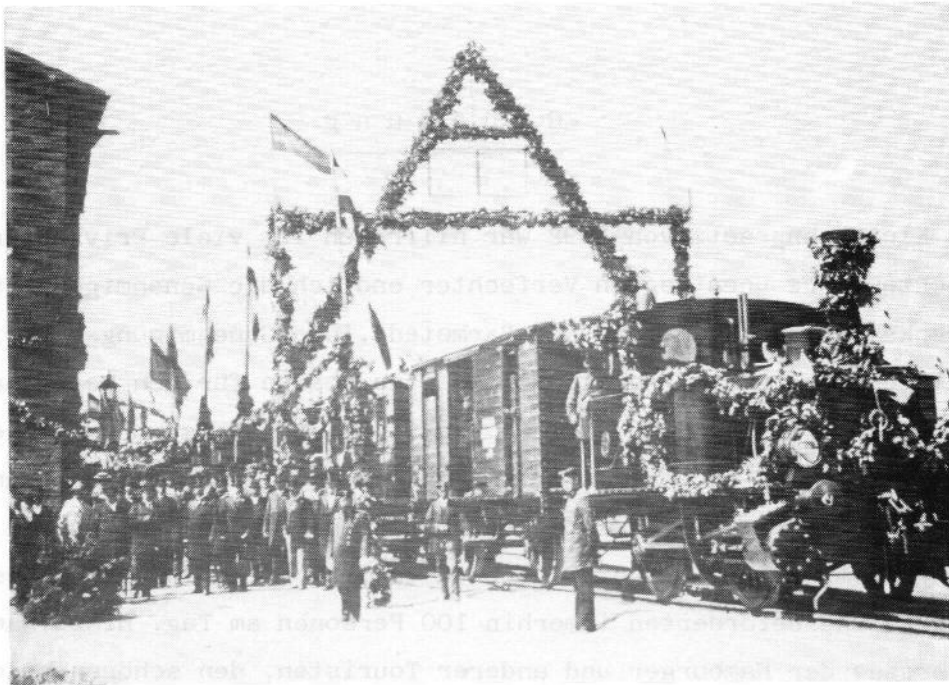
Am 18. Juli 1894 konnte nun endlich die Elmshorn - Barmstedter Eisenbahn mit Sitz in Elmshorn gegründet werden, bei einem Aktienkapital von 566.000 Mark. Hieran beteiligten sich Elmshorn und Barmstedt mit je 100.000 Mark. Den Rest zeichneten private Bürger und Gewerbeunternehmer. Der Regierungsbaumeister Steinfeld aus Berlin übernahm die Vorarbeiten für einen Preis von 200 Mark per Kilometer. Als Bahnhöfe wurden Elmshorn, Sparrieshoop und Barmstedt, als Bedarfshaltestellen Sibirien, Bokholt und Voßloch festgelegt.

Am 19. April 1895 wurde im Tannengehölz in Sibirien der erste obligatorische Spatenstich getan. Erst die "Allerhöchste Genehmigung" über Enteignung des Bodens und der Vertrag zum Einlaufen in den Staatsbahnhof Elmshorn gaben grünes Licht, die Oberbauarbeiten bis Barmstedt durchzuführen. Die Streckenlänge war auf 10 km vorgesehen. Die Spurweite betrug 1,435 m Normalspur, und die Schienen, auf Holzschwellen verlegt, hatten ein Gewicht von 30 Kilo je Meter.

Die Erstausrüstung der Betriebsmittel bestand aus 2 kleinen zweiachsigen Lokomotiven, aus 14 Güter- und 5 Personenwagen. In einem Pachtvertrag wurde dem Regierungsbaumeister Steinfeld der Betrieb für 4 % des Stammkapitals auf 10 Jahre übertragen.

Die Inbetriebnahme der "Kleinbahn Elmshorn - Barmstedt" erfolgte am 15. Juli 1896. Das gemeinsam Erreichte und das einmalige Ereignis in dieser Region wurde von den direkt Beteiligten sowie von der Öffentlichkeit gebührend gefeiert.

Eröffnungszug
in Barmstedt



10.07.1896

Auszug aus den
Ansprachen der Feier

auch die jetzt fertig gestellte Strecke nach Barmstedt wird für die betheiligten Gemeinden, so hoffen wir, einen wirtschaftlichen Aufschwung bedeuten und Handel und Verkehr der Städte und der ländlichen Ortschaften fördern und beleben. So wird denn auch diese Bahn, so klein sie ist, zur Hebung der Volkswohlfaht für ihren bescheidenen Theil beitragen und die beiden Schwesterstädte Barmstedt und Elmsborn in friedlichem Austausch ihres Verkehrs einander näher bringen und ihr Verhältniß zu einander festigen. „Unser Zeitalter steht unter dem Zeichen des Verkehrs“ hat einmal unser erhabener Kaiser mit treffenden Worten gesagt, Worte, die am heutigen Tage auch bei uns ihre Bestätigung finden. Der Verkehr aber und seine Werke kann nicht bestehen, wenn nicht der Friede der Völker gesichert ist. Der Friede ist der gewaltige Beschützer und Förderer aller gemeinnützigen Werke des Verkehrs, des wirtschaftlichen Lebens und der Volkswohlfaht. Ihn stören, heißt sich veründigen an den nationalen Gütern, ihn erhalten und fördern heißt, sich verdient machen um das Vaterland.

Und so, meine Herren, lassen Sie uns auch heute emporsehen zu unserm Kaiserthron, den ein Fürst ziert, der mit kräftiger Hand den Völkerfrieden schirmt und gebietet und lassen Sie uns einstimmen in den Ruf: Der Kaiser Wilhelm II., unser Friedensfürst
hoch, hoch, hoch!“

Von den darauf folgenden Toasten heben wir noch hervor das Hoch des Landraths Dr. Scheiff. Er überbrachte das Hoch der königlichen Regierung, welche dem Unternehmen große Sympathie entgegenbringe. Bürgermeister Meves-Oldesloe toastete auf die Bahn Elmsborn-Barmstedt in der Hoffnung, daß es bald heißen möge: Elmsborn-Barmstedt-Oldesloe. Weitere Ansprachen hielten u. A. noch die Herren Schmussen und Bester (Toast auf die Bauherren) und Rechtsanwalt Pager (Toast auf die Aktionäre). Gegen 9 Uhr fuhr die Gäste aus Barmstedt mit dem Zuge zurück, während die anderen Festtheilnehmer in der animirtesten Stimmung noch lange zusammenblieben. Auf den Fahrten wurde, was auf den soliden Bau der Bahn schließen läßt, allseits der ruhige Gang des Zuges lobend anerkannt. Das rollende Material besteht in 6 Personen-, einem Güter-, 1 Post- und Gepäckwagen; im Bedarfsfalle wird das Material der Königl. Bahnen benutzt. Die Strecke Elmsborn-Barmstedt hat eine Ausdehnung von 10 km und dürfte die Weiterführung bis Oldesloe nur noch eine Frage der Zeit sein. Die Vorarbeiten sind bereits in Angriff genommen. Heute Vormittag 7¹⁵ Uhr fuhr der erste fahrplanmäßige Zug hier ab. Damit ist die Bahnlinie für den Verkehr eröffnet.

Der Fahrplan wies täglich mindestens fünf Züge, im Sommer sogar sieben in jeder Richtung auf. Die Fahrzeit für die gesamte Strecke betrug 30 Minuten bei einer Geschwindigkeiten von zunächst 25 km/h, später 30 km/h. Der Fahrpreis für eine Fahrt Barmstedt - Elmshorn war auf 50 Pfennig festgesetzt.

Von der Kleinbahn zur Nebenbahn

Der Plan, die Bahn weiter zu bauen bis Oldesloe, ruhte indessen nicht. Aber neue Schwierigkeiten traten auf, als der Minister den öffentlichen Arbeiten mit Rücksicht auf die Bedeutung der Bahn für den Durchgangsverkehr die Genehmigung für Bau und Betrieb der Bahn als "Kleinbahn" (nach dem Kleinbahngesetz von 1892) versagte und beides, falls ein Verkehrsbedürfnis vorläge, dem Staate vorbehielt. Auch verlangte der Minister eine einheitliche Betriebsführung von Elmshorn bis Oldesloe. So mußte die am 10. Mai 1902 mit einem Aktienkapital von 1.000.000 Mark gegründete Elmshorn - Oldesloer Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft, deren Zweck der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Barmstedt nach Oldesloe war, mit der Elmshorn - Barmstedter Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft unter dem Namen Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft fusionieren. Das gesamte Vermögen der Elmshorn - Barmstedter Eisenbahn AG. fiel der neuen Gesellschaft zu, ihre Aktien wurden Aktien Lit. A mit bevorzugtem Dividendenanspruch, während die neu gezeichneten Aktien der Elmshorn - Oldesloer Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft Aktien Lit. B wurden.

Am 1. Oktober 1904 wurde die "Allerhöchste Konzession urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel" nach dem preußischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 erteilt und als "Kommissar für die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts" der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona bestellt. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 24. Januar 1905. Das Aktienkapital betrug, nachdem der preußische Staat sich noch mit 400.000 Mark beteiligt hatte, 1.400.000 Mark, dazu kam das Aktienkapital der Elmshorn - Barmstedter Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft von 566.000 Mark, so daß das Grundkapital 1.960.000 Mark betrug. Bei Eröffnung der Goldmark-Bilanz wurde das Aktienkapital 1 : 1 umgestellt, bei der Währungsreform im Jahre 1948 im Verhältnis 10 : 4.



Einmüthigste, wörtlich also lautende Urkunde:

Wir Wilhelm
von Gottes Gnaden König von Preussen etc.

Haben wir dem Vorstehenden, welches sich zur Gründung einer Aktien-
gesellschaft unter der Firma: „Eismaschinen- und Dampfmaschinen-
Fabrik. Aktiengesellschaft“ gebildet hat, darauf angetragen worden.
den ist, dieser Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb
einer für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Exportsa-
lung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten,
den Vorschriften der Landesordnung für die Nebenisenbahnen Reichs-
land unterworfenen selbständigen Nebenisenbahn von Elmshorn
über Barmstedt nach Alstedde zu erteilen, wollen wir diese Kon-
zession unter den nachstehenden Bedingungen und mit der Bedingung
erteilen, dass mit der Betriebseröffnung dieser Nebenisenbahn die
auf Grund der Gesetzgebung über Kleinbahnen und Privateisenbahnen
vom 28. Juli 1892 (Gesetz. Samml. S. 225) zur Herstellung und
zum Betrieb einer Kleinbahn von Elmshorn nach Barmstedt
unter dem 6. Juni 1895 ergangene Genehmigungsurkunde ohne
Nachfragen, vorbehaltlich der Kaiserlichen, außer Kraft tritt.

Auf wollen wir der Gesellschaft für die genannte Nebenisen-
bahn zugleich das Recht zur Errichtung und Befahrung der Gruben-
eigenen und nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen erteilen.

I.

Die Gesellschaft bildet sich unter der Firma „Elmshorn- Barm-
stedt- Alstedde Eisenbahn. Aktiengesellschaft“ und nimmt ihren
Sitz in Elmshorn oder unter Genehmigung der Minister des öffentl.

Vollständig unter Unserer kaiserlichen Genehmigung und
kaiserlichem königlichen Befehl.

Gegeben Jagstam, Roncken, den 1. Oktober 1904.

(L. S.) v. g. g. Wilhelm R.

georg. Schönstedt. von Törpitz. Stadt.
Frh. von Rheinbaben. von Tordbielski.
Frh. von Hammstein. von Budd. von Einem.

Die Gründer waren: Der preußische Staat, die Städte Elmshorn, Barmstedt, Oldesloe, die Kreise Segeberg und Stormarn, die Gemeinden Alveslohe, Ulzburg, Langeln, Henstedt, Wakendorf 2, Itzstedt, Nahe und Sülfeld sowie 39 Einzelpersonen.

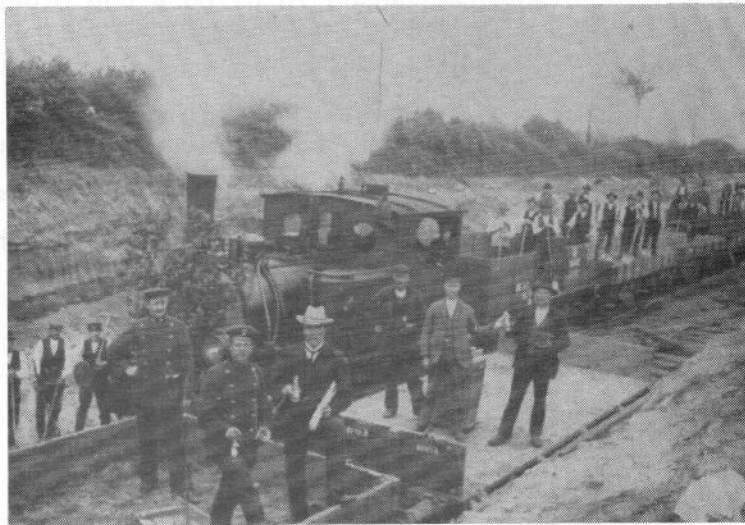
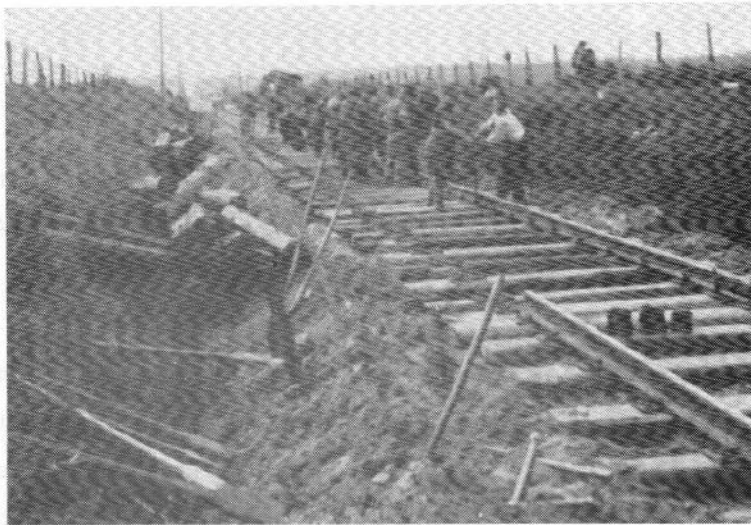
Zum Bau wurde noch eine Anleihe von 1.500.000 Mark aufgenommen.

Die Vorarbeiten sowie die Bauarbeiten der Strecke Barmstedt - Oldesloe wurden 1905 wieder dem Baumeister Steinfeld übertragen. Graf Platen, Besitzer des "Gutes Kaden" und Ziegeleibesitzer Hüttmann engagierten sich besonders für diesen Streckenabschnitt. Die örtlichen Gemeinden stellten zum Teil kostenlos Land für den Oberbau und für Bahnhöfe zur Verfügung. Verträge mit der Altona - Kaltenkirchener Eisenbahn und der Staatsbahn in Oldesloe wurden erforderlich, da Kreuzungsbereich und Wagenaustausch in Ulzburg und Oldesloe im beiderseitigen Interesse lag.

Am 9. Juni 1907 konnte die Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn (EBOE) ihrer Bestimmung übergeben werden. Das Ringen von Generationen, eine West-Ost-tangente im Südholsteinischen Raum zu schaffen, wurde durch eine zeitlich moderne Verkehrsverbindung gekrönt.



Einer der ersten Stempel

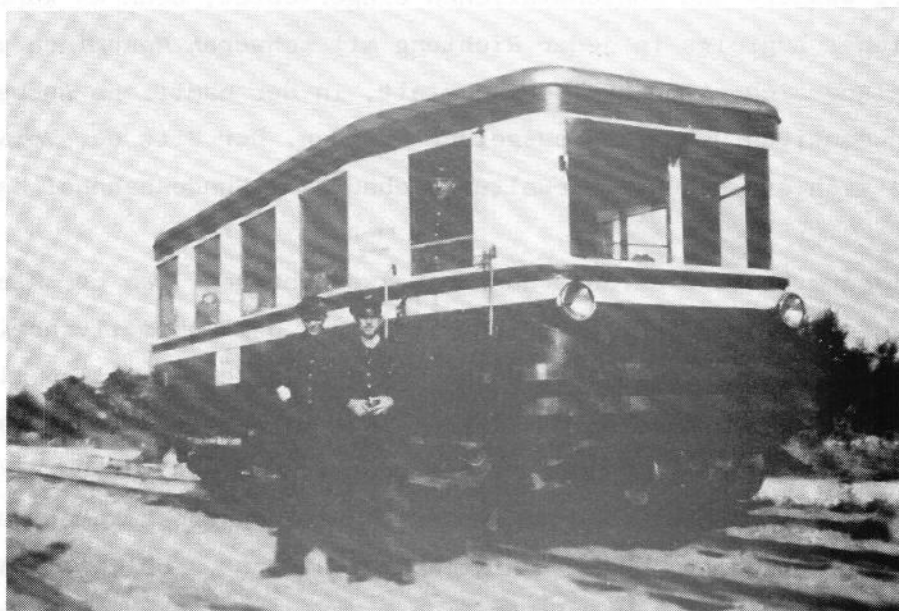
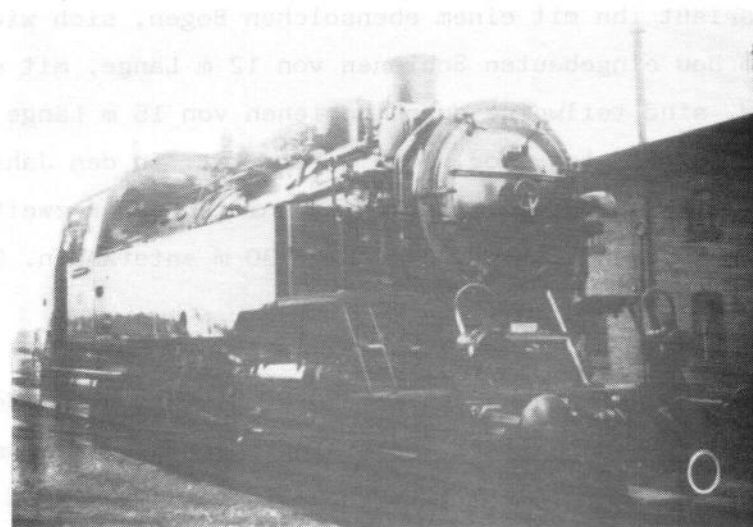


Bau der Strecke

Die Nebenbahn Elmshorn - Barmstedt - Oldesloe ist eingleisig mit eigenem Bahnkörper nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit normaler Spurweite erbaut, die Strecke 52,7 km lang. Sie beginnt auf dem heutigen Bundesbahnhof Elmshorn und berührt die Ortschaften Sparrieshoop, Barmstedt, Langeln, Alveslohe, Ulzburg, Henstedt, Wakendorf II, Nahe und Sülfeld und mündet in den Bahnhof Oldesloe. Kurz vor Ulzburg schwenkt die Linie, die im allgemeinen in West-Ost-Richtung verläuft, in einem Bogen von 250 m Halbmesser nach Süden zum Einlauf in den Bahnhof Ulzburg der Eisenbahn Altona - Kaltenkirchen - Neumünster und verläßt ihn mit einem ebensolchen Bogen, sich wieder nach Osten wendend. Die beim Bau eingebauten Schienen von 12 m Länge, mit einem Gewicht von 30 kg auf 1 Meter, sind teilweise durch Schienen von 15 m Länge, mit einem Gewicht von 33,4 kg auf 1 Meter, sog. Form 6, ersetzt. In den Jahren vor dem II. Weltkrieg wurde auf größeren Streckenabschnitten jeder zweite Schienenstoß geschweißt, so daß Schienenlängen von 24 bzw. 30 m entstanden. Der Oberbau liegt fast durchweg in Sandbettung.

Außer den drei Gemeinschaftsbahnhöfen Elmshorn, Ulzburg und Oldesloe sind zehn eigene Bahnhöfe und fünf unbesetzte sowie ein besetzter Haltepunkt an der Strecke vorhanden. Den Anforderungen der Militärverwaltung entsprechend wurden sieben Bahnhöfe mit 500 m langen Kreuzungsgleisen versehen und in Barmstedt und Wakendorf-Götzberg Wasser- und Kohlenstationen eingerichtet, denn es wurde die Möglichkeit stündlicher Zugfolge in jeder Richtung mit schweren Maschinen verlangt. In Wakendorf befand sich eine Betriebswerkstatt, in der sämtliche Ausbesserungsarbeiten an Lokomotiven und Wagen ausgeführt werden. Der Sitz der Verwaltung ist Elmshorn, wo sich ein eigenes Verwaltungsgebäude am Bundesbahnhof befindet.

Der Lokomotivpark bestand anfangs aus zwei zweiachsigen, von der Kleinbahn übernommenen Lokomotiven und fünf neubeschafften, von der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Kassel erbauten dreiachsigen Lokomotiven des damals allgemein gebräuchlichen Typs T 3 der preußischen Staatsbahn. Sie genügten für eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h (im Jahre 1930 wurde die Geschwindigkeit von 50 km/h zugelassen). Wegen ihrer geringen Kohlen- und Wasservorräte mußten die Lokomotiven bei jedem Zug in Wakendorf-Götzberg, 32 km von Elmshorn entfernt, Kohlen und Wasser nehmen, jeder Zug hatte einen Betriebsaufenthalt von 7 Minuten. Erst 1925 wurden größere, 60 t schwere, vierachsige Lokomotiven beschafft, allerdings noch als Naßdampf-



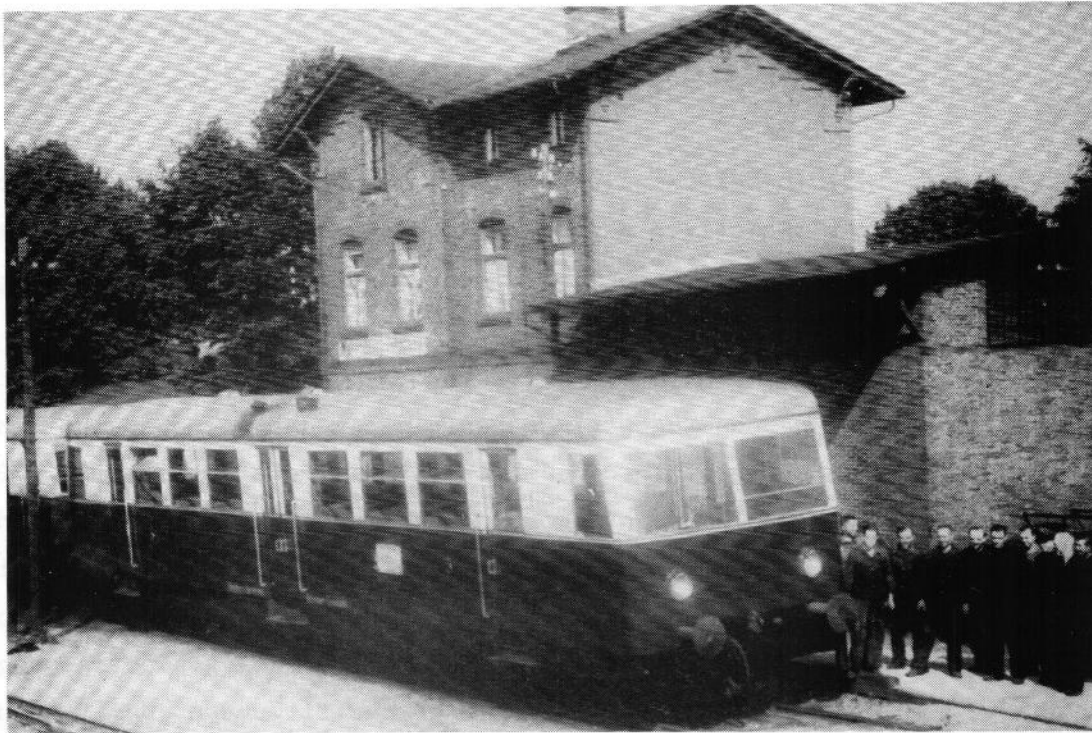
Dampfloks und Leicht-Triebwagen

lokomotiven, die 1931 in Heißdampflokomotiven umgebaut wurden. Später wurden fünfachsige Heißdampflokomotiven angeschafft, die letzte im Jahre 1940, eine 75 t schwere ICI-Lokomotive, um dem immer mehr zunehmenden Güterverkehr gerecht zu werden.

Eine bedeutsame Änderung des Zugbetriebes erfolgt im Jahre 1933 durch Einführung von Diesel-Triebwagen. In den Jahren der Wirtschaftskrise 1931/33 war der Personenverkehr so schwach geworden, daß Züge mit einem Pack- und nur einem Personenwagen verkehrten. Dieser außerordentlichen Unwirtschaftlichkeit wurde 1933 mit kleinen zweiachsigen Leicht-Triebwagen mit Dieselmotoren mit 40 Sitz- und 30 Stehplätzen, gebaut von der Gothaer Waggonfabrik, begegnet, von denen in den Jahren 1933/36 drei Stück angeschafft wurden. Damit wurde der Dampfzugbetrieb mehr und mehr durch den modernen Triebwagenbetrieb verdrängt. Die reinen Betriebskosten für diese leichten Triebwagen, die übrigens bis in die 50er Jahre hinein mit einigen Umbauten und Verbesserungen in regelmäßigem Betrieb standen, betrugen nur ein Drittel der eines leichten Dampfzuges. Damit war es möglich, den Fahrplan zu verdichten und die Fahrpreise auf die Höhe der Reichsbahnsätze zu senken. Während um das Jahr 1930 nur sieben Zugpaare zwischen Elmshorn und Barmstedt verkehrten, steigerte sich die Zugzahl nach und nach auf 22 Paare. Dieses vergrößerte Fahrangebot fand bei der Bevölkerung lebhaften Anklang und führte zu einer erheblichen Steigerung des Personenverkehrs. Drei neue, zwischen Elmshorn und Barmstedt eingerichtete Bedarfshaltestellen, erleichterten der Bevölkerung die Benutzung der Triebwagen, bei denen mit ihrem geringen Leergewicht von 9 bis 11 t ein Anhalten und Anfahren keinen unerträglichen Aufwand und keinen nennenswerten Fahrzeitverlust bringt. Eine zur Ergänzung des dünnen Dampfzugfahrplans verkehrende Kraftfahrlinie zwischen Elmshorn und Barmstedt kam zum Erliegen.

So wurde schon vor dem II. Weltkrieg fast der gesamte Personenverkehr mit Triebwagen durchgeführt (Züge des gemischten Personen- und Güterverkehrs gab es schon seit 1928 nicht mehr). Nur der Spitzenverkehr mit seinem starken Andrang von Berufstätigen und Schülern wurde mit Dampfzügen weitergefahren.

Im Krieg, als die Versorgung mit Dieselkraftstoff immer kärglicher wurde, kamen die Triebwagen nach und nach aus dem Betrieb; einer wurde mehr und mehr ausgeschlachtet, um Ersatzteile für die beiden anderen Wagen der gleichen Bauart zu bekommen, die mangels Eisenscheinen oder Bezugscheinen nicht beschafft werden konnten.



VT 4 mit Werkstattpersonal in Wakendorf-Götzberg



V 3022



Güterzug läuft
in Ulzburg ein

Für kurze Zeit wurde ein Triebwagen mit einem Braunkohlen-Generator und der Motor auf Gasbetrieb umgebaut. Ganz schlimm ging es den Triebwagen, als es nach der Kapitulation wohl Dieselkraftstoff gab, aber keine Kohlen, so daß sie allein zur Personenbeförderung zur Verfügung standen, weil mit den wenigen Kohlen gerade der Güterzugbetrieb aufrecht erhalten werden konnte. Der Personenverkehr stieg enorm, es kam ständig zur Überfüllung der Triebwagen, die zwar vor dem Kriege ausreichten, aber dem auf das Dreifache gestiegenen Personenverkehr nicht gewachsen waren. Es waren schlimme Zeiten, die zwar Geld brachten in Hülle und Fülle, für das man aber nichts kaufen konnte.

Die angespannte wirtschaftliche Lage nach der Währungsreform zwang zur Rationalisierung im Personenverkehr. Daher wurde 1951 ein vierachsiger Triebwagen mit einem Motor von 175 PS Leistung beschafft, ein Beiwagen dazu in eigener Werkstatt gebaut, der auf einem noch gut erhaltenen Untergestell einen vollkommen neuen Wagenkasten erhielt, der dem Triebwagen in seiner äußeren Form und Innenausstattung angepaßt ist.

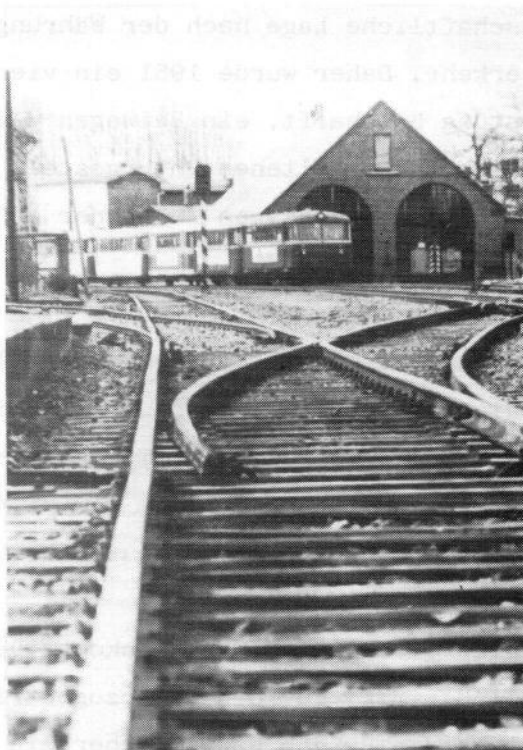
1955 folgte noch ein vierachsiger Triebwagen, der relativ preisgünstig von der Bergedorf - Geesthachter Eisenbahn (BGE) nach ihrer Stillegung erstanden wurde. Für die EBO war es der fünfte Triebwagen (VT). Dieser wurde in der Betriebswerkstatt (Bw) Wakendorf in der äußeren Form dem VT 4 angeglichen, gleichfalls konnte die Inneneinrichtung übersichtlich gestaltet und erneuert werden.

Im Jahre 1954 wurde eine vierachsige Diesellokomotive mit 575 PS Leistung von der Maschinenbau-Kiel AG. (MaK) für den Güterzugbetrieb beschafft. Für die Techniker und Handwerker der Bw gab es von jeher ein Anpassen an den technischen Fortschritt. Die Nachteile eines kleinen Unternehmens, das Schulungen zur Fortbildung nur in Ausnahmefällen anbot, mußten durch persönliches Interesse wettgemacht werden. Die Herstellerfirmen hatten zwar "fliegende Monteure", die für ein paar Tage zur Einweisung zur Verfügung standen; jedoch zeigten sich die "Kinderkrankheiten" bei den Dieselloks und VTs in den meisten Fällen erst bei extremer Witterung oder bei ständigem Einsatz.

Die Betriebswerkstatt in Wakendorf war zunächst nur auf Reparaturen der Dampf-loks und des Wagenparks eingestellt. Dieses änderte sich zwangsläufig durch die "Verdieselung" der Beförderungsmittel. Eine Schmiede, eine Dreherei und eine große Achsdrehbank waren in der Bw vorhanden, sowie entsprechende Hebeeinrichtungen, Kompressoren und viele andere Maschinen.



Achsdrehbank mit Werkstattpersonal in Wakendorf-Götzberg



Lok- und Triebwagen-
schuppen in Barmstedt

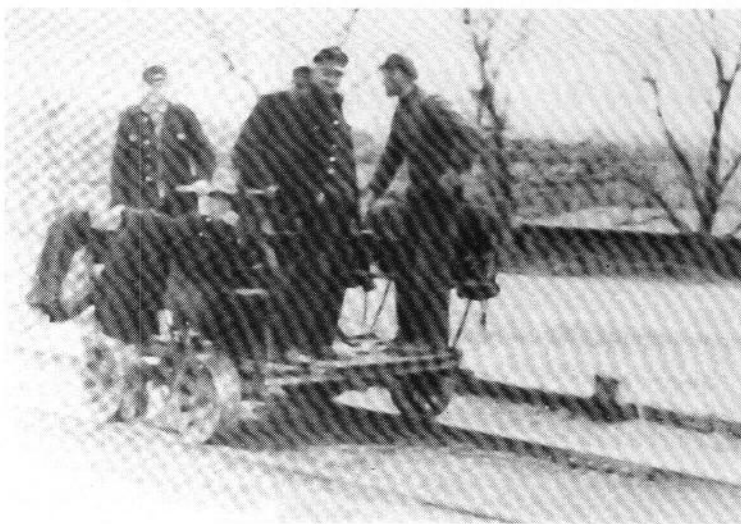


Streckenläufer
auf Bahnhof
Barmstedt

Um die vorhandene Kapazität besser auszunutzen, hat die Verwaltung in den fünfziger Jahren Arbeiten für andere Bahnen und die Herstellung von Verladeeinrichtungen ins Programm aufgenommen. So wurden die Schienenbusse der Lübeck - Segeberger Eisenbahn generalüberholt und von vielen anderen Unternehmen diverse Achsen mit neuen Bandagen versehen, lauffähig gedreht und Förderbänder hergestellt.

Auf dem Bahnhofsgelände in Barmstedt wurde ein Lokschuppen errichtet. Hier war nur die für die Wartung der Dampfloks und des Wagenparks, später auch der Triebfahrzeuge, erforderliche Ausrüstung vorhanden.

Die Bahnmeisterei (Bm) hatte ebenfalls ihre technischen Geräte und Werkzeuge in Barmstedt stationiert. Außerdem waren für die Rotten Abstellräume auf den Bahnhöfen der EBO-Strecke aufgestellt, in denen das täglich gebräuchliche Werkzeug untergestellt werden konnte. Die Aufgaben der Bahnunterhaltung waren umfangreich. Die Teilerneuerung der Strecke, die Unterhaltung des Oberbaues, die Wartung der Signale - die bis in die fünfziger Jahre wegen der langen Militärgleise zur Auflage gemacht worden waren - die Beleuchtungen und Beschilderungen und vieles mehr erforderten entsprechenden Einsatz. Vor allem sollte die Bm durch ständige Überwachung die Betriebssicherheit gewährleisten. Telegrafen und Streckentelefone waren durch eine Oberleitung sehr störanfällig. Als Fortbewegungsmittel standen der Bm handangetriebene Draisinen und später auch motorangetriebene Kleinstfahrzeuge zur Verfügung.

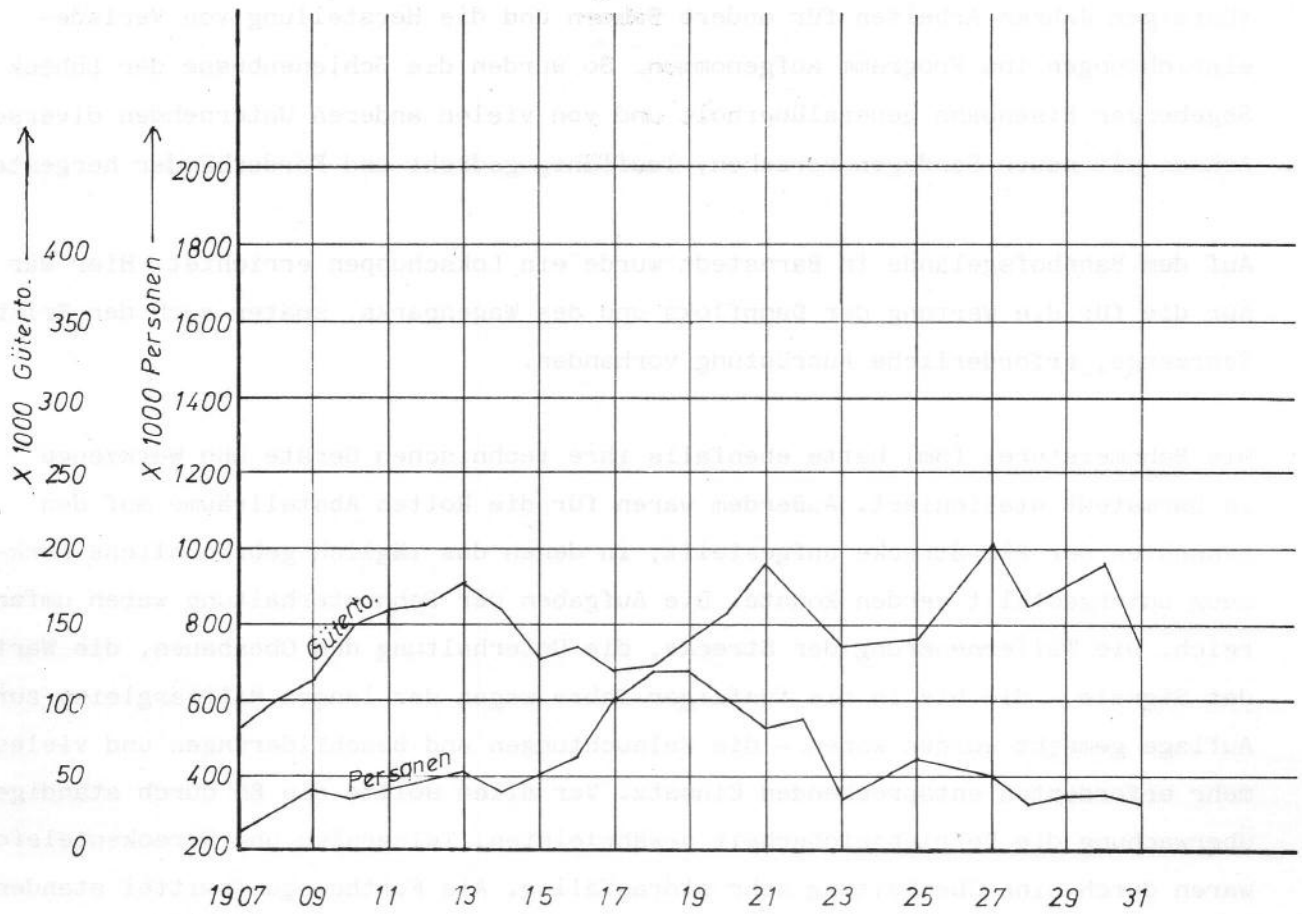


Handdraisine



Motordraisine

Verkehrsleistungen



Güterzug in Ulzburg am 23.5.1949

V e r k e h r s b e d e u t u n g

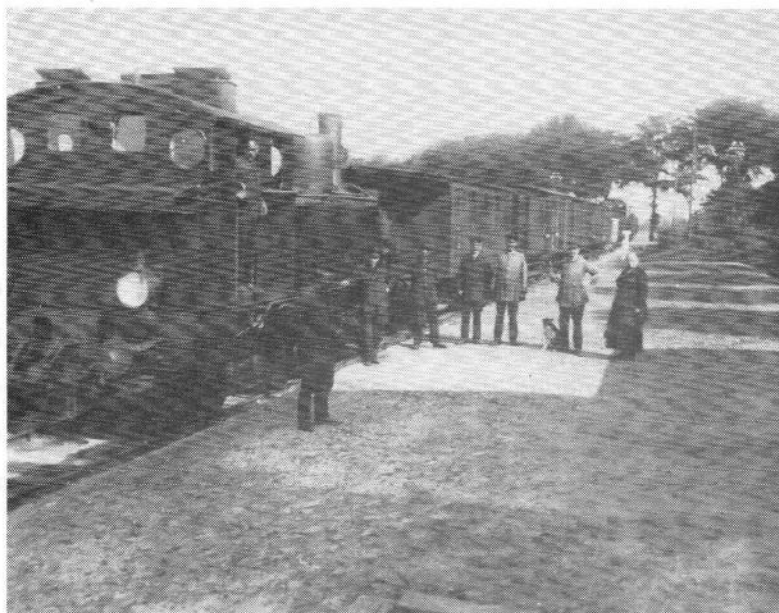
Die wesentliche Bedeutung der Bahn lag einmal in der Erschließung des fruchtbaren, land- und viehwirtschaftlich intensiv genutzten südlichen Holstein, zum anderen in der Verbindung der holsteinischen Marsch mit dem Norden und Nordosten unseres Raumes. In dieser Verbindung rollten jährlich viele Ladungen Stroh aus Mecklenburg, Holz, das zu Schiff nach Lübeck kam, und anderes nach Westen; Zement aus Itzehoe, Düngemittel aus Brunsbüttelkkoog, Getreide und Mühlenerzeugnisse, Margarine, Hefe u. a. aus Elmshorn nach Osten. Dieser Verkehr über Lübeck hinaus war durch die Zonengrenze seit 1945 abgeschnitten, ein böser Verlust für die Bahn, die, wie schon eingangs erwähnt, eigens für den Durchgangsverkehr gebaut worden war.

Von den eigenen Bahnhöfen werden hauptsächlich landwirtschaftliche Erzeugnisse, Fleischwaren, Wachs, Schuhwaren u. a. versandt und Saatgut, Düngemittel, Kohlen usw. empfangen. Von erheblicher Bedeutung für den Versand sind die zahlreichen Baum- und Rosenschulen zwischen Elmshorn und Barmstedt, die weit über Deutschlands Grenzen verschicken. Der Verkehrsschwerpunkt war und ist Barmstedt, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr; für diesen haben aber auch die Bahnhöfe Nahe und Sülfeld eine beachtenswerte Bedeutung, insbesondere für den Versand von Kartoffeln und Zuckerrüben, wie auch für den Empfang von Düngemitteln und Kohlen. Hier sind deshalb besondere Ent- und Beladeeinrichtungen geschaffen worden.

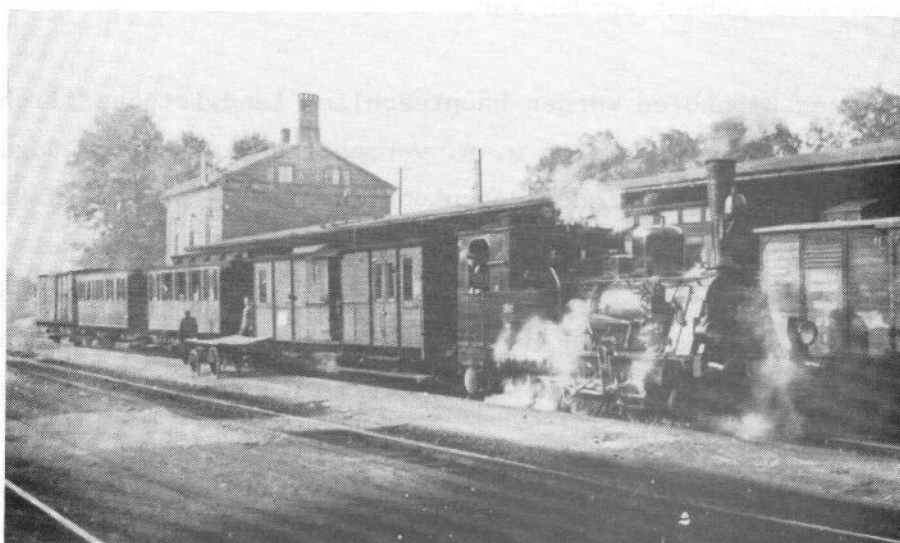
Für den Personenverkehr spielt die Nähe der Großstadt Hamburg eine bedeutsame Rolle. Elmshorn, Ulzburg und Oldesloe saugen den Verkehr zwischen Hamburg und den Bahnhöfen der Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn an, und besonders nach Ausdehnung der billigen Vorortstarife bis Elmshorn im Jahre 1919 steigerte sich der Personenverkehr über Elmshorn. Nach dem II. Weltkrieg hat das Anwachsen der Bevölkerung in Holstein durch Zuzug aus Mittel- und Ostdeutschland eine erhebliche Vermehrung des Personenverkehrs gebracht.

Die Zahl der beförderten Personen, die 1913/14 nur 414.000 betrug und in den Krisenjahren 1931 und folgenden auf 262.000 gesunken war, stieg vor dem letzten Krieg' auf über 800.000 und erreichte ihren Höchststand im Jahre 1947 mit fast 2 Millionen Fahrgästen; im Jahre 1956 betrug sie 1.566.000.

Personenzug in
Henstedt-Kisdorf



Lok 2 "Minka"
1931 in Elmshorn



25. Jubiläumszug
in Nahe 1932

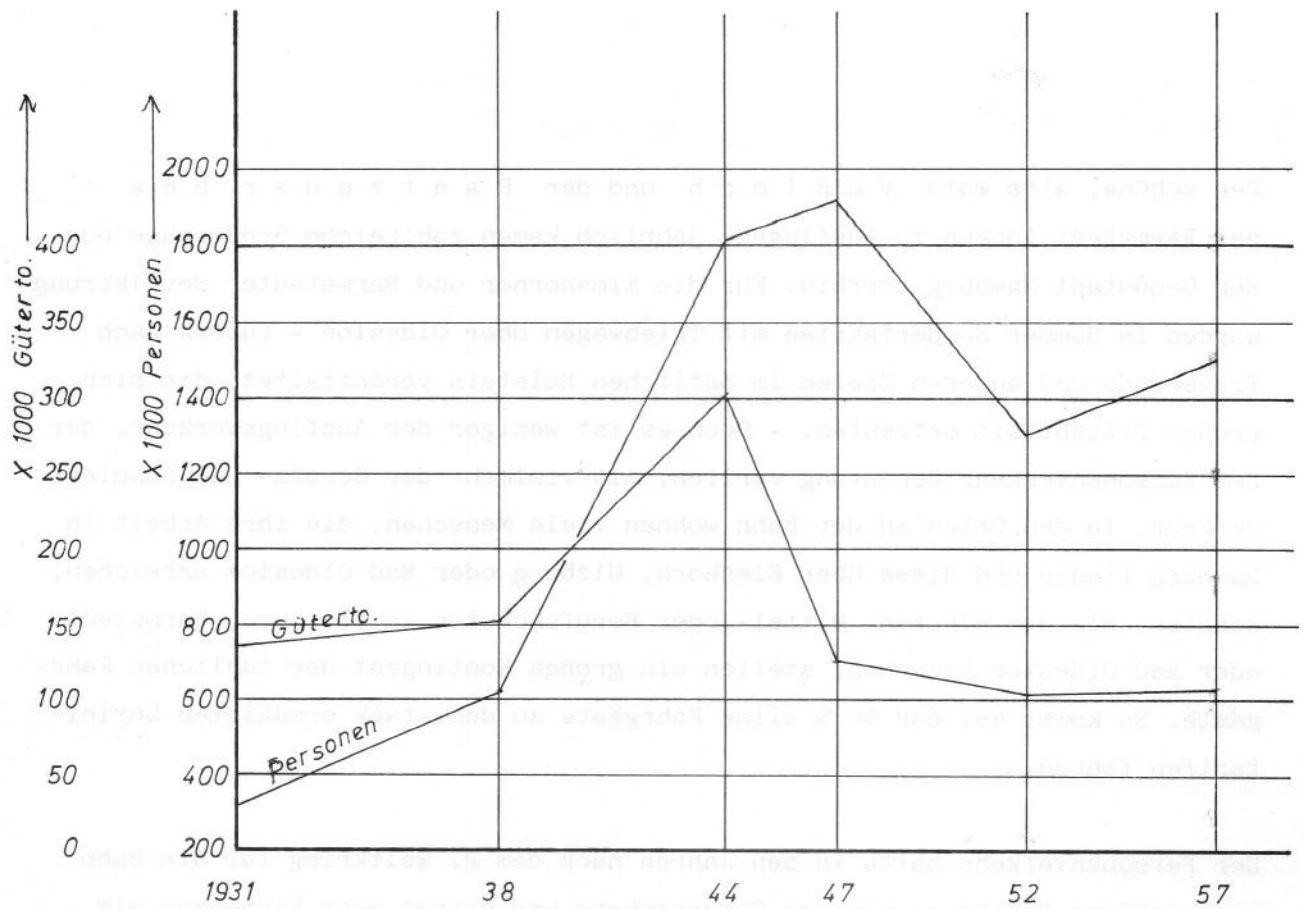


Der schöne, alte Wald V o ß l o c h und der R a n t z a u e r S e e bei Barmstedt locken zu Ausflügen, jährlich kamen zahlreiche Sonderzüge aus der Großstadt Hamburg dorthin. Für die Elmshorner und Barmstedter Bevölkerung wurden im Sommer Sonderfahrten mit Triebwagen über Oldesloe - Lübeck nach Travemünde und anderen Zielen im östlichen Holstein veranstaltet, die sich großer Beliebtheit erfreuten. - Doch es ist weniger der Ausflugsverkehr, der dem Personenverkehr Bedeutung verlieh, als vielmehr der Berufs- und Schülerverkehr. In den Orten an der Bahn wohnen viele Menschen, die ihre Arbeit in Hamburg finden und diese über Elmshorn, Ulzburg oder Bad Oldesloe erreichen; Schüler, die die Höheren, Mittel- oder Berufsschulen in Elmshorn, Barmstedt oder Bad Oldesloe besuchen, stellen ein großes Kontingent der täglichen Fahrgäste. So kommt es, daß 60 % aller Fahrgäste zu den stark ermäßigten Sozialtarifen fahren.

Der Personenverkehr hatte in den Jahren nach dem 2. Weltkrieg für die Bahn eine größere Bedeutung als der Güterverkehr und bringt mehr Einnahmen als dieser. Das liegt nicht allein an der starken Zunahme des Personenverkehrs, sondern mehr an der starken Abnahme des Güterverkehrs. Zwar hat der Wechselverkehr zugenommen und ist stärker als vor dem Krieg, aber es fehlt der Durchgangsgüterverkehr über Lübeck hinaus infolge der Errichtung der Zonengrenze. Die höchste Leistung im Güterverkehr lag in den Jahren 1943 und 1944 mit über 344.000 Tonnen und ist 1956 auf 100.000 beförderte Tonnen gesunken. Den Ausfall des Durchgangsverkehrs beweist der Rückgang der durchschnittlichen Beförderungsweite von 38,2 km im Jahre 1938 auf 28,5 km im Jahre 1956. Vor dem Krieg kamen zwei Drittel der Verkehrseinnahmen aus dem Güterverkehr und ein Drittel aus dem Personenverkehr.

Da die auf den Personenverkehr entfallenen Ausgaben nur zu 60 % von seinen Einnahmen gedeckt wurden, muß der Güterverkehr den Personenverkehr subventionieren. Das geschieht leider seit dem Rückgang des Güterverkehrs nicht mehr, und so ist die Wirtschaftslage der Bahn bedrängt. Die Preise für alle Waren, Stoffe und Güter, die die Bahn braucht, um ihre Anlagen und ihren Betrieb aufrechtzuerhalten, sowie die Löhne und Gehälter sind ständig im Steigen begriffen; doch die Verkaufspreise, d. h. die Tarife im Personen- und Güterverkehr, liegen seit Jahren fest. Während die Industrie den steigenden Kosten für ihre Erzeugnisse durch Preiserhöhungen folgen kann, ist das der Eisenbahn nicht möglich.

Verkehrsleistungen



Bahnhof Elmshorn mit EBO-Gleis 1 a

An der Steigerung der Produktion, die das "Wirtschaftswunder" Ende der 50er Jahre gebracht hat, war die Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn AG. nur gering beteiligt, die Steigerung ihrer Einnahmen folgte bei weitem nicht der Steigerung der Kosten. Den Eisenbahnen sind die unter den Selbstkosten liegenden Tarife im Berufs- und Schülerverkehr und die Ausnahmetarife für Massengüter und andere Belastungen, wie Betriebs- und Beförderungspflicht, zu einer Zeit vorgeschrieben worden, als sie das Verkehrsmonopol hatten. Das ist eben, da sie doch im Wettbewerb mit dem Kraftwagen stehen, so in Zukunft nicht mehr aufrechtzuerhalten. Die Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn litt darunter besonders, denn größere Industrieunternehmen fehlen an ihrer Strecke, und sie befördert in der Hauptsache landwirtschaftliche Güter, die im volkswirtschaftlichen Interesse tariflich besonders begünstigt sind.

Die Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn hat selbst Maßnahmen getroffen, ihre Wirtschaftlichkeit zu heben und mit den Einnahmen den steigenden Kosten zu begegnen. Es sei erinnert an die Einführung der Dieselzugkraft, womit die Bahn schon 1933 begonnen hatte, und die 1954 mit Einstellung des Dampfzugbetriebes ihre Vollendung fand.

Als damals wichtigste Maßnahme hat sie ihre eigene Verwaltung aufgegeben und seit dem 1.1.1957 die Führung ihres Betriebes der benachbarten Eisenbahn-Gesellschaft Altona - Kaltenkirchen - Neumünster übertragen.



Ehemaliges Verwaltungsgebäude der EBOE in Elmshorn

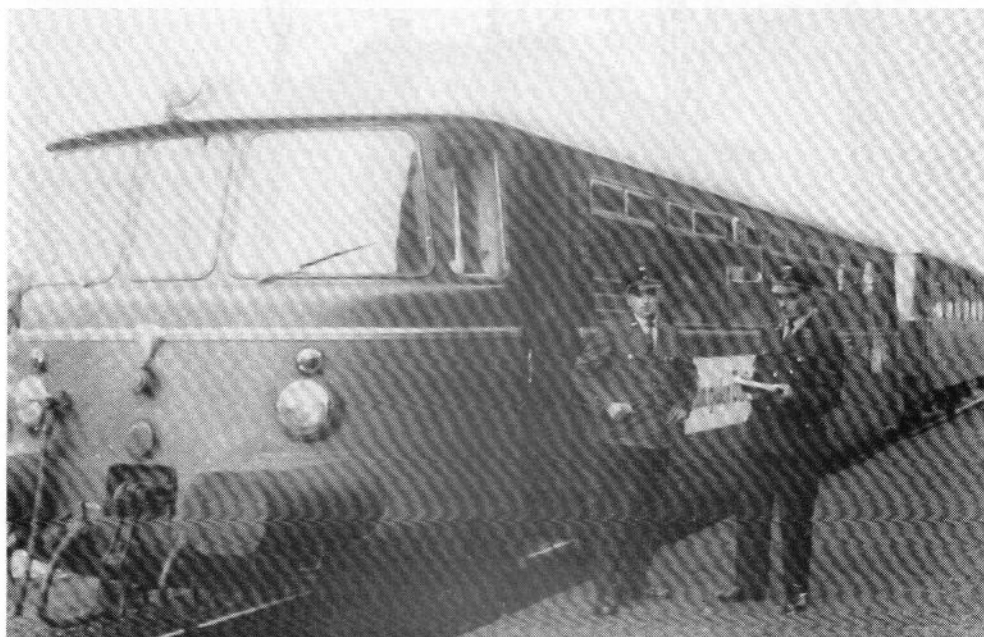
50. Jubiläum
Bahnhof Barmstedt



Funksprechverkehr
Zugleitung Barmstedt



VT 306
mit
Anhängern



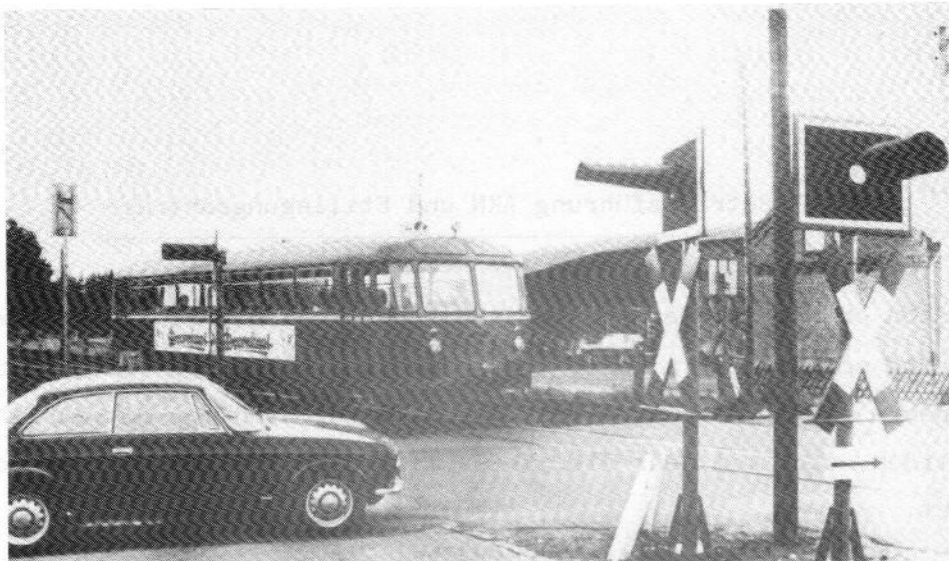
Betriebsführung AKN und Stilllegungsanträge

Wie schon erwähnt, wären gesetzliche Änderungen und eine laufende Rationalisierung notwendig, falls es noch eine Chance für die Existenz der EBO-Eisenbahn geben sollte. Im Jahre 1957 konnte diese Bahn ihr 50. Jubiläum feiern, bescheiden, doch mit sehr viel Enthusiasmus der Belegschaft, wurde diesem Tag gedacht.

Es sollte noch hervorgehoben werden, daß bei der Betriebsübernahme dem EBO-Personal vom Vorstand der AKN die Gleichstellung in der Besoldung und Entlohnung wie den Bundesbahnkollegen zugesichert wurde (1920 hatte es wegen dieser Gehaltsangelegenheit einen 2-tägigen Streik gegeben). Obwohl dieser Erfolg eine finanzielle Aufbesserung darstellte, konnte eine gesunde Skepsis gegenüber der neuen Verwaltung bis zu dem Tag der Fusion 1981 nicht gänzlich ausgeräumt werden. Betrug die Personalstärke über 120 bei der Betriebsänderung, so reduzierte sie sich durch die Übernahme des Verwaltungs- und später des Werkstattpersonals auf ca. 60 Eisenbahner. Die Maßnahmen zur Rationalisierung sind fast ausschließlich von der Belegschaft mitgetragen worden. Vorschläge zu Kosteneinsparungen an Material oder zu Vereinfachungen gab es reichlich aus dem Personal, nur verhinderte ein schleppendes Umsetzen einen effektiven Erfolg. Die Gründe mögen in einer verminderten Einnahme, sicherlich auch in einem ausgeprägten Ressortdenken zu suchen sein. Ein wesentlicher Fortschritt war im Jahre 1958 die Einrichtung des Funksprechverkehrs mit der Zugleitung im Bahnhof Barmstedt. Doch diese relativ hohe Investition erfüllte erst nach Jahren ihre Erwartungen. Loks und Triebfahrzeuge sowie die Bahnhöfe Barmstedt, Elmshorn, Bad Oldesloe und Ulzburg mußten entsprechend ausgerüstet werden. Die Einrichtung schaffte, neben dem betrieblichen Effekt, der Verwaltung die Möglichkeit, die Bahnhöfe auf der EBO-Strecke mit weniger qualifiziertem Personal zu besetzen. Langfristig gesehen sicherlich kostensparend, doch die gelernten Eisenbahner waren vorhanden und konnten erst mit der Zeit durch Personalabgänge von Ungelernten ersetzt werden.

Der neue zweimotorige MAN-Triebwagen VT 6, auch 1958 angeschafft, ersetzte veraltete Verkehrsmittel. Es war ein robuster Triebwagen, der mit zwei Beiwagen belastet werden konnte.

Blinklichtanlage
in Sparrieshoop



Bekanntmachung.
Zur Sicherung des Verkehrs sind an den Kreuzungen der
Elmshorn—Barmstedter—Oldesloer
Brückstraße am 22.8.61 **Eisenbahnstrecke**
Blinklichtanlagen erstellt
die zu nachstehenden Zeitpunkten in Betrieb genommen werden:
1. an der Brunnenstraße (L. I. O. Nr. 112) und am
Galgenberg im Ortsbereich Barmstedt
am Dienstag, dem 29. August 1961, um 9 Uhr,
2. an der L. I. O. Nr. 75 am Bahnhof Wakenburg-Götsberg
am Dienstag, dem 29. August 1961, um 12 Uhr.
Die Schranken an beiden Stellen werden entfernt.
An den neu aufgestellten Straßensignalen erscheint bei Annäherung
eines Zuges rotes Blinklicht, das für alle Straßenbenutzer nach
der Straßenverkehrsordnung »Halte« bedeutet.
Elmshorn—Barmstedt—Oldesloer
Eisenbahn A. G.

Bekanntmachung.
Zur Sicherung des Verkehrs sind an den Kreuzungen der
Elmshorn—Barmstedter—Oldesloer
Eisenbahnstrecke
Blinklichtanlagen erstellt
die zu nachstehenden Zeitpunkten in Betrieb genommen werden:
1. an der Brunnenstraße (L. I. O. Nr. 112) und am
Galgenberg im Ortsbereich Barmstedt
am Dienstag, dem 29. August 1961, um 19 Uhr,
2. an der L. I. O. Nr. 75 am Bahnhof Wakenburg-Götsberg
am Dienstag, dem 29. August 1961, um 19 Uhr.
Die Schranken an beiden Stellen werden entfernt.
An den neu aufgestellten Straßensignalen erscheint bei Annäherung
eines Zuges rotes Blinklicht, das für alle Straßenbenutzer nach
der Straßenverkehrsordnung »Halte« bedeutet.
Elmshorn—Barmstedt—Oldesloer
Eisenbahn A. G.

Desolater Oberbau
vor Sülfeld



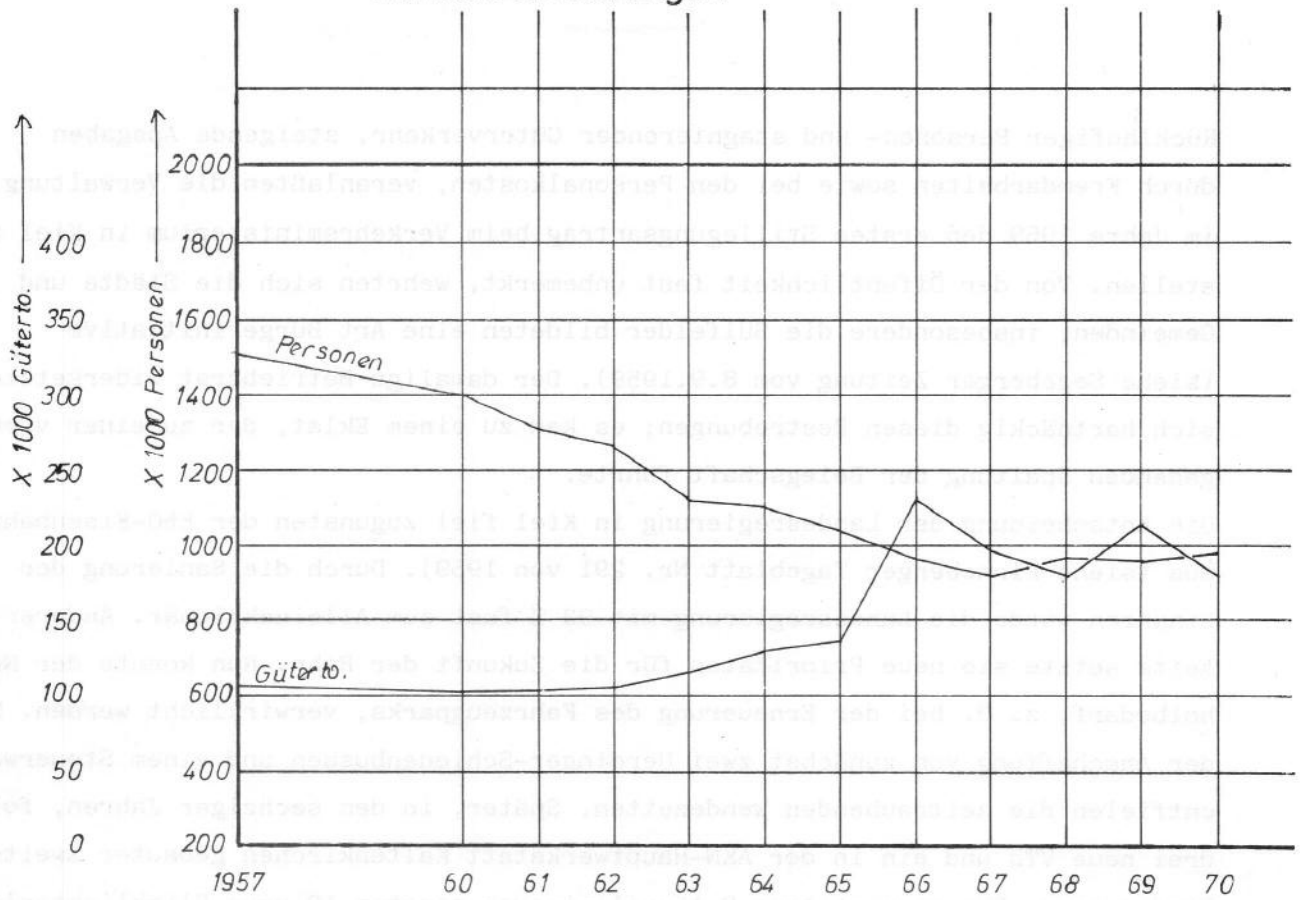
Verkehrszustand

Rückläufiger Personen- und stagnierender Güterverkehr, steigende Ausgaben durch Fremdarbeiten sowie bei den Personalkosten, veranlaßten die Verwaltung im Jahre 1959 den ersten Stilllegungsantrag beim Verkehrsministerium in Kiel zu stellen. Von der Öffentlichkeit fast unbemerkt, wehrten sich die Städte und Gemeinden, insbesondere die Sülfelder bildeten eine Art Bürgerinitiative (siehe Segeberger Zeitung vom 8.9.1959). Der damalige Betriebsrat widersetzte sich hartnäckig diesen Bestrebungen; es kam zu einem Eklat, der zu einer vorübergehenden Spaltung der Belegschaft führte.

Die Entscheidung der Landesregierung in Kiel fiel zugunsten der EBO-Eisenbahn aus (siehe Pinneberger Tageblatt Nr. 291 von 1959). Durch die Sanierung der Finanzen wurde die Landesregierung mit 93 % fast zum Alleinaktionär. Andererseits setzte sie neue Prioritäten für die Zukunft der Bahn. Nun konnte der Nachholbedarf, z. B. bei der Erneuerung des Fahrzeugparks, verwirklicht werden. Mit der Anschaffung von zunächst zwei Uerdinger-Schienenbussen und einem Steuerwagen entfielen die zeitraubenden Wendezeiten. Später, in den sechziger Jahren, folgten drei neue VTs und ein in der AKN-Hauptwerkstatt Kaltenkirchen gebauter zweiter Steuerwagen. Für eine weitere Rationalisierung sorgten 10 neue Blinklichtanlagen, die in Elmshorn, Barmstedt, Ulzburg, Wakendorf, Nahe und Sülfeld installiert wurden und zum Teil handbediente Schranken ablösten. Die Auflösung des Schrankenpostens "Mühlenstraße" in Barmstedt brachte eine weitere Belastung des Zugpersonals, da die Arbeiten, die in der Zugpause vom Schrankenwärter geleistet wurden, nun auf das Zugpersonal verteilt werden mußten.

Der Oberbau konnte teilweise durch Erneuerung der Eisenbahnschwellen ausgebessert werden. Eine kostensparende Idee, an verschiedenen Stellen der Strecke jede dritte oder fünfte Schwelle zu erneuern, um einen längeren Abschnitt sicherzumachen, wurde jahrelang praktiziert. Dazu muß aber gesagt werden, daß weder die kleinen Rotten noch die Finanzen ausreichten, die dringend erforderlichen Wassergräben freizuhalten, um eine erwünschte Durchlässigkeit des Oberbaues vor allem bei der Kiesbettung zu erzielen. Die Rotte war durch die Rationalisierung so verkleinert worden, daß sie nur noch eine Art "Feuerwehr" darstellte, obwohl ihre Ausrüstung inzwischen technisiert und modernisiert worden war. Vorteile versprach sich auch die Verwaltung durch die Einführung des Nachtgüterzuges. Doch es stellte sich nach Jahren heraus, daß 1. der Berufsverkehr von Sülfeld nach Bad Oldesloe besonders morgens in den Spitzenzeiten gestört wurde und 2. ein Personalverschleiß eintrat, der zu Engpässen führte. Die Umstellung von der Nacht auf den Tag ist vom Betriebsrat mit Erfolg vertreten worden. Aufsehen erregte eine Entgleisung von 3 beladenen Wagen eines Nachtgüterzuges bei Nahe. Zwei Eisenbahnkräne der

Verkehrsleistungen



Neue 1.000 PS-Diesellok mit Fracht in der Ulzburger Kurve

Bundesbahn, über Elmshorn und Bad Oldesloe gelotst, hievten die Wagen auf. Der Betrieb mußte hier für 24 Stunden unterbrochen werden.

Eine Beteiligung der EBO von DM 60.000,-- am Stammkapital der neugegründeten Güterkraftverkehrsgesellschaft Hamburg - Holstein im Jahre 1962 brachte für die Bahn keine nennenswerten Einnahmen.

Die These, daß die Teilung Deutschlands den Güterdurchgangsverkehr entscheidend beeinflußt hat, ist nicht zu widerlegen. Als endlich die Öffnung der Grenze bei Herrnburg/Lübeck 1962 von Seiten der DDR erfolgte, schaffte das neue Hoffnung, weil nun der Zugleitweg für Güter von und nach dem Osten für die EBO eine günstige Perspektive bot. Tatsächlich kam es Mitte der sechziger Jahre zu einer enormen Steigerung des Durchgangsverkehrs (Brikett, Dünger, Soda und Stroh), der sogar aushilfsweise den Einsatz von AKN-Loks erforderte. Das Zupersonal wurde besonders beansprucht, denn der stark verminderte Personalstand enthielt nicht die notwendige Reserve. Mehrleistungen in Form von erheblichen Überstunden konnten die Belegschaft nicht entmutigen, den Dienst trotzdem mit Freude zu verrichten. Der Vorstand und die Verwaltung würdigten diesen Einsatz mit Prämien, Zulagen und Beförderungen. Eines wurde in diesen Jahren besonders deutlich: Die MaK-Loks mit 600 PS hatten nicht die nötigen Reserven für die Streckensteigungen. Es war keine Seltenheit, daß vor Steigungen wie denen in Wakendorf, Grabau und Sülfeld der Zug getrennt wurde, um den ersten Teil der Fracht in den Bahnhof zu ziehen und dann den "Rest" nachzuholen. Dieser Zeitaufwand behinderte erheblich den Personenverkehr und strapazierte die Loks so sehr, daß die Anschaffung einer neuen stärkeren Diesellok von der Verwaltung erwogen wurde.

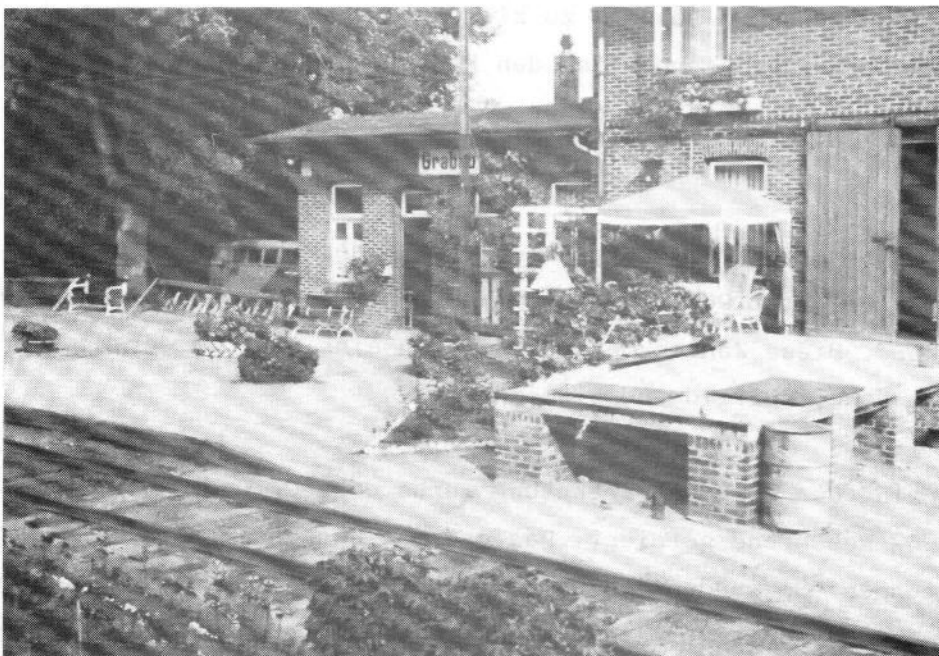
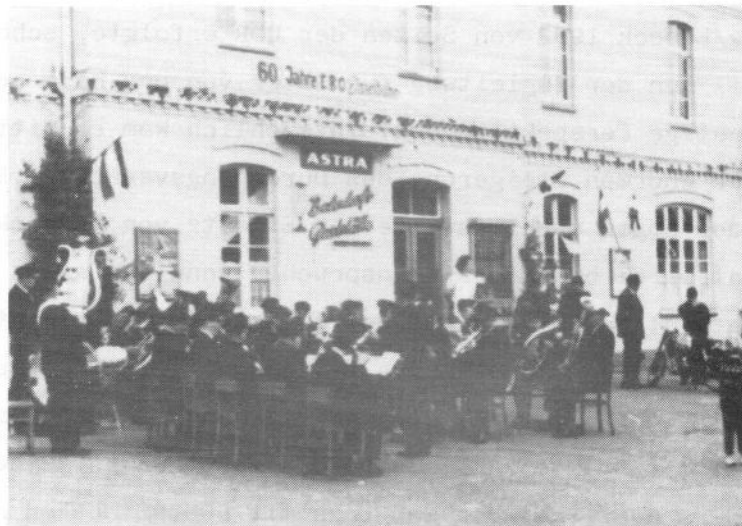
Nach der Öffnung von Herrnburg/Lübeck stieg der Güterverkehr 1962 - 1966 um 120 % und erreichte 1966 mit 236.000 beförderte Tonnen einen absoluten Nachkriegsrekord. Diese Zahlen beinhalten auch eine Zunahme der Zuckerrübenverladung von Nahe, Sülfeld und Blumendorf.

Auf Vorschlag der Personalvertretung wurde der 60. Geburtstag der EBO-Eisenbahn am 9.6.1967 gebührend gefeiert. Das gesamte Personal beteiligte sich an den Vorbereitungen. So wurden die Bahnhöfe und ihre Anlagen gründlich gereinigt und Blumenbeete angelegt. Aufsichtsrat und Vorstand, Verwaltung, Gewerkschaft und Belegschaft feierten den Ehrentag in der Seegaststätte am Rantzauer See.

60-Jahrfeier am
9.6.1967
Bahnhof Barmstedt



30-Mann-Kapelle
der VHH



Bahnhof Grabau erhielt den 2. Preis

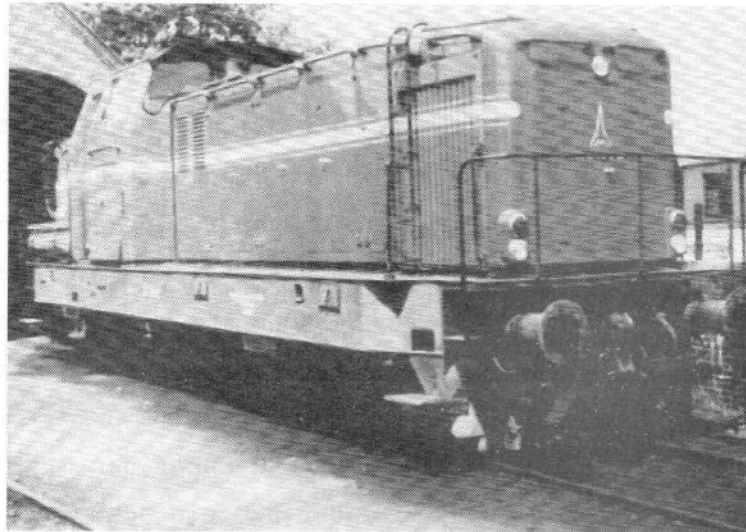
Fahnen, Transparente, Girlanden und große bunte Blumenarrangements zierten den Bahnsteig, und eine 30-Mann-Kapelle der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) lockten Zuschauer und Freunde der Eisenbahn an. Gerade rechtzeitig zum Jubiläum konnte ein weiterer Uerdinger Triebwagen (VT 309) in Dienst gestellt werden. Mit Fähnchen und einer goldenen 60 geschmückt, wie übrigens die anderen Fahrzeuge auch, fuhr dieser Neue seinen ersten Einsatz. Die Herren des Vorstandes gaben auf der Feier die Anschaffung einer 1000 PS-Lok (V 3023) bekannt, und eine Jury erklärte den Bahnhof Langeln zum schönsten Bahnhof der Strecke. Es sollte aber gesagt werden, daß sämtliche Bahnhöfe der EBO ein schmuckes Bild boten und dem Eifer des Personals durch Wettbewerb einen Anreiz gegeben worden war. Dem Bahnhof Barmstedt stand im Verhältnis zu den anderen Bahnhöfen mehr Personal zur Verfügung, so daß dieser fairerweise aus dem Preisausschreiben ausgenommen wurde.

Die zunächst günstige Entwicklung im Güterverkehr kann ohne den stagnierenden oder sogar rückläufigen Personenverkehr nicht gesehen werden. Wie in dem Abschnitt über die "Verkehrsbedeutung" erwähnt, konnten die Vorzüge, die der Individualverkehr bietet, in einer Wohlfahrtsentwicklung selbst durch einen verbesserten Wagenpark und Fahrplan nicht wettgemacht werden. Die magische Zahl von 1.000.000 Beförderungsfällen ist im Jahre 1966 erstmals nach dem Kriege unterschritten worden.

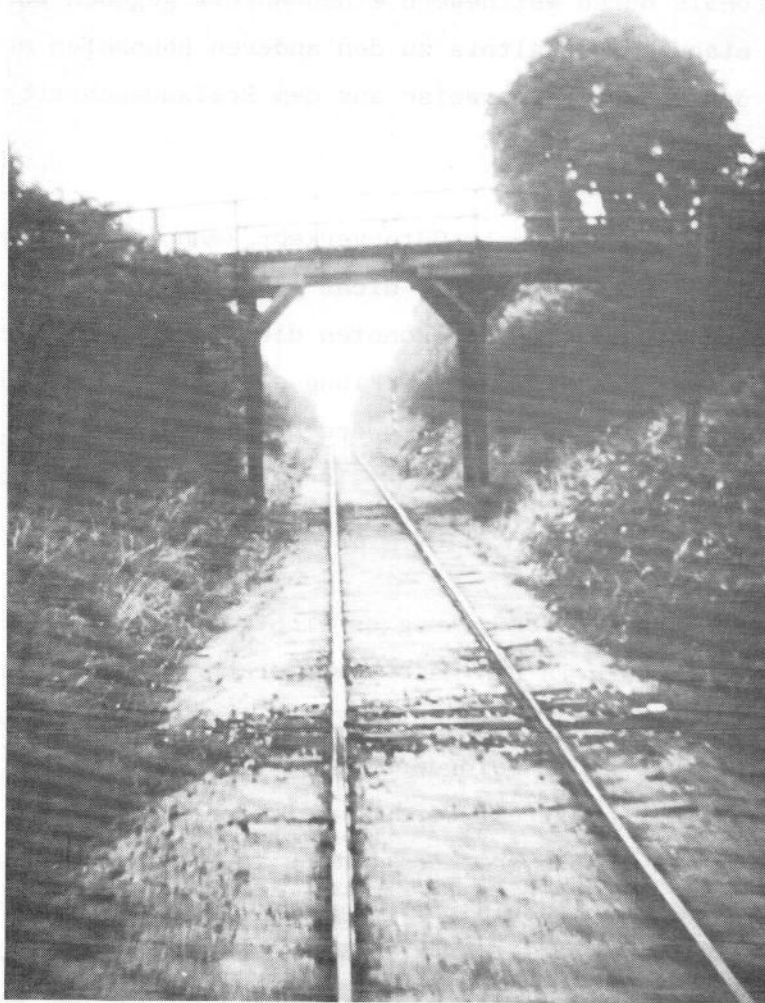
Einen großen Erfolg hatte die Verwaltung erreicht mit der Einbeziehung der Strecke Barmstedt - Elmshorn in den Hamburger Verkehrsverbund. Die Verkehrseinnahmen auf diesem Abschnitt unterliegen in Zukunft einem Aufteilungsmodus der Verbundpartner. Die Zahlen der Beförderungsfälle können nun nur durch eine intensive Verkehrszählung ermittelt werden, weichen aber von der früheren Statistik ab. Ein Gemeinschaftstarif erlaubt es, aus einem Fahrscheindrucker oder Automaten einen Fahrschein bis über den Stadtrand von Hamburg und umgekehrt auszustellen. Die Anschaffung von Fahrscheindruckern förderten auch den ohnehin schon teilweise eingeführten schaffnerlosen Zugbetrieb auf der ganzen Strecke, eine der vielen Maßnahmen, die auf die Triebfahrzeugführer mitsamt anderen betrieblichen Erneuerungen belastend wirkte.

Durch die allgemeine Kostensteigerung und die sinkenden Einnahmen im Personen- und Güterverkehr mußten Fremdgelder verwendet werden, aber eine Aufzehrung des Aktienkapitals durch Überschuldung ist ohne schwerwiegende Konsequenzen nicht möglich.

V 3023 1.000 PS
die stärkste Lok
der EBO



Eine der bau-
fälligen Brücken



Diese Kommission soll die noch ungelösten technischen und wirtschaftlichen Probleme untersuchen und hält dabei engen Kontakt mit der Flughafenplanung. Dabei muß natürlich auch die Entwicklung des Umlandes berücksichtigt werden. Ein kräftiges Wachstum der Städte Kaltenkirchen, Ulzburg und Norderstedt wird möglicherweise die Entscheidung über den Bau einer Schnellbahn beschleunigt notwendig machen.

Unabhängig davon werden Überlegungen angestellt, den Flughafen Hamburg-Kaltenkirchen frühzeitig aus Richtung Barmstedt mit einem Bundesbahnanschluß zu versehen. Von Kaltenkirchen aus bietet sich diese Möglichkeit ebenfalls. Wahrscheinlich ist die Lösung, eine Bahnstrecke von Elmshorn über Barmstedt zum Flughafen zu legen, die beste und wirtschaftlichste.

Die Anschaffung des Wagenparks, der Güterzugloks und die Erneuerung des Streckenabschnittes Elmshorn - Barmstedt mit stärkeren Schienen und Schwellen in Schotterbettung sowie der Bau von Verladeeinrichtungen und der Brücke über die Offenau u.v.a.m. waren ohne Zuschüsse von Bund und Land (Mineralölsteuer) und Fremdfinanzierung nicht zu bezahlen. Als eine Maßnahme des vorhandenen finanziellen Spielraums ist darum die Erhöhung des Stammkapitals der EBO auf DM 1.000.000 im Jahre 1969 anzusehen. Aber schon einige Jahre später wiesen die stagnierenden und zum Teil sinkenden Einnahmen im Verkehr und die Ausgaben an Personalkosten und neue Investitionen auf dem Ostabschnitt wiederum Bilanzverluste auf. Brücken, die die Strecke in Henstedt-Wohld, bei Nahe und in Grabau überquerten, mußten erneuert werden; zwischen Sülfeld und Bad Oldesloe wurden die Schwellen ausgetauscht und Schienenstöße verschweißt und unterschottert. Eine Überführung der EBO über die Autobahn A 7 gab der Verwaltung Anlaß für eine generelle Erneuerung des Streckenabschnittes Ulzburg - Alveslohe. Bei dem geplanten Bau des Flughafens "Kaltenkirchen", dessen südliches Gelände die EBO-Eisenbahn tangiert hätte, war in den ersten Entwürfen der Flughafen-GmbH. ein Anschlußgleis für die Versorgungsanlagen vorgesehen. Dieses hätte bei einer Verwirklichung des Projektes für die EBO die Sanierung bedeuten können.

Doch spätestens hier muß festgestellt werden, daß fast immer, wenn sich konkurrierende Interessen der Gesamt-Betriebsführung VHH/AKN mit denen der EBO berührten, die EBO den kürzeren zog. So waren in den letzten Entwürfen der Flughafen-GmbH. die Versorgungsanlagen des geplanten Flughafens in der Nähe der AKN zu sehen, und zwar bei Nutzen. Der Nachteil einer fehlenden selbständigen Verwaltung ist noch an weiteren Beispielen zu erkennen: So wurde der Personenverkehr in Henstedt und Wakendorf II durch neu eingerichtete Buslinien angezapft, und eine rückläufige Beförderung in diesem Abschnitt war die Folge. Für die Gemeinden und interessierten Fahrgäste sicherlich eine zu begrüßende Einrichtung; jedoch hätten hier die Interessen der Bahn ihre Berücksichtigung finden müssen. Ein ähnliches Verhalten war auch in der Vertretbarkeit von Risiken festzustellen, wobei eingeräumt werden muß, daß der verantwortliche Mensch in seiner Entscheidung frei ist. Dieses konnte in den siebziger Jahren seine Bestätigung finden, als betriebseigene Analysen und später ein Gutachten der Herren Prof. Krage und Dipl.-Ing. Jesberg von der Technischen Universität Hannover über die Zukunft der EBO erstellt wurden. Das Hamburger Abendblatt schrieb am 25. Mai 1973: "Die insgesamt negative Kostensituation spricht aus wirtschaftlicher Sicht für eine Stilllegung der gesamten Bahn." Aus verkehrspolitischen Gründen wäre zwischen Barmstedt und Elmshorn eine Aufrechterhaltung im öffentlichen Interesse vertretbar.



Die Belegschaft kämpfte verzweifelt um ihre Bahn



DER MINISTER
FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN

Pressereferent

Abteilung

VII/14

Gesch.-Zelch.

(Bitte bei Antwortschreiben vorschickendes Gesch.-Zelch. angeben)

23 Kiel, den 25. Juni 1973

- Pressemitteilung -

Unterlagen für die Sonderpressekonferenz am 25. 6. 1973
in Barmstedt:

Minister Dr. Westphal zur EBOE

Die Teilstrecke Elmshorn-Barmstedt der Elmshorn-Barmstedter-Oldesloer Eisenbahn AG (EBOE) bleibt für den Personen- und Güterverkehr voll aufrechterhalten. Das beschloß die Landesregierung in ihrer jüngsten Kabinettsitzung. Wie der Minister für Wirtschaft und Verkehr, Dr. Jürgen Westphal, dazu am 25. 6. 73 in Barmstedt erklärte, habe man diesen Beschluß trotz der damit auf das Land zukommenden besonders hohen finanziellen Belastung und entgegen einem wissenschaftlichen Gutachten, das aus betriebswirtschaftlichen Gründen für eine Stilllegung der gesamten Bahn plädiert, im Interesse der Fahrgäste und der verladenden Wirtschaft sowie aus nahverkehrspolitischen Gründen gefaßt. Damit könnten 75 Prozent aller bisherigen Fahrgäste die Bahn weiter benutzen. Auch der in diesem Gebiet besonders wichtige Baumschulenverkehr bleibe aufrechterhalten.

Wie der Minister weiter mitteilte, wird für den Personenverkehr auf dem restlichen Streckenabschnitt Barmstedt-Bad Oldesloe als Ersatz ein Omnibus-Linienverkehr eingerichtet. Diese Umstellung werde voraussichtlich in den großen Schulferien erfolgen. Der Güterverkehr werde bis nach Abschluß der diesjährigen Ernte aufrechterhalten. Im Interesse der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung im Raum Bad Oldesloe soll aber das Teilstück zwischen Bad Oldesloe und dem Industriegebiet Blumendorf für einen Anschlußverkehr über diesen Zeitpunkt hinaus bestehen bleiben.

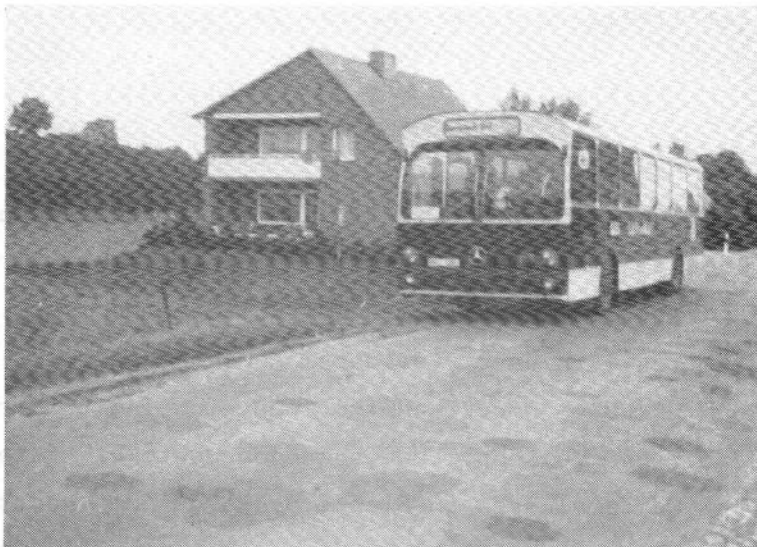
- 2 -

Diese und unzählige Veröffentlichungen in den Zeitungen zwischen Elmshorn und Bad Oldesloe lösten eine stürmische Reaktion bei der Bevölkerung aus. Die politischen Parteien in den Gemeinden und Städten mobilisierten die Bürger. Es gab Proteste in unvorstellbarem Ausmaß nach Kiel. Freunde der Eisenbahn aus dem Raum Hamburg, Umweltschützer und einzelne Bürger schrieben an das Amt für Wirtschaft und Verkehr. Landtagsabgeordnete richteten Anfragen an die Landesregierung. Versammlungen in Elmshorn, Barmstedt, Henstedt und Sülfeld, begleitet von Demonstrationen, waren in diesen Wochen keine Seltenheit. Städte, Gemeinden und Gewerbetreibende setzten sich für die Erhaltung der EBO-Strecke ein. Der Deutsche Gewerkschaftsbund, die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und die Belegschaft der EBO zeigten in diesen Wochen und Monaten eine Aktivität, wie wohl nie zuvor in diesem Raum. Das Kameradschaftswerk, in dem Ruheständler und Eisenbahner zusammengeschlossen sind, ließ eigene Plakate drucken, die dem Bürger zeigen sollten, wie weit entfernt der nächste Bahnhof bei einer Stilllegung sein würde. Die Personalräte suchten die Aufsichtsräte auf, Presse und politische Parteien entlang der Strecke wurden informiert. Vom Landtagspräsidenten über den Ministerpräsidenten zum Minister blieb kein Verantwortlicher der Landesregierung von Briefen und Resolutionen verschont. In Betriebsversammlungen mußten sich die Herren der Verwaltung den Fragen der Belegschaft stellen. Unterschriften-Sammlungen unterstrichen die außergewöhnliche Empörung über die beabsichtigte Stilllegung. Als einzige Gemeinde an der Strecke hat sich Sparrieshoop an diesen Protesten nicht beteiligt. Die Landesregierung, durch die unzähligen Eingaben und massiven Proteste unter Druck geraten, ging, vertreten durch ihren Verkehrsminister, zur Gegenoffensive über. In dem erwähnten Artikel des Hamburger Abendblattes hieß es: "Rettung der EBO kostet über DM 30 Millionen, Kreis Segeberg und viele Gemeinden sollen zur Kasse gebeten werden." Dieser Artikel zeigte bereits deutlich, was von der bevorstehenden Entscheidung zu erwarten war.

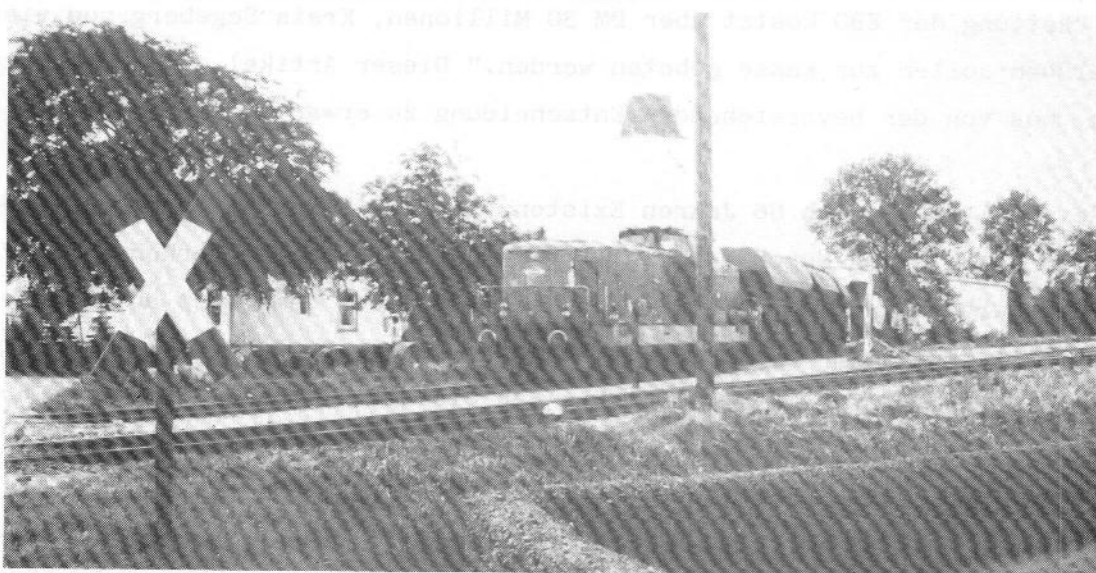
Am 25. Juni 1973, nach 66 Jahren Existenz der EBO-Eisenbahn, wurde der Beschluß der Landesregierung durch den Minister für Wirtschaft und Verkehr, dem Vorstand und der Personalvertretung sowie den Vertretern der Gemeinden und Städte in der Gaststätte "Zum Pilz" in Barmstedt bekanntgegeben. Er lautete gekürzt: Einstellung des Schienenverkehrs ab Barmstedt bis Bad Oldesloe im Jahr 1973, Einführung eines Ersatzverkehrs durch Omnibusse.

Für die Belegschaft wurde ein Sozialplan in Aussicht gestellt und für die betroffenen Gemeinden der Ausbau ihrer Straßen. Die Trasse Barmstedt - Ulzburg, auf der 1972/73 allein bis zur Gemeindegrenze Langeln noch 1,5 Millionen DM

1. Bus des Schienenersatz-
verkehrs aus Richtung Bad
Oldesloe trifft in
Wakendorf II ein



Bus in Alveslohe

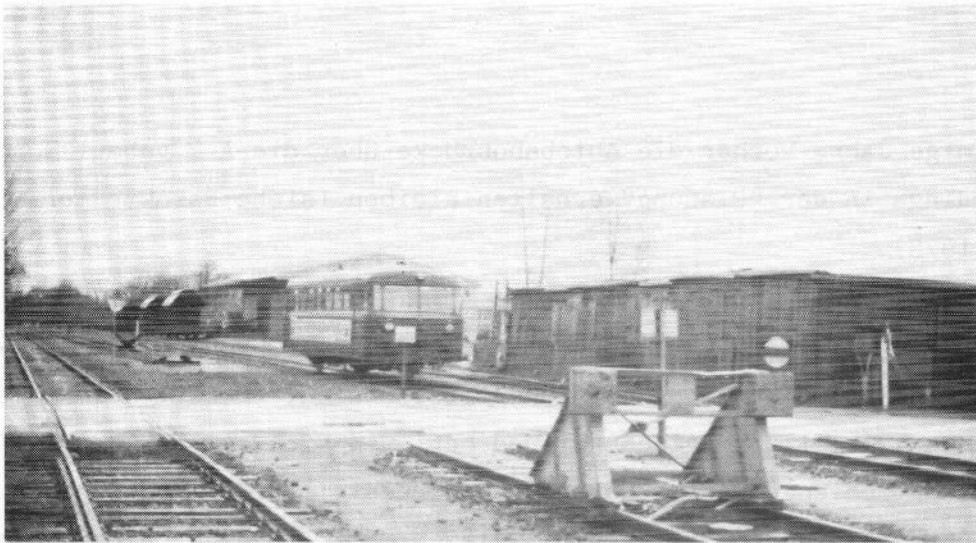


Die AKN bediente weiterhin Alveslohe im Güterverkehr

investiert und einige Jahre vorher die Autobahnbrücke über die A 7 gebaut worden war, sollte allerdings in der "Planung" erhalten bleiben (siehe Barmstedter Zeitung vom 26.6.1973).

Die Protestwelle gegen den Beschluß schien nicht abzubauen. Obwohl dieser eindeutig war, ließen die politischen Oppositionsparteien nicht locker. Kommunale Vertreter traten nun zum Teil energisch auf und beriefen sich auf den Regionalplan, in dem doch der Schienenbetrieb der EBO sichergestellt sei. Wörtlich war in der Segeberger Zeitung vom 21.7.1973 zu lesen: " ... man hat diesen Plan außer Kraft gesetzt. Das ist einfach unzulässig und für den Normalbürger unbegreiflich." Der Bürgermeister von Wakendorf zweifelte die Behauptung der Landesregierung in dem gleichen Artikel an, " ... daß der Wagenpark und der Schienenkörper total auf seien." Ironisch gesagt: "Die sind immer noch so stark, daß nachts auf der Strecke Panzer befördert werden können ...". Der Betriebsrat richtete nochmals einen Appell an die Öffentlichkeit und verwies dabei auf einen Alternativplan der Verwaltung. Danach wären nur 4,5 Millionen DM erforderlich, um die gesamte Strecke für die nächsten 10 Jahre sicher befahrbar zu halten. Der Minister für Wirtschaft und Verkehr wies am 15.8.1973 in einer Presseerklärung die Annullierung der Entscheidung zurück und setzte polemischen wie sachlichen Protesten gegen den Beschluß der Landesregierung ein Ende. Der Personenschienenverkehr von Barmstedt in Richtung Bad Oldesloe ist mit Ablauf des 29. Sept. 1973 und der Güterverkehr am 22. Dez. 1973 eingestellt worden. Gleichzeitig erfolgte am 30. Sept. 1973 die Aufnahme des Schienenersatzverkehrs im Auftrage der EBO durch die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH). Bad Oldesloe erhielt die Möglichkeit, eine Verbindung zum Bahnhof Blumendorf zu behalten, da das Industriegelände in diesem Bereich lag. Die AKN bediente Henstedt zunächst noch mit Güterwagen; wegen der ausgebauten Strecke in Richtung Alveslohe wird heute noch Alveslohe als Anschlußgleis genutzt. Die Verwaltung und der Betriebsrat nahmen nach dem Beschluß vom 25. Mai 1973 Verhandlungen auf, um einen "Interessenausgleich und Sozialplan" zu erstellen. Es sollte hier festgestellt werden, daß der Vorstand VHH/AKN/EBO, insbesondere der Vorstand der Finanzen, ein harter aber sachlicher und fairer Verhandlungspartner war. Die Gewerkschaft der Eisenbahner gab dem Betriebsrat den erforderlichen Rückhalt, sowie Informationen aus der Rechtsabteilung des Hauptvorstandes.

In der Belegschaft gab es zur gleichen Zeit einen großen Widerstand gegen eventuelle "Versetzungen" zur AKN. Die langjährige Betriebszugehörigkeit machte eine existenzielle Veränderung überaus schwer, obwohl der Sozialplan finanzielle



Wie bei der Eröffnung 1896 war Barmstedt wieder Endbahnhof

Weichen und Gleise
wurden in Schotter
verlegt



Die kleine 240 PS-Lok-MAK- reichte nun für den Gütertransport aus

Kirsch im Landtag um EBO-Stillegung

Entschädigungen beinhaltete. Von 58 Eisenbahnern übernahm die AKN die Bahnunterhaltungsarbeiter sowie einige Lokführer und Bedienstete der Bahnhöfe. Ein Teil ging vorzeitig in den Ruhestand, andere wurden zu Busfahrern umgeschult. Es blieben der EBO noch 27 Eisenbahner.

Wie bei der Eröffnung 1896 war nun wieder Barmstedt der Endbahnhof. Gleise und Weichen wurden in Schotter verlegt, die Rückfallweiche auf dem Ostende des Bahnhofs ausgebaut. Das Gleis 2 endet vor dem Bahnübergang Nappenhorn mit einem Prellbock. Auf Drängen der Personalvertretung wurde die Installation einer Signalanlage forciert. Im weiteren Verlauf der Rationalisierung hat die Zugleitung der AKN in Ulzburg-Süd den Zugleitverkehr der EBO übernommen. Die Nebenerkstatt Barmstedt betreut weiterhin die Triebfahrzeuge und eine kleine 240 PS-MaK-Lok. Größere Reparaturen werden in der AKN-Hauptwerkstatt Kaltenkirchen ausgeführt. Zur Überführung wird der alte Schienenweg benutzt.

Durch die Teilstillegung bedingt, ging der Güterverkehr um 90 % gegenüber dem Vorjahr zurück, der Busbetrieb brachte leichte Zunahmen der Beförderungsfälle. Hier sind die Vorteile des Linienverkehrs unverkennbar, und zwar durch das Anfahren in der Ortsmitte und die Einrichtung mehrerer Haltestellen. Aber auch der Güterverkehr in Barmstedt und Sparrieshoop war in den nächsten Jahren weiter rückläufig. Die Einnahmen verminderten sich und schafften ein erhebliches, aber auch zu erwartendes Defizit.

Die Bundesbahn hatte im Auftrage der Landesregierung Untersuchungen angestellt, um den Streckenabschnitt Elmshorn - Barmstedt zu übernehmen; sie ist jedoch zu dem Ergebnis gekommen, eine Übernahme abzulehnen.

Kenner der Eisenbahnprobleme wurden hellhörig, als der Minister für Wirtschaft und Verkehr aus Kiel bekanntgab, daß die Trassenführung der Autobahn 23 Hamburg - Itzehoe ebenerdig erfolgen sollte (siehe Barmstedter Zeitung vom 9.1.1976). Das bedeutete für die EBO eine Überführung und damit für den Bund Kosten von ca. DM 3 Millionen. Seitdem wollten die Stimmen in der Presse über eine gänzliche Stillegung der EBO nicht mehr verstummen.

Inmitten öffentlicher Auseinandersetzungen feierten die Belegschaft und die Ruheständler 1977 das 70-jährige Jubiläum ihrer Bahn. Dieses Mal mit einem schlechten Gefühl, denn die Existenz stand wieder zur Diskussion. Alle politi-

Krach im Landtag um EBOE-Stillegung

KIEL / BARMSTEDT. In der aktuellen Stunde des Kieler Landtages ist es vorgestern zu heftigen Kontroversen zwischen der SPD und Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Jürgen Westphal über die drohende Stillegung der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn (EBOE) gekommen.

Die SPD berief sich dabei erneut auf Informationen, nach denen die Landesregierung Bonn die Stillegung vorgeschlagen habe, um Zuschüsse für den Busersatzverkehr auf der Strecke Barmstedt — Elmshorn zu erhalten. Daraus, so die SPD, kön-

ne geschlossen werden, daß die Stillegung praktisch bereits eine beschlossene Sache sei.

Dagegen versicherte Westphal erneut: „Eine Entscheidung ist noch nicht gefallen. Sie wird erst nach Anhörung aller Betroffenen gefällt, ist aber noch vor den Sommerferien zu erwarten.“ Auch Ministerpräsident Dr. Gerhard Stoltenberg, der sich zum Schluß in die Debatte einschaltete, unterstrich diese Auffassung. Allerdings gab er zu, daß eine Fachabteilung des Wirtschaftsministeriums „vorsorglich“ um eine Auskunft zur EBOE-Stillegung in Bonn nachgesucht habe.

In die Auseinandersetzungen zwischen

Regierung und Opposition griffen besonders die sozialdemokratischen Abgeordneten Berend Harms (Heede) und Jochen Harms (Elmshorn) und Uwe Gunnesson aus Flensburg ein. Sie wollten wissen, ob bereits Preisvergleiche für den Betrieb zwischen Schiene und Straße vorliegen. Ferner äußerten sie ihre Sorge über das Schicksal der bisherigen EBOE-Angestellten und fragten nach einem Sozialplan. Ohne auf nähere Einzelheiten einzugehen, erklärte Minister Westphal, daß im Falle einer Stillegung die sozialen Belange der Angestellten zufriedenstellend berücksichtigt würden.

13. 11. 5. 78



Die eindrucksvollste Demonstration war die der Barmstedter Jugend

Verkehrslösungen

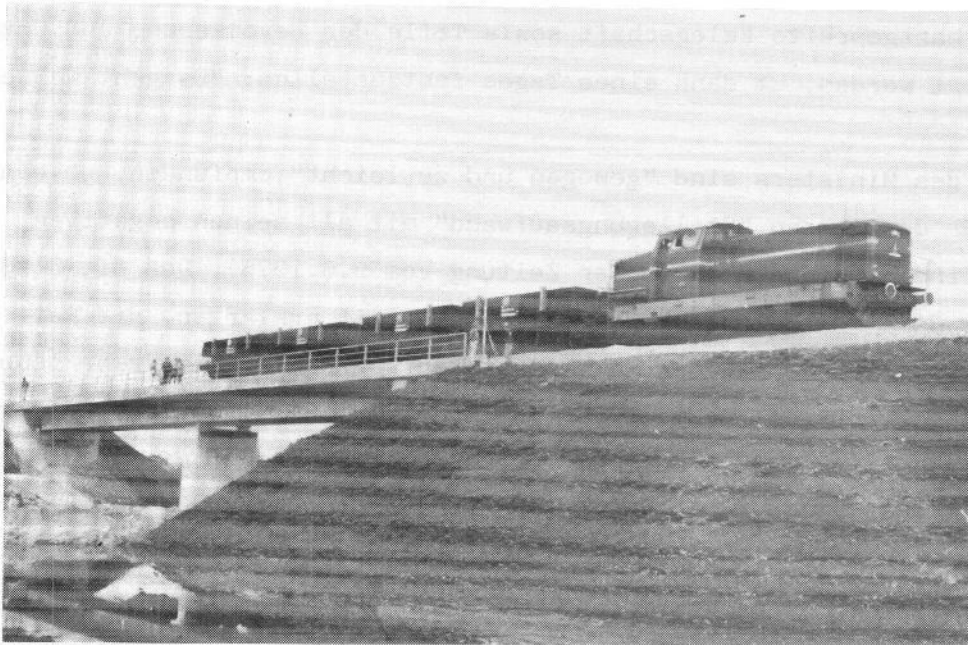
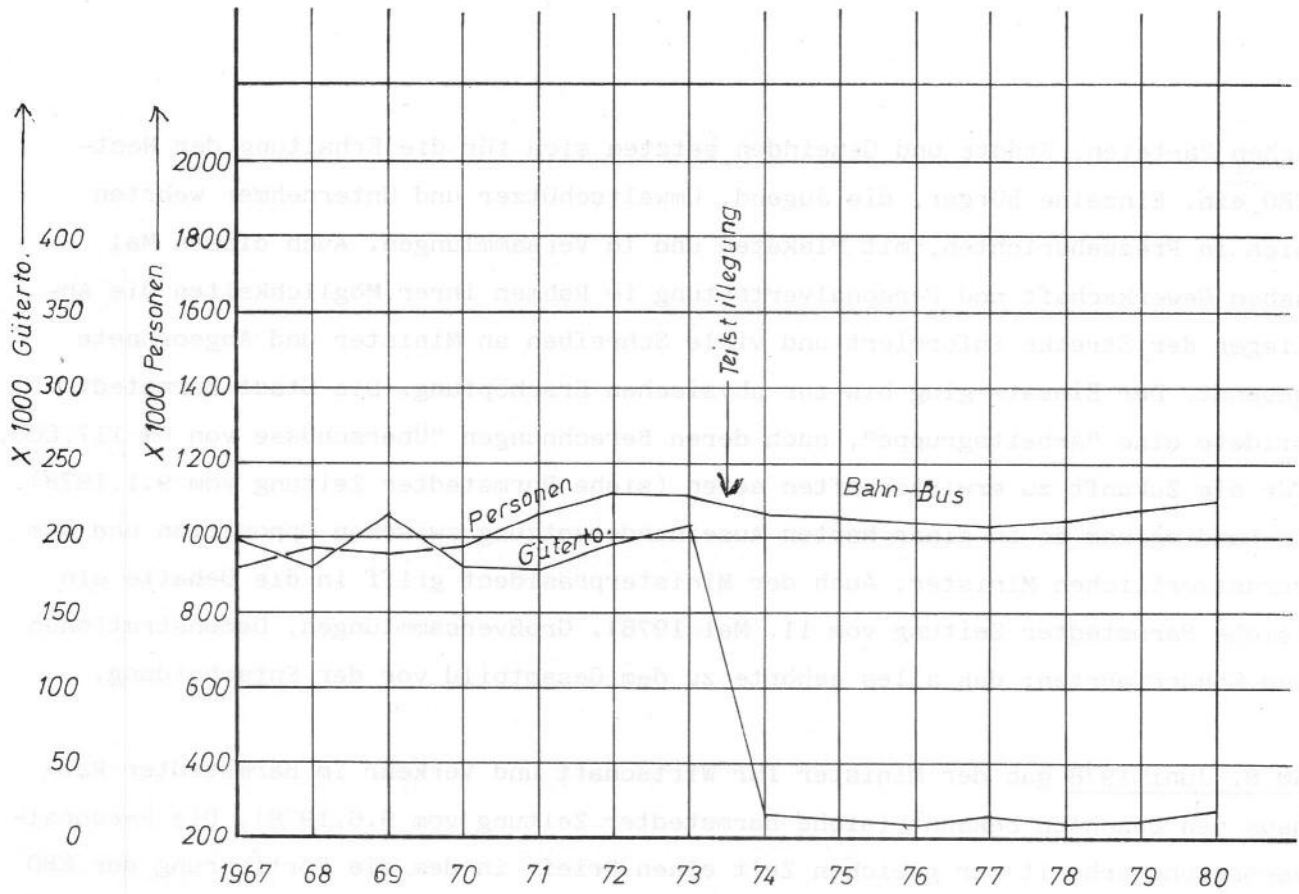
schen Parteien, Städte und Gemeinden setzten sich für die Erhaltung der Rest-EBO ein. Einzelne Bürger, die Jugend, Umweltschützer und Unternehmer wehrten sich in Presseberichten, mit Plakaten und in Versammlungen. Auch dieses Mal haben Gewerkschaft und Personalvertretung im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Anlieger der Strecke informiert und viele Schreiben an Minister und Abgeordnete gesandt. Der Einsatz ging bis zur physischen Erschöpfung. Die Stadt Barmstedt bildete eine "Arbeitsgruppe", nach deren Berechnungen "Überschüsse von DM 117.000,-" für die Zukunft zu erwirtschaften seien (siehe Barmstedter Zeitung vom 9.1.1978). Im Landtag kam es zu einer harten Auseinandersetzung zwischen Opposition und dem verantwortlichen Minister. Auch der Ministerpräsident griff in die Debatte ein (siehe Barmstedter Zeitung vom 11. Mai 1978). Großversammlungen, Demonstrationen und Sonderfahrten; das alles gehörte zu dem Gesamtbild vor der Entscheidung.

Am 8. Juni 1978 gab der Minister für Wirtschaft und Verkehr im Barmstedter Rathaus den Beschluß bekannt (siehe Barmstedter Zeitung vom 9.6.1978). Die Personalvertretung erhielt zur gleichen Zeit einen Brief, in dem die Fortführung der EBO als Schienenverkehr zugesagt wurde.

Bei allem Dank, der Jedem, der sich für die EBO eingesetzt hat, aufrichtig zukommt, muß hier die Frage erlaubt sein: "Mußte dieses Fluktuieren wirklich sein?" War in Kiel durch das umfangreiche Gutachten von 1973 nicht bekannt, wieviel Defizit dieser Streckenabschnitt ohne den Güterdurchgangsverkehr einfahren würde? Mußte die hartgeprüfte Belegschaft sowie Teile der Bevölkerung und Unternehmen verunsichert werden, um dann eines Tages festzustellen: "Es geht weiter!"

Die Begründungen des Ministers sind "gewogen und zu leicht" empfunden, um eine Rechtfertigung für den ganzen "Stillegungsaufwand" mit all seinen negativen Auswirkungen zu finden (siehe Barmstedter Zeitung vom 9.6.1978). Daß die Stadt Barmstedt und die Gemeinde Bokholt-Hanredder sich bereit erklärten, die Reinigung des Bahnhofsgeländes bzw. der Haltepunkte zu übernehmen, ist zwar lobenswert, jedoch kein gewichtiges Argument für die Erhaltung der EBO. Ebensowenig die Zusagen der Industrie- und Handelskammer, ein höheres Frachtaufkommen für die Zukunft in Aussicht zu stellen, ist freundlich gemeint, aber sicherlich weitgehend von der wirtschaftlichen Konjunktur abhängig. Es gab auch nach diesem Beschluß noch parteipolitische Diskussionen, wer wohl mehr zum Erfolg beigetragen hätte, doch dieses sollte hier nicht weiter verfolgt werden. Grundsätzlich galt für die Verwaltung AKN/EBO, sich auf zukunftsorientierte Aufgaben zu konzentrieren. Endlich konnten die lange geplanten Fahrkartenautomaten bestellt und aufgestellt

Verkehrsleistungen



Belastungszug auf der neuen Brücke über der A 23

werden. Informationsstände an den Haltestellen wurden denen des Hamburger Verkehrs-Verbundes angepaßt und installiert, Bahnsteige asphaltiert und dem Bedarf entsprechend verlängert. Die Firma Landhandel Glückstadt bekam schließlich grünes Licht für den Aufbau ihrer Verladeeinrichtung auf dem Gelände des Güterbahnhofes Barmstedt. Die alten, treuen Kunden wie die Firmen S. Abel und Züchner mit erst erneuerten Gleisanschlüssen sowie die Baumschulen und Gewerbetreibende konnten nun wieder mit der EBO als Transportmittel rechnen und entsprechend disponieren.

Inzwischen hat die Landesregierung in Kiel ihre Verhandlungen mit dem Hamburger Senat weitergeführt, um zu einem Konsens zu kommen. Wie die Elmshorner Nachrichten am 10. Febr. 1981 schrieben, hätten die Verhandlungen nach "7-jähriger Dauer" zu einer Einigung geführt. Jeder der beiden Vertragspartner wolle sich in Zukunft mit 50 % an dem entstehenden Defizit beteiligen und die beiden Nebenbahnen EBO und ANB sollten in die AKN eingegliedert werden.

Damit war der Weg frei für die Gesellschaften, die Fusion vorzubereiten.

Seit dem 4. August 1981 ist die Eingliederung der EBO-Eisenbahn in die Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn AG. vollzogen. Die rechtliche Bezeichnung ist nun: AKN - Betriebsteil Barmstedt. Ihre Eigenständigkeit hat diese Bahn für eine zeitgerechte Lösung eingetauscht. Sie kann in der Leistung als flexibles Nahverkehrsmittel wesentlich dazu beitragen, Barmstedt und Umgebung mit dem "Ballungsgebiet Hamburg" zu verbinden. Einst als Ost-Westverbindung von Südholstein und Tangente des Hamburger Raumes erbaut, wird sie weiter als Bindeglied im Verkehrsverbund und zur Entlastung der Straßen der Öffentlichkeit dienen.

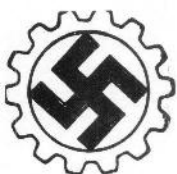
AKN - Betriebsteil Barmstedt

G u t e F a h r t !



Spende der EBO-
Eisenbahner

Verband
Deutscher Privateisenbahnbeamten
Bezirks-Verein
(Ebmstern-Barmstedt-Oldesloot Eisenb.)
Programm
für
die Weihnachtsfeier
am
Sonntag den 1. Dezember 1909
Nachm. 3 Uhr im Hotel des Gastwirts Kröger
in Wakenholz II.



Die Deutsche Arbeitsfront

Schwierige Sanierung durch die wirtschaftlichen Verhältnisse be-
dingt und durch den späten Zeitpunkt,

Schuld auch der damaligen Gewerkschaftsführer, wir müssen
dies heute ausbaden.

Wenn nun die Klein- und Privateisenbahnen sich wirtschaftlich
erholen, so nicht nur an die Sozialpolitik denken,

Aufgabe des Betriebsführers ist es, lebens- und konkurrenzfähige
Betriebe zu schaffen, Sorge zu tragen für Erhaltung des Arbeits-
platzes für seine Gefolgschaftsmitglieder.

Über die Bedeutung und Wirtschaftslage der Klein- und Privat-
eisenbahnen veröffentlichte der Leiter der Reichsverkehrsgruppe
Schienenbahnen, Stadtrat Pg. Johannes Engel, einen Artikel in der
DAZ. Er kam u. a. zu der Überzeugung, dass die Lage der Kleinbahnen
wohl ernst, aber nicht hoffnungslos ist..

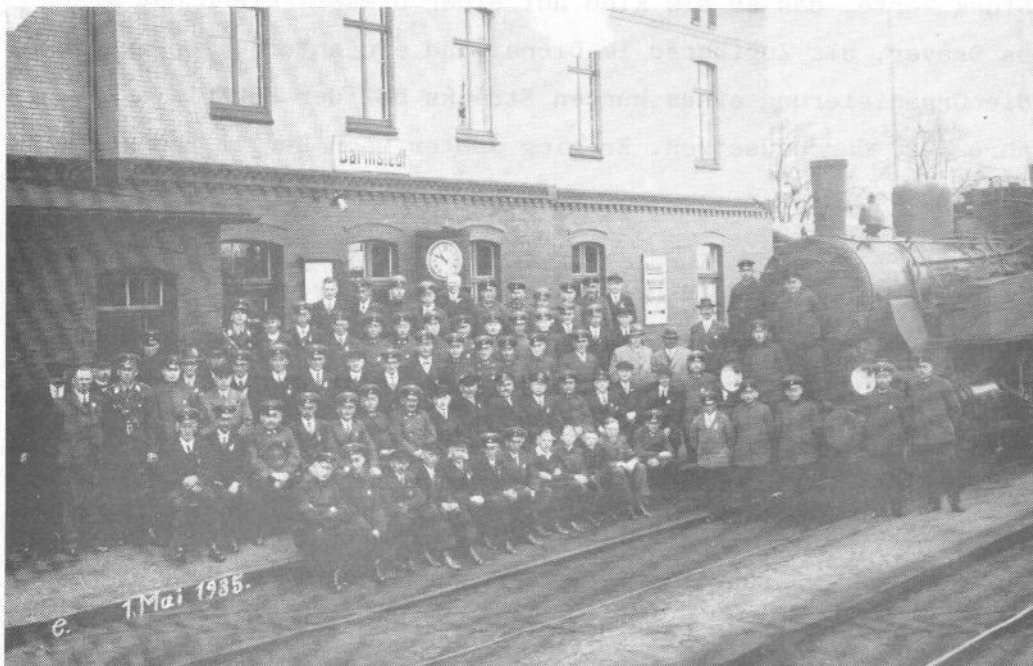
Die Belegschaft und ihre Funktionäre

Die Belegschaft der EBOE hat schon recht früh eine starke Bindung zur Eisenbahner-Gewerkschaft gezeigt. Es mag an der Eigenart des Berufes liegen, der eine hohe Risikobereitschaft fordert, oder an dem Einzelnen, der sich schuttsuchend in dem großen Gewerkschaftsverband geborgen fühlt. Andererseits aber war die frühe Erkenntnis vorhanden, daß nur in einer starken Organisation eine humane Arbeitswelt zu schaffen sei. Schon in den Jahren 1907 bis 1921 hat ein Kollege namens Claus Dreyer von sich reden gemacht. Er verstand es, die Eisenbahner mit ihren Familien, die an der ganzen Strecke verteilt wohnten, zu Betriebs- und Weihnachtsfeiern zusammenzuführen. Kollege Ernst Grandt (83) erinnert sich noch gern an das erste Stück Torte, das er als Kind auf einer dieser Feiern hat essen dürfen. Dieser Claus Dreyer, als Zugführer im Dienst und ein guter Gewerkschafter, schaffte es durch die Organisierung eines kurzen Streiks bei der EBOE, die Reichsbahnbesoldung im Jahre 1920 durchzusetzen. Er ging später nach Berlin und wurde preußischer Landtagsabgeordneter.

Das 25-jährige Jubiläum der EBOE fiel in die allgemeine Krisenzeit Anfang der dreißiger Jahre. An diesen Tag im Jahre 1932 erinnern noch einige Fotos und eine von dem damaligen Kollegen und späteren Arbeitsdirektor, Ernst Göttische, unterzeichnete Gedenkschrift. In der Periode des "Dritten Reiches" kam es zu einem wirtschaftlichen Tiefgang des Unternehmens. Hier zeigte sich, wie stark die Belegschaft mit ihrer Bahn verbunden war. Sie bot der Verwaltung eine dreimonatige Kürzung der Löhne und Gehälter an, und die Pensionen wurden um 25 % gekürzt. Die damalige "Arbeitsfront" erreichte zwar eine Aufhebung dieses finanziellen Opfers, doch es ging auf Kosten der schwer errungenen Reichsbahnbesoldung, die nun bei Neuanstellungen zu einem allmählichen Abbröckeln der Besoldung und zu den Klein- und Nebenbahntarifen hinführte. Zwar war es eine Pflicht, mit dem Direktor am 1. Mai im "Gleichschritt" zum Übertragungsort der obligatorischen Führerrede zu marschieren, doch die finanzielle Kürzung wurde von den Betriebsführern nicht mitgetragen. So berichtete es der Kollege Johann Zabel, der sich im sozialen Bereich besonders durch seine menschliche Einstellung hervortat und viele Jahre in der Betriebsvertretung und im später gegründeten Kameradschaftswerk mit Erfolg tätig war. Der Krieg verlangte vom Personal und dessen Familien die gleichen unsinnigen Opfer, wie dies bei der ganzen betroffenen Menschheit auf unserem Globus der Fall war. Bezogen auf diese Bahn hieß das, die unzähligen Truppen- und Nachschubtransporte, mit Lazarett- und D-Zügen, von Berlin nach Westerland, und die



Direktor und Belegschaft zur 1. Mai - Veranstaltung



Nachkriegsbeschriftung
auf dem Güterwagen



Betriebsratsvorsitzender der EBO
Otto Münster nach dem Kriege

armseligen Flüchtlingszüge in ihre Fahrpläne mit einzubeziehen. Der damalige Slogan "Räder müssen rollen für den Sieg" wurde hier bis zur Neige ausgekostet. Hinter diesen Leistungen der Bahn standen persönliche Opfer des Personals an Leben, Gesundheit und in Form von Mehrleistungen und materiellen Entbehrungen. Die Nachkriegszeit ließ eine normale Betriebsführung der EBOE nicht zu. Ein ausgelauchtes und abgefahrenes Unternehmen versuchte nach einem verlorenen Krieg krampfhaft zu überleben. Besatzungsmacht, Denunzierungen, Heimkehrer und Flüchtlinge, um nur einige Stichpunkte zu nennen, schafften für die Direktion und Personalvertretung ungeheuerere Probleme. Die "Stunde Null" bot für die Gewerkschaften im allgemeinen wie für die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands im besonderen eine Neugründung an. So war es nicht verwunderlich, daß sich die Belegschaft der EBOE in ihr integrierte und bis zur Zeit der Fusion 1981 fast zu 100 % organisiert war. Der Betriebsratsvorsitzende Otto Münster erzählt heute noch von den großen Schwierigkeiten, allen 160 Kollegen in der Verteilung von Sachbezügen, sei es bei Schuhzeug oder anderen Kleidungsstücken, gerecht zu werden. Erst die Währungsreform 1948 ließ die materiellen und gesellschaftlichen Probleme lösbar erscheinen. Die Betriebsgemeinschaftskasse, die aus finanziellen Beiträgen der Belegschaft und Zuschüssen der Verwaltung bestand, wurde vom Kollegen Ernst Grandt geführt. Die Kasse unterstützte Betriebsangehörige, vor allem Kriegerwitwen und Hinterbliebene. Der Kollege und Arbeitsdirektor Ernst Göttsche interessierte sich besonders für Pensionskassenangelegenheiten.

Inzwischen galt für die EBOE, ausgenommen die Eisenbahner mit Reichsbahnbesoldung, der Eisenbahntarifvertrag für Nebenbahnen. Eine Verschlechterung trat bei der Belegschaft zusätzlich durch eine Umstellung in der Pensionskasse ein, die nur in Zukunft eine Zusatzrente bei Mitbeteiligung vorsah. Betriebsräte und Gemeinschaftskasse veranstalteten in den fünfziger Jahren Betriebsfeste in den verschiedensten Orten entlang der Strecke. Ein Fußballspiel, "Betriebswerkstatt gegen Verwaltung und Betrieb", als "Aperitif" vor dem Fest, fand großen Anklang bei allen Teilnehmern.

Nach dem Kriege wurde ein Großteil an Nachwuchskräften von der Direktion eingestellt, unter ihnen profilierte sich u. a. der Kollege Ernst Lüthans. Er gab auch dem Betriebsrat neue Impulse und man wählte ihn mit den Kollegen Otto Münster und Heinrich Gabriel in den Aufsichtsrat der Gesellschaft. Im Beisein dieser Kollegen vollzog sich die Betriebsführungsübernahme 1957 an die AKN. Es ist dem Verdienst des Kollegen Lüthans zuzuschreiben, daß bei der Übernahme

Tarifvertrag

Zwischen

dem Arbeitgeberverband der nichtbundes eigenen Eisenbahnen
in der Bundesrepublik Deutschland, Köln, Volkspartenstraße 54a,
und der

Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, Hauptvorstand,
Frankfurt am Main,

wird für den Bereich der

Barmstedt-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn

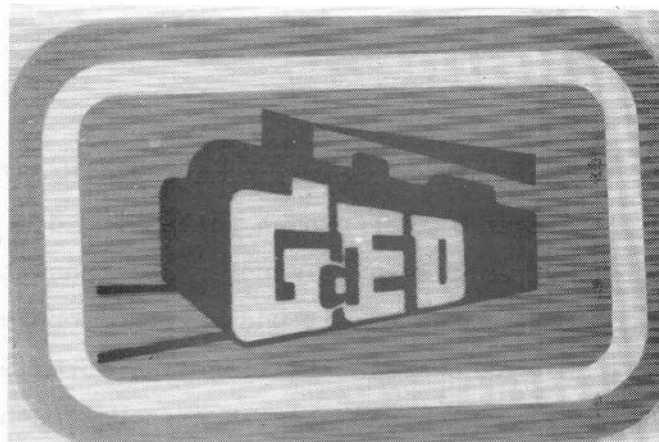
folgender Tarifvertrag geschlossen

Anstelle des Tarifvertrages für die Bediensteten der nichtbundes eigenen Eisenbahnen in der
Bundesrepublik Deutschland (ETV) vom 22. Dezember 1960 und der dazu ergangenen Er-
gänzungen gelten bis auf weiteres folgende Bestimmungen:

§ 1 Angestellte

a) Angestellte, deren Tätigkeitsmerkmale bei der Deutschen Bundesbahn als Beamten-
dienst gelten:

Für diese Angestellten und für Bedienstete, die der Pensionskasse Deutscher Eisen-
bahnen und Straßenbahnen angehören, finden die beamtenrechtlichen Bestim-



Bezirksleiter der GdED A. Krebs



Betriebsratsvorsitzender (bis Ende 1956)
E. Lüthans (links) mit Zugführer J. Zabel



Betriebsratsvorsitzender H. Stammer
um 1960



Dienststellenleiter des Bahnhofs
Barmstedt W. Lemke bis 1962

für die Belegschaft die Besoldung und die Löhne der Bundesbahn zugesagt wurden. Einen entsprechenden Tarifvertrag schloß die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) im Dezember 1957 ab. Verwaltungs- und Werkstattpersonal ging zur AKN. Durch die Betriebsveränderung schrumpfte die Belegschaft von über 120 auf 60 Mitarbeiter zusammen. Die Betriebsgemeinschaftskasse wurde durch einen Beschluß der Betriebsversammlung aufgelöst, und die Belegschaft in das Sozialwerk der Verkehrsbetriebe aufgenommen. Obwohl das Sozialwerk im allgemeinen mehr anzubieten hatte, wie z. B. ein Ferienwerk oder den kostenlosen Besuch von Weihnachtsmärchen und Sonderfahrten an Sonntagen, so fehlten doch bei der EBO die betriebsnahen Gewohnheiten wie Betriebstreffen, Verabschiedungen, Ehrungen bei Jubiläen und Krankenbesuche. Den Kontakt mit den aktiven Eisenbahnern vermißten besonders die Ruheständler. Der ehemalige Direktor Ernst Neumann lud eines Tages die Ruheständler zu einer Zusammenkunft ein. Es bestand ein großes Interesse, sich wiederzutreffen. Die Pensionäre nahmen Kontakt mit den aktiven Eisenbahnern auf, und der Betriebsratsvorsitzende Hans Stammer entwarf 1959 eine Satzung, die heute noch in abgeänderter Form für das Kameradschaftswerk EBO Gültigkeit hat. Zum Vorsitzenden wurde der Kollege Heinrich Gabriel gewählt und später der Kollege Artur Kock zum Stellvertreter, der sich auch als Betriebsrat bewährte und für die Belange der Pensionskasse einsetzte.

Der Vorsitzende des Betriebsrates Hans Stammer und der Bezirksleiter der GdED Hamburg, Albert Krebs, sowie der Kollege Ernst Wördemann, waren zur gleichen Zeit im Aufsichtsrat der EBOE und stellten sich gegen Pläne einer eventuellen Stillegung. Der Betriebsrat arbeitete Pläne zur Rationalisierung aus, um diesen Absichten entgegenzuwirken. Durch eine Indiskretion kam es unter der Belegschaft zu heftigen Auseinandersetzungen.

1962 ging der langjährige Dienststellenleiter Willy Lemke in den verdienten Ruhestand, und der Kollege Heinrich Möller wurde in Barmstedt sein Nachfolger. Zur gleichen Zeit erhielt H. Gabriel das Vertrauen der Mitarbeiter und wurde zum Betriebsratsvorsitzenden gewählt. Rückschauend kann gesagt werden, daß die sechziger Jahre zu einem "Hoch" für die Belegschaft führen sollte. Die steigenden finanziellen Einnahmen durch den Güterverkehr, aber auch ein Nachholbedarf an Personalmaßnahmen veranlaßten die Verwaltung zu einer Art "Wiedergutmachung". Beförderungen, Zulagen, Einführung der Beihilfesätze, Beamtenrechtliche Versorgung, Erhöhung der Zusatzrente für Rentner und Weihnachtsgeld für Ruheständler wurden vom Betriebsrat gefordert und durchgesetzt. Diese Erfolge konnten nur durch einen engen Kontakt zur GdED und mit geschulten Betriebsräten ermöglicht werden.

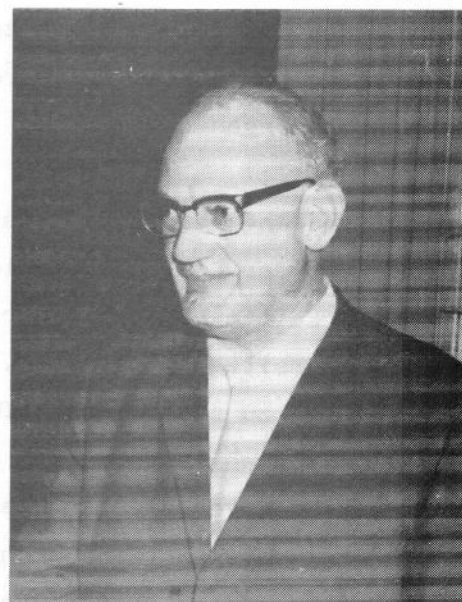
Weihnachtsfeier der
EBO in "Sibirien"



E. Grandt, der einzige Jubilar
der EBO, dem die Auszeichnung
für 50 Jahre treue Dienste
verliehen wurde.



Der heutige Bezirksleiter der GdED
Hamburg und Bürgerschaftsmitglied
W. Lohmann mit dem Betriebsratsvor-
sitzenden H. Gabriel



1. Bevollmächtigte der GdED
Ortsverwaltung Elmshorn
F. Dillmann

Betriebsfeste und Weihnachtsfeiern mit den Ruheständlern, Frauen und Kindern gehörten zu den selbstverständlichsten Aufgaben des Betriebsrates und des Kameradschaftswerkes.

Das Sozialwerk verschickte in jedem Jahr kostenlos einen Kollegen mit einem zusätzlichen Urlaub in ein Ferienziel. Die gute Zusammenarbeit im Vorstand des Sozialwerkes, in dem alle Betriebsratsvorsitzenden der VHH/AKN/ANB und EBO beteiligt waren, wirkte sich auf die Belegschaften und Ruheständler positiv aus.

Höhepunkt in dieser Phase war das Jahr 1967. Auf Vorschlag des Betriebsrates wurde für das 60-jährige Jubiläum der Bahn gerüstet. Sämtliche Bahnhöfe der EBOE wurden zu einem Schönheitswettbewerb aufgerufen, und viele Kollegen und Freiwillige fanden sich ein, um ihr Gebäude und den Fahrzeugpark zu schmücken. Am 9. Juni spielte, wie schon beschrieben, eine 30-Mann-Kapelle der VHH auf dem Vorplatz des Bahnhofs Barmstedt. Die Belegschaft feierte mit den Herren des Aufsichtsrates, des Vorstandes, der Verwaltung und den Kollegen der Gewerkschaft in der Seegaststätte am Rantzauer See. Ein bengalisches Feuer rund um den See beendete die offizielle Feier.

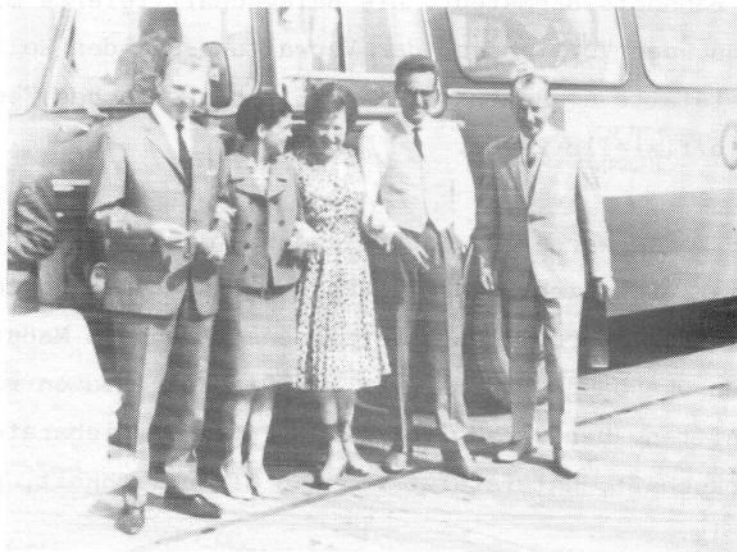
Die siebziger Jahre waren für die Belegschaft wohl die härtesten nach dem Krieg. Zwar konnte man sich nicht über die Personalmaßnahmen beklagen, jedoch deutete ein Wechsel in der Führung des Unternehmens strengere Maßstäbe bei der Beurteilung eines sicheren Oberbaues der Strecke an. Die Folge davon war die Teilstillegung des Ostabschnittes. Der verzweifelte Kampf des Betriebsrates, der Belegschaft und der Gewerkschaft, unterstützt von der Öffentlichkeit, gegen diese Maßnahmen war ohne Erfolg.

Gewerkschaft und Betriebsrat handelten in monatelangem Ringen einen Interessenausgleich und Sozialplan mit dem Vorstand aus. In einer strittigen Phase der Verhandlungen reiste der Kollege Albert Krebs mit dem Betriebsratsvorsitzenden H. Gabriel zum Hauptvorstand der GdED nach Frankfurt. Der heutige Bezirksleiter Walter Lohmann, Hamburg, der für seinen kranken Kollegen eintrat und zu dem jahrzehntelang ein vertrauensvoller Kontakt bestand, führte mit dem Betriebsrat die Verhandlungen zu einem erfolgreichen Ergebnis. Den Herren des Vorstandes, insbesondere Direktor J. Hoffstadt, Quickborn, sei hier im Namen der Betroffenen gedankt für eine zwar harte, aber faire Verhandlungsführung. Versetzungen zur AKN, Umschulungen bei der VHH und vorzeitige Pensionierungen setzten den Belegschaftsstand auf 27 Personale fest. Harte Wochen und Auseinandersetzungen, schlaflose Nächte für Betroffene und Betriebsrat hatten ein Ende.



Gesangsgruppe des Kameradschaftswerkes unter d. Ltg. von M. Stammer

Ausflügler stellen
sich den Fotografen



Weihnachtsmann W. Thoennessen
überreicht EBO-Freund H. Reher
eine Aufmerksamkeit
Vorsitzender H. Gabriel (links)



Umso enttäuschter waren die Eisenbahner der EBO, als 1977 beim 70. Geburtstag der Bahn die Reststrecke Barmstedt - Elmshorn wieder zur Disposition stand. Zwar feierten Belegschaft und Ruheständler diesen Tag, aber es standen wieder Monate der Ungewißheit und des Kampfes bevor.

Das Kameradschaftswerk hat seit der Gründung 1959 viele Feste und Ausflüge organisiert, frohe Stunden bereitet und manchem Kollegen die letzte Ehre erwiesen. Die Gemeinschaft war gefestigt, sie konnte aber dem Einzelnen die existenziellen Sorgen nicht abnehmen. Die Kollegialität wurde unterstrichen beim Errichten eines Aufenthaltsraumes, eines Abstellschuppens für Fahrräder und eines Parkplatzes für Diensthabende u. v. mehr. Für diese Einrichtungen opferten die Kollegen viele Stunden ihrer Freizeit.

Die Gewerkschaft, vor allem der 1. Bevollmächtigte der GdED Elmshorn, Fritz Dillmann, hat sich unermüdlich für die Probleme der EBO-Eisenbahner eingesetzt. Wie 1973 bei der Teilstillegung, hat er auch 1977 bei der Auseinandersetzung mit der Landesregierung seinen ganzen politischen Einfluß geltend gemacht.



Abendlieder zum Abschluß des Ausflugs



Minister Dr. J. Westphal, Aufsichtsratsvorsitzender R. Thaiß und Dienststellenleiter H. Möller-Appel (v.lks.) bei der Streckenbereisung auf Bahnhof Barmstedt 1973.

Der heutige Dienststellenleiter des Bf. Barmstedt O. Ahrens



Das Ehepaar Willy und Gerda Lemke hat wie viele andere das Kameradschaftswerk wohlwollend unterstützt

Nun, wie beschrieben, hat der Minister für Wirtschaft und Verkehr, Dr. Jürgen Westphal, die Erhaltung des Reststücks der EBOE bekanntgegeben. Die Kollegen, die nun weiter ihren Dienst verrichten dürfen, werden sich dankbar daran erinnern, wie die Öffentlichkeit, die Gewerkschaft, Betriebsrat und Funktionäre sich zum Wohle des Unternehmens einsetzten, um ihnen einen relativ sicheren Arbeitsplatz zu erhalten.

Ein unersetzlicher Eisenbahnfreund der EBO sollte bei diesem geschichtlichen Bericht nicht vergessen werden, und zwar Herbert Reher, Hamburg. Sein leidenschaftliches Engagement für diese Bahn hat der Nachwelt viele Erinnerungen hinterlassen, sei es mit Fotos, mit Filmen oder mit Skizzen.

Bei der Teilstillegung 1973 wurde u. a. der Dienststellenleiter Heinrich Möller, Alveslohe, vorzeitig in den Ruhestand versetzt. Seine Nachfolge trat der dienstälteste Kollege Otto Ahrens, Sparrieshoop, an. Er übernahm auch für den ausscheidenden Betriebsratsvorsitzenden Heinrich Gabriel, Barmstedt, 1978 die Betriebsratsarbeit. Bei der Zusammenlegung der EBO mit der AKN sorgte O. Ahrens, mit der GdED als Tarifpartner, für ein Schutzabkommen, das die Rechte der aktiven Eisenbahner und Ruheständler sicherstellte.

Die Gedenkschrift soll nicht enden, ohne allen zu danken, die sich für das Wohl der Belegschaft und der Eisenbahn-Ost-Westverbindung einsetzten; gleichwohl wollen wir den gefallenen und verstorbenen Kollegen und Mitarbeitern in Ehren gedenken.

Das Kameradschaftswerk EBO hat die Verpflichtung übernommen, für menschliche Kontakte zu sorgen. Jeder, der guten Willens ist, ob Witwe, Ruheständler oder aktiver Eisenbahner, ist eingeladen mitzuhelfen, diese schöne Aufgabe zu erfüllen.



Dienstag, den 10. Februar 1981

EBOE, ANB und AKN jetzt unter einem Hut

Gestern wurde eine entsprechende Vereinbarung zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg unterzeichnet

Von WOLFGANG WEISS

ELMSHORN. Die CDU-geführte schleswig-holsteinische Landesregierung kann, so Dr. Jürgen Westphal, mit dem „zur Zeit geschäftsunfähig“ erscheinenden Hamburger SPD-Senat doch noch schwierige Probleme lösen. Ein Beispiel dafür sieht der Wirtschafts- und Verkehrsminister des nördlichsten Bundeslandes in der gestern in Kaltenkirchen erfolgten Unterzeichnung einer Vereinbarung zwischen der Kieler Regierung und der Hansestadt über die Zusammenfassung der drei nicht bundeseigenen Eisenbahnen in Hamburg oder in den an Hamburg angrenzenden Landkreisen: Die Verkehrsbetriebe Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn AG (EBOE) und die Alsternordbahn GmbH (ANB) wurden in die Eisenbahn AG Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) integriert.

Nach mehr als siebenjährigen Verhandlungen, die zuletzt mit dem Hamburger Wirtschaftssenator Steinert geführt wurden, konnten die drei Bahnen EBOE, ANB und AKN zu einer Gesellschaft zusammengefaßt werden, an der Schleswig-Holstein und Hamburg zu jeweils 50 Prozent beteiligt sind. In diesem Verhältnis wird auch nach einer bereits im November letzten Jahres getroffenen Vereinbarung das entstehende Defizit, das sich im kommenden Jahr in der Größenordnung von rund acht Millionen bewegen wird, geteilt.

Die drei Bahnen wurden bereits seit etwa 15 Jahren in Personalunion vom

gleichen Vorstand geführt. Im personalrechtlichen Sinne wird sich für die 18 Mitarbeiter der EBOE und die acht Beschäftigten der ANB nichts verändern, zumindest nichts verschlechtern.

Wirtschaftsminister Dr. Jürgen Westphal hielt die Fusion der Verkehrsgesellschaften sowie die schleswig-holsteinische Beteiligung am Defizit, das dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) auf den Strecken der benachbarten Landkreise entsteht, für zwei wichtige Schritte auf dem Weg zu einer auf Dauer angelegten Zusammenarbeit mit der Hansestadt im Bereich des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs. Der HVV wird durch die finanzielle Unterstützung aus Kiel auch weiterhin eines der preisgünstigsten Verkehrsunternehmen der Bundesrepublik bleiben. Mit den Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf erreicht der HVV eine Kostendeckung von etwa 64 Prozent, die vergleichbaren Betriebe in Berlin und München erreichen lediglich eine Kostendeckung von 30 bis 40 Prozent.

Die Unterzeichnung der Vereinbarung über die Zusammenfassung der drei nicht bundeseigenen Eisenbahnen nahm für das Land Schleswig-Holstein Minister Westphal im Beisein der vier Landräte der an Hamburg grenzenden Kreise vor. Der Finanzsenator Wilhelm Nölling, der wegen Terminschwierigkeiten nicht nach Kaltenkirchen kommen konnte, hatte bereits vorher seine Unterschrift unter das Papier gesetzt.

Ab 1950 haben folgende Herren u. a. Verantwortung für das Unternehmen getragen:

Aufsichtsratsvorsitzende:

Rechtsanwalt Dr. Otto Petersen, Elmshorn
Ministerialrat Rudolf Thaiß, Kiel
Ministerialrat Rudolf Graf, Kiel

Stellvertreter:

Landräte des Kreises Segeberg
Dr. W. Alnor
Joachim Dohrenburg
Graf Schwerin von Krosigk

Vorstände:

Reg. Baumeister Ernst Neumann, Elmshorn
Dr. Ing. Hans Tappert, Hamburg
Max Mroß, Hamburg
Dipl.-Volkswirt Josef Hoffstadt, Quickborn
Dr. Ing. Fritz Pampel, Hamburg

Prokuristen:

Verw. Dezernent Benno Kiesler, Hamburg
Bau- u. Betriebsdezernent Peter Hansen, Hamburg
Dipl. Kfm. Dr. Hans-Walter Babbe, Hamburg
Dipl. Ing. Hans Wittenbecher, Hamburg
Finanz- u. Verw. Dezernent Bernd Nevermann, Hamburg

Betriebsratsvorsitzende und Aufsichtsratsmitglieder:

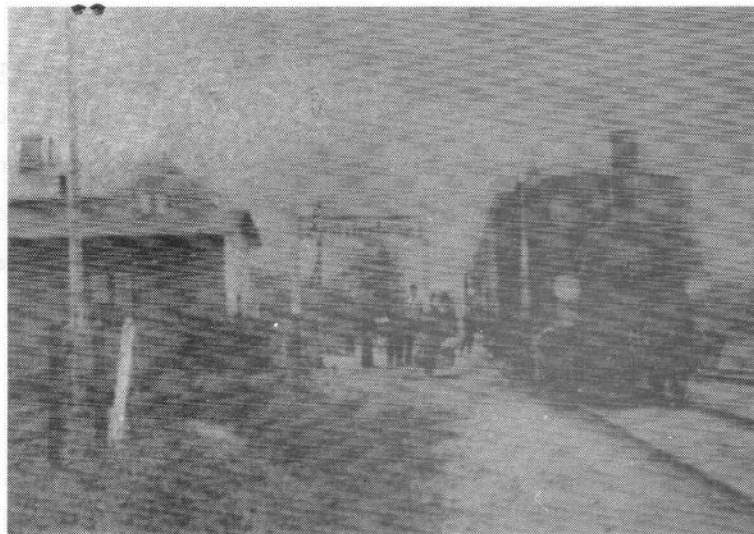
Oberlokfürer Otto Münster, Barmstedt
Oberamtsrat Ernst Lüthans, Elmshorn
Hauptsekretär Hans Stammer, Sparrieshoop
Betr. Insp. Heinrich Gabriel, Barmstedt
Betr. Insp. Otto Ahrens, Sparrieshoop

Bürgermeister und Aufsichtsratsmitglieder:

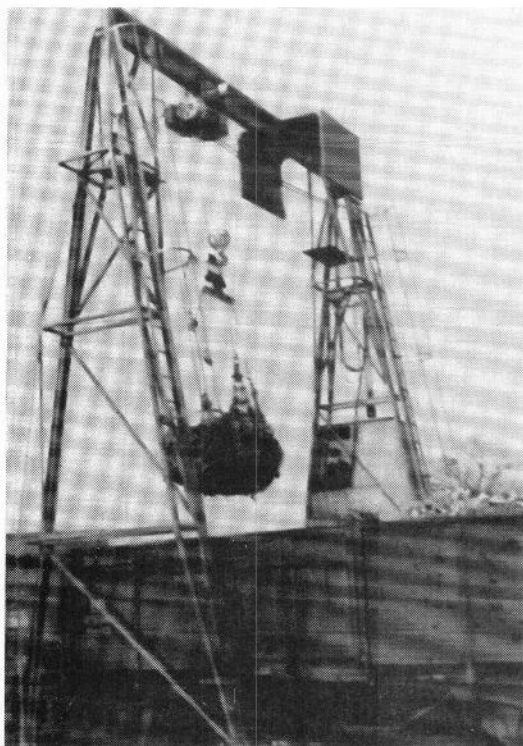
Hermann Barth, Bad Oldesloe
Gottfried Baethge, Bad Oldesloe
Wilhelm Ulbrich, Elmshorn
Kurt Semprich, Elmshorn

Dr. Dietmar Lutz, Elmshorn
Fritz Hoffmeister, Barmstedt
Henry Behrens, Barmstedt

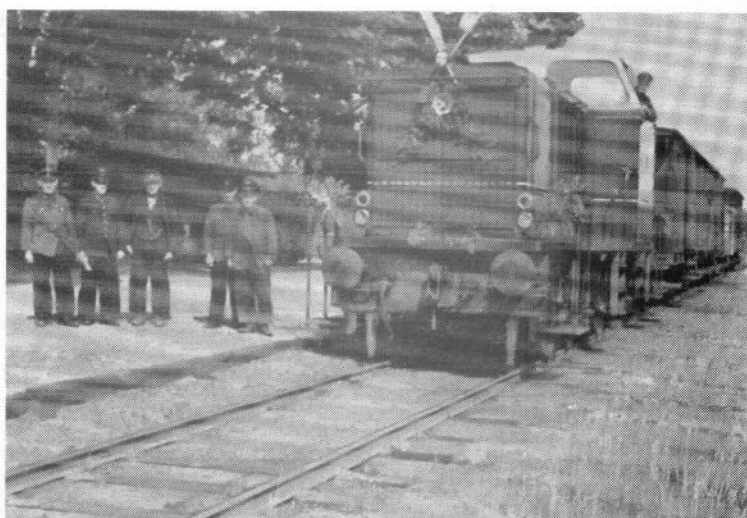
Bahnhof Sparrieshoop
um das Jahr 1900



Bahnhof
Barmstedt
1947



Rübenverladeanlage in Nahe



50 jähriger Jubiläumszug in
Henstedt-Kisdorf

1. Dampflokomotiven

Nr.	Bauart	Hersteller	Jahr/Werk-Nr.	Abgang
1	Cn2t	Henschel	1905/7023	1926 Verkauf
2	Cn2t	Henschel	1905/7024	1958 Verschr.
3	Cn2t	Henschel	1906/7031	1930 Verkauf
4	Cn2t	Henschel	1906/7032	1936 Verkauf
5'	Bn2t	Hohenzollern	1896/877	1918 Verkauf
6'	Bn2t	Hohenzollern	1896/878	1925 Verkauf
5''	1Ch2t	Linke-Hofmann	1925/2672	1959 Verschr.
6''	1Ch2t	Linke-Hofmann	1925/2673	1960 Verkauf
7	Cn2t	Henschel	1910/9517	1934 Verkauf
8	Ch2t	Henschel	1914/12532	1926 Verkauf
9	1C2nt	Union	1894/766	1944 Verschollen
10	1C1h2t	O & K	1930/12200	1956 Verkauf
11	1C1h2t	O & K	1940/13300	1955 Verkauf

2. Diesellokomotiven

Nr.	Bauart	PS	Hersteller	Jahr/Werk-Nr.	Abgang
V 3.021	B	110	Deutz	1945/47393	1969 Verkauf
V 3.022	D	575	MaK	1953/500007	1969 an AKN
V 3.023	B'B'	1000	KHD	1968/58233	1975 an AKN
V 3.024'	B	240	Jung	1971/14109	1972 Verkauf
V 3.024''	B	240	MaK	1954/220021	vorhanden

3. Dieseltriebwagen

Nr.	Bauart	PS	Hersteller	Jahr/Werk-Nr.	Abgang
VT 3.01	A 1	65	Gotha	1933/30257?	1961 Verkauf
VT 3.02	A 1	65	Gotha	1934/1626	1966 Verschr.
VT 3.03	A 1	70	Gotha	1936/2470	1970 Verkauf
VT 3.04	B'2'	180	Credé	1951/30932	1971 Verkauf
VT 3.05	1A'A1'	180	MAN	1935/127395	1965 Verschr.
VT 3.06	A'A'	300	MAN	1958/143553	1967 Verkauf
VT 3.07	A 1	150	Uerdingen	1961/68639	vorhanden
VT 3.08	A 1	150	Uerdingen	1961/68640	vorhanden
VT 3.09	A 1	150	Uerdingen	1967/72837	vorhanden
VT 3.10	A 1	150	Uerdingen	1968/73620	vorhanden
VT 3.11	A 1	150	Uerdingen	1954/60044	1974 Verschr.
VT 3.12	A 1	150	Uerdingen	1952/57324	1973 Leihfzg.

4. Steuerwagen

Nr.	Bauart	Hersteller	Jahr/Werk-Nr.	Abgang
VS 3.51	VS 2	Uerdingen	1961/68641	vorhanden
VS 3.52	VS 2	Uerdingen	1962/67363	vorhanden
VS 2.60	VS 2	Uerdingen	1960/67368	vorhanden (AKN)

5. Mittelwagen

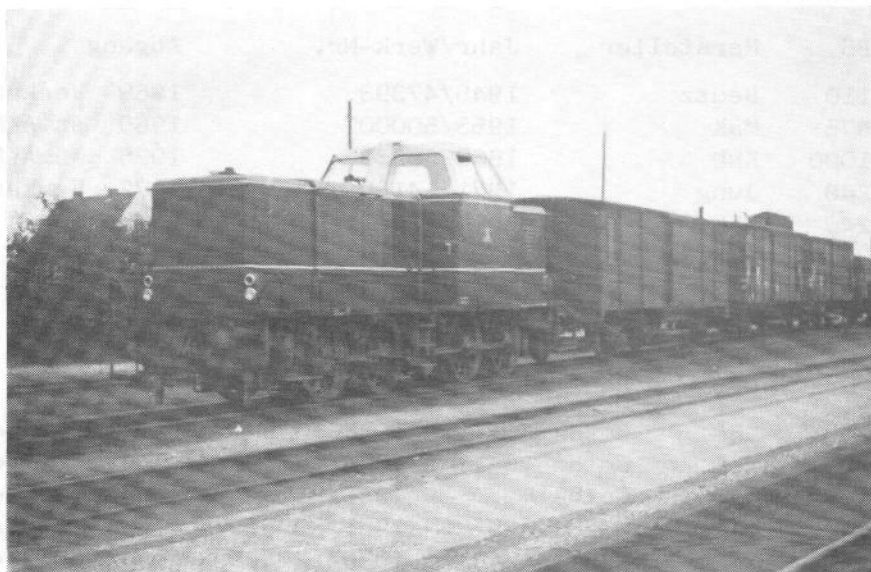
Nr.	Bauart	Hersteller	Jahr/Werk-Nr.	Abgang
VM 3.90	VM 2	Uerdingen	1954/60045	vorhanden

Verschr. = Verschrottung

V 3021

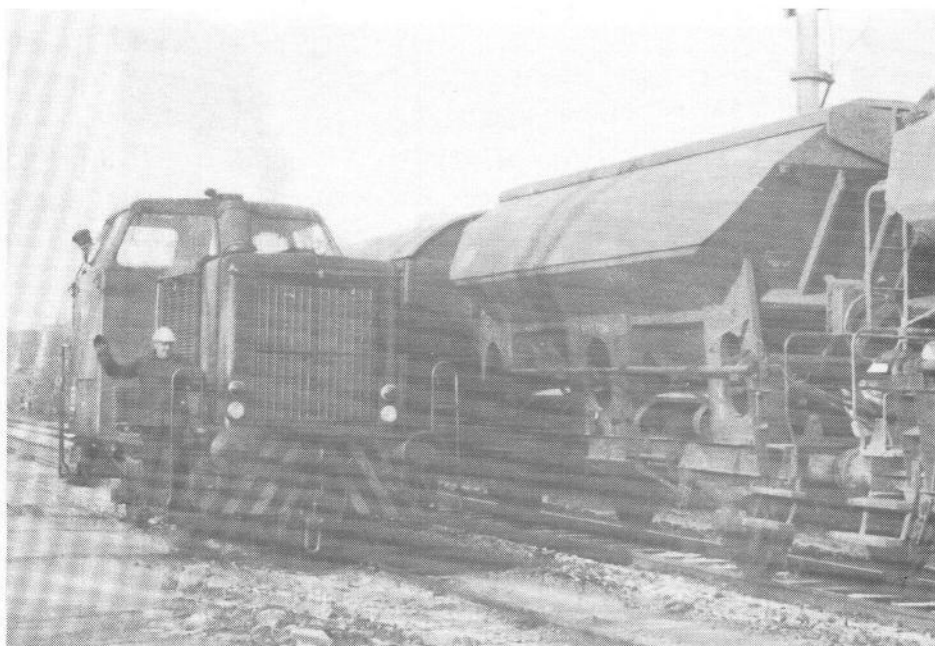
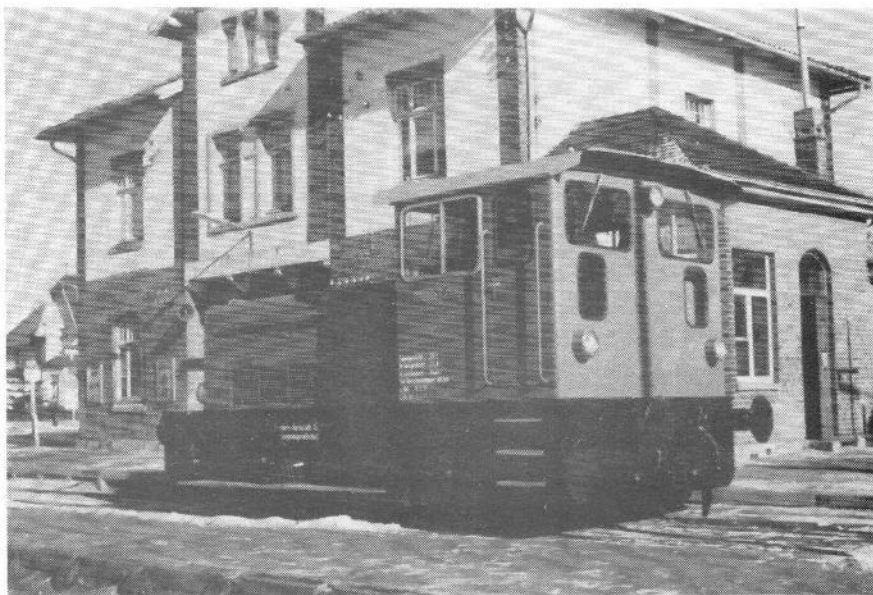


V 3022

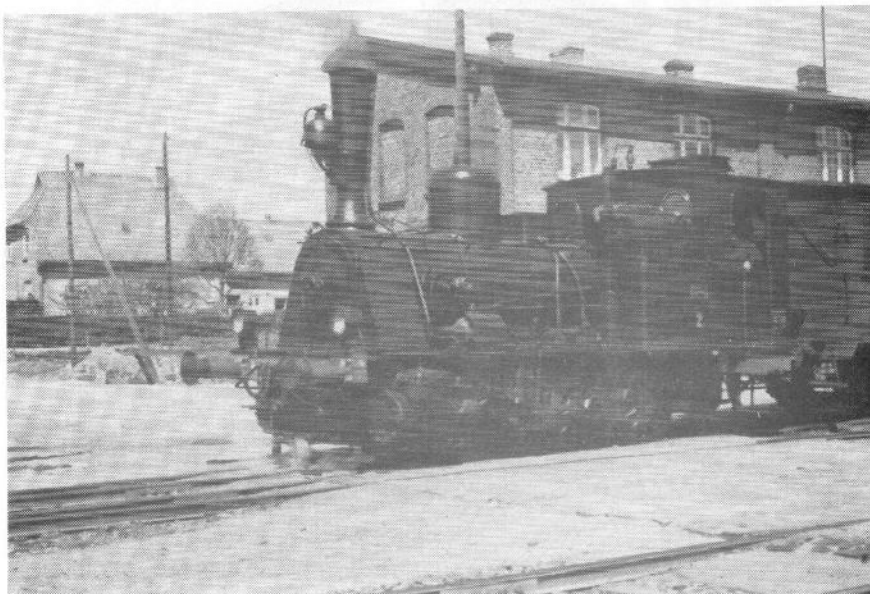


V 3023

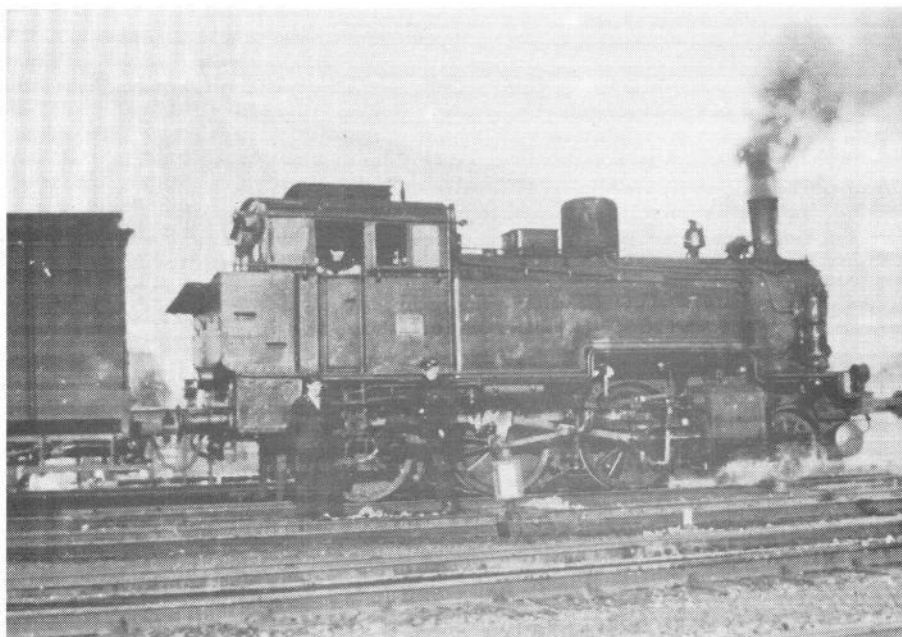




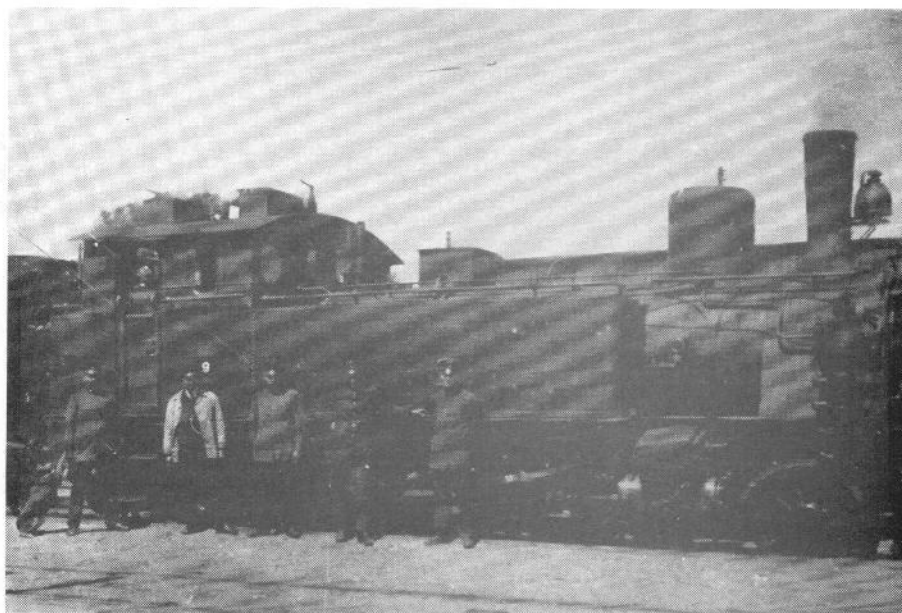
Lok Nr. 2

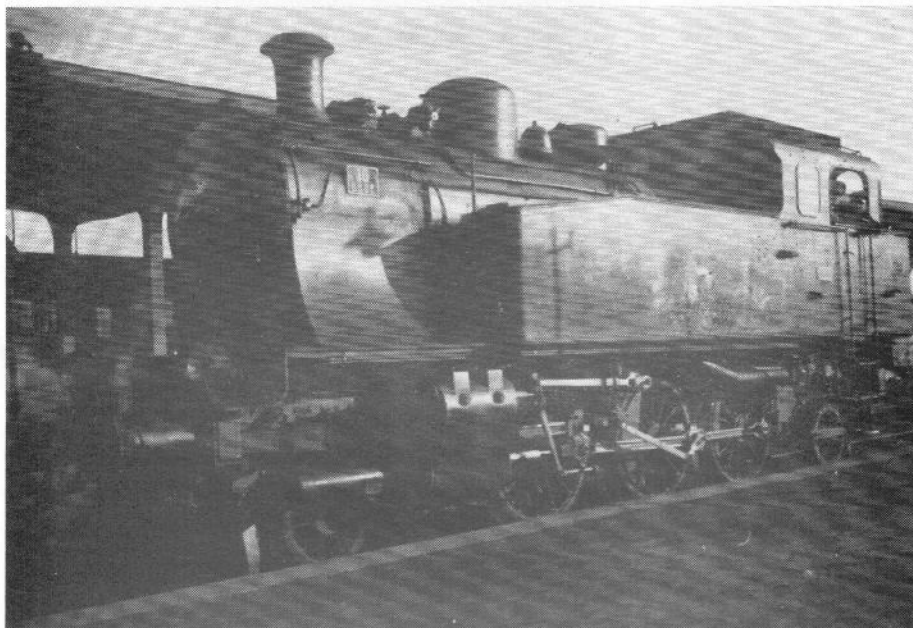


Lok Nr. 6



Lok Nr. 9





Lok Nr. 10

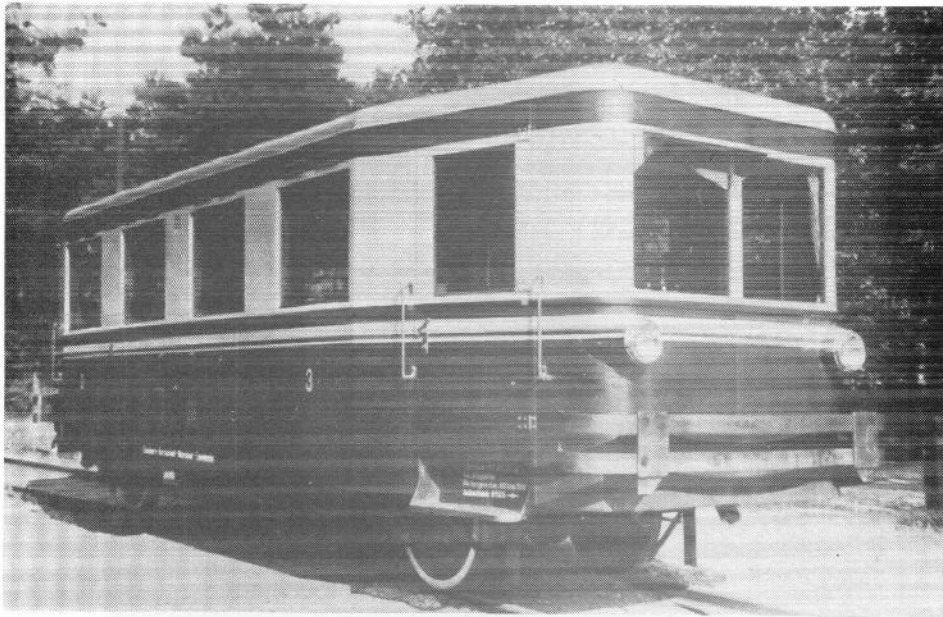


Lok Nr. 11 bei
Lieferung 1940

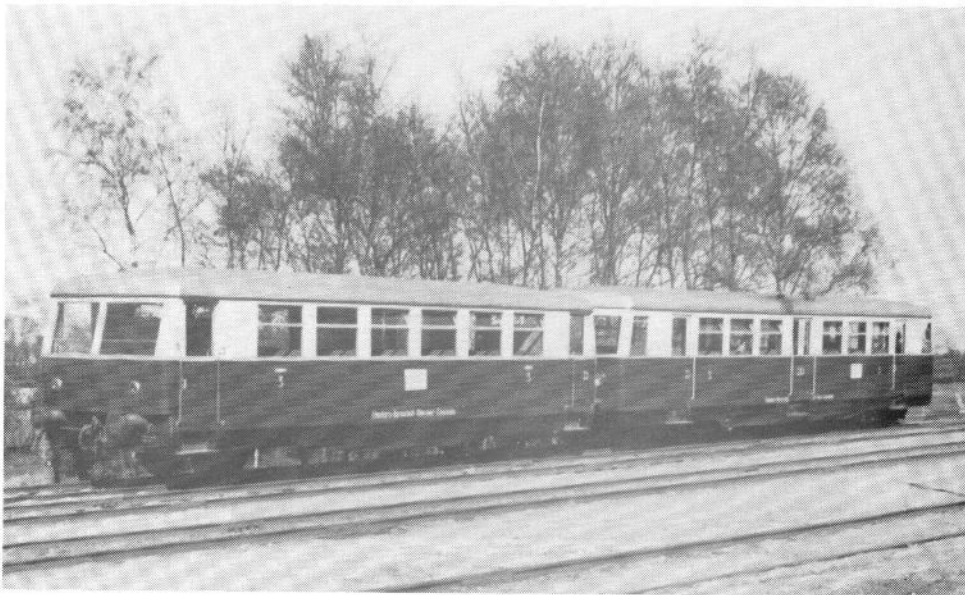


Lok Nr. 11 mit
Güterzug in
Ulzburg

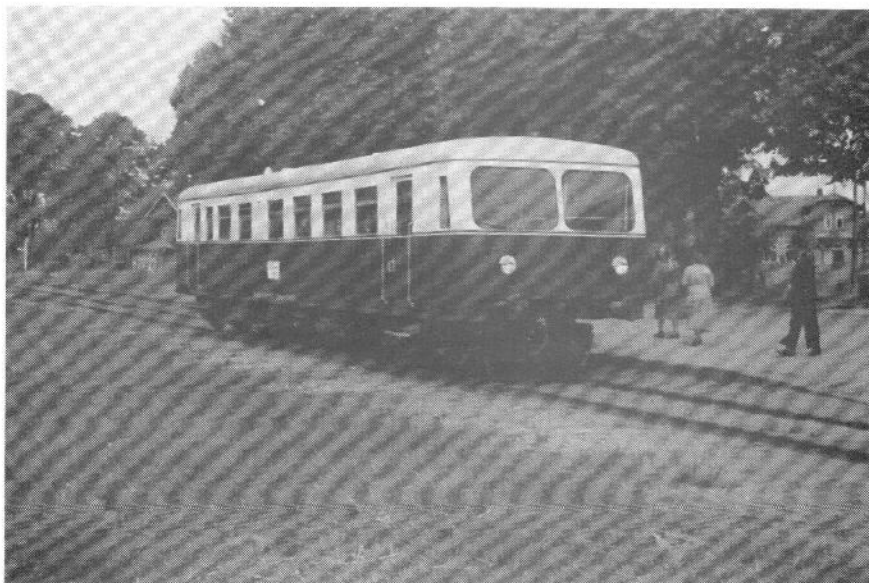
VT 301



VT 304



VT 305 in
Henstedt-Kisdorf

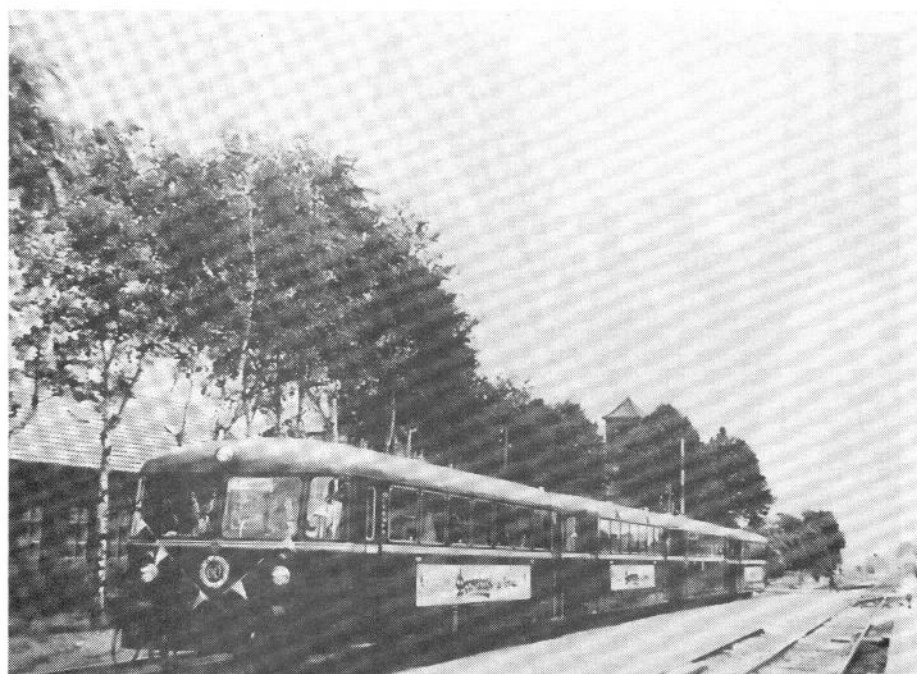




VT 306



VT 309



Schienenbusse

Wie oft schon sind die Worte aus Schülermund gesagt,
ob scherzend oder ärgerlich, danach wird nicht gefragt.
Gemeint sind verspätete Züge der alten EBOE.
Die vielen Pünktlichen aber, die tun den Spöttern weh,
der Vorstand hat dies erfahren und da Spott macht ihn nicht froh
kürzt er einfach den Namen, nun heißt sie EBO.
Die Schüler aber grübeln, es ist ihr gutes Recht;
doch das Bummeln Ohne Ende, ist ohne Ende schlecht.

Aus der
Festschrift
60 Jahre
EBO
1967



Abräumkommando



38.