Über den **Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V.**

Der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. hat sich zum Ziel gesetzt, Schienenfahrzeuge zu sammeln, zu restaurieren und zu erhalten, die im norddeutschen Raum auf Straßen– und Eisenbahngleisen in der Vergangenheit das Bild des öffentlichen Nahverkehrs geprägt haben.

www.vvm-museumsbahn.de

Über die **Oskar Alexander Kurbahn** Bad Bramstedt

Seit den frühen 1930er Jahren verkehrte eine Moorbahn mit 600mm Spurweite zwischen dem Hamanns Sumpf und der Kurklinik in Bad Bramstedt. Der gewonnene Torf wurde dort im Rahmen von Rheumabehandlungen verwendet.

Ein ca. 1,4km langer Streckenteil im Hamanns Sumpf wird bis heute in betriebsfähigem Zustand gehalten und kann im Rahmen von Moorführungen besichtigt und befahren werden.

www.kurbahn-bad-bramstedt.de

Wir danken den zahlreichen weiteren Unterstützern.
Ohne Ihre Hilfe wäre diese Ausstellung nicht möglich.

Abdruck mit freundlicher Genehmigung des

Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V.
(gemeinnützig)

Eisenbahnmuseum
Lokschuppen Aumühle

Zur Ausstellung in Wakendorf II

Wir wollen dem 50. Jubiläumsjahr zum Betriebsende der EBOE einen würdigen Rahmen geben.

Eine Zeitreise in Bildern - von Elmshorn nach Bad Oldesloe wollen wir die Strecke noch einmal zum Leben erwecken, Zeitzeugen zu Wort kommen lassen und einmalige historische Aufnahmen von allen Stationen der Strecke, sowie Relikte aus der aktiven Zeit von „Kuddel Barmstedt“ präsentieren. Erfahren Sie mehr über die wirtschaftliche Rolle der Ost-West Verbindung im südlichen Schleswig-Holstein und tauchen Sie ein in die faszinierende Eisenbahn-Technik, die unsere Dörfer einst einander nähergebracht hat.

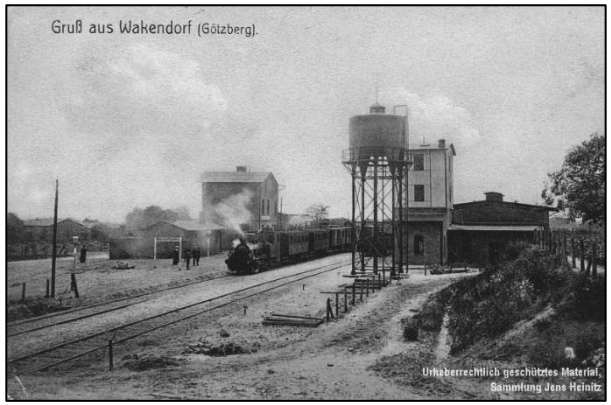
Öffnungszeiten:

27.-29.12.	16:00 – 18:00
30.12. (Tag der Eisenbahn) *	10:00 – 18:00
01.01.-03.01.	16:00 – 18:00

* Mit Sonderausstellung über die Oskar Alexander Kurbahn Bad Bramstedt (Ehem. Moorbahn der Kurklinik Bad Bramstedt)

Es gibt kalte und warme Getränke.

Der Eintritt ist frei, wir würden uns über eine kleine Spende freuen.

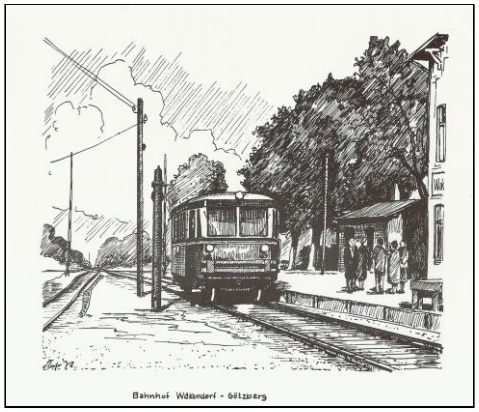


Bahnhof Wakendorf-Götzberg im Jahre 1908 mit Dampfzug aus Henstedt-Kisdorf, abfahrend Richtung Oldesloe. (Postkarte)

Ausstellung

Das war sie – die EBOE

Eine Fahrt von Elmshorn nach Bad Oldesloe



50 Jahre Betriebsende

Eine Zeitreise in Bildern und Geschichten

Vom 27. Dezember 2023 bis 03. Januar 2024

Kulturzentrum
Sandbergstr. 24
24558 Wakendorf II

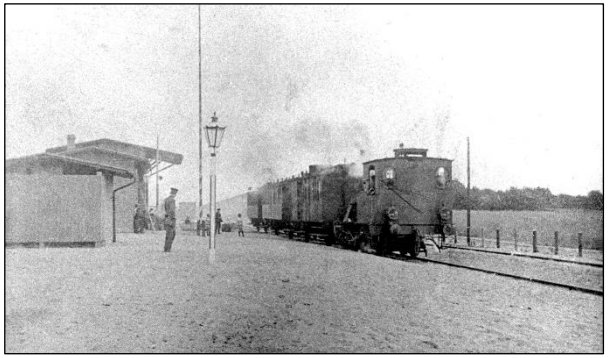
Am Anfang war…

…die Planung der Altona – Kieler Eisenbahn, und dabei vor allem die Auseinandersetzung um die Streckenführung, ob nämlich der kürzere Weg über Barmstedt oder der längere und wirtschaftlich interessantere Weg über Elmshorn gewählt würde. Beide Städte waren bereit, sich an den Kosten für den Bahnbau zu beteiligen, am Ende bot Elmshorn höher und bekam den Zuschlag. Dabei mag auch die geplante Stichbahn nach Glückstadt eine Rolle gespielt haben, die von Elmshorn aus auf deutlich kürzerem Weg zu erreichen war.

Wie dem auch sei, die erste Eisenbahnlinie Schleswig-Holsteins fuhr ab 1844, und zwar rund 10 km am Flecken Barmstedt mit seinen damals 2.500 Einwohnern vorbei. Während im übrigen Lande das Eisenbahn-Netz stetig wuchs, blieb Barmstedt auch die kommenden 50 Jahre ohne Schienen-Anschluss. Nachdem auch Hamburg und Lübeck mit einer Bahnlinie verbunden waren, wurde die Idee einer Querverbindung zwischen den Wirtschaftsräumen entlang der Lübecker und der Altona-Kieler Bahn wieder ins Gespräch gebracht, und zwar in Form einer Strecke von Oldesloe (bis 1910 ohne „Bad“) nach Elmshorn. Behördlicherseits sah man kein Bedürfnis für eine solche Bahnverbindung und lehnte sie ab. So wurde die kleinere Lösung, der Bahnanschluss von Barmstedt an das übrige Bahnnetz, zunächst allein weiterverfolgt. Nachdem die Frage, ob der Anschluss über Quickborn oder Elmshorn erfolgen sollte, zugunsten der letzteren entschieden war, gründete sich 1894 die Elmshorn – Barmstedter Eisenbahn, Baubeginn war der April 1895 und die feierliche Eröffnung am 15. Juli 1896.

Für den Personenverkehr standen zwei kleine zweiachsige Lokomotiven und fünf Reisezugwagen bereit, die für den Fahrplan mit fünf täglichen Zugpaaren und einem verstärkten Ausflugsverkehr am Wochendende ausreichten. Dazu kam eine Reihe von Güterwagen zur Beförderung landwirtschaftlicher Produkte, u.a. lebender Tiere. Eigene Anlagen gab es in Elmshorn nicht; die Bahn erhielt die Erlaubnis, in den Staatsbahnhof einzufahren.

Der preußische Staat, der den Bau der Querverbindung Elmshorn – Oldesloe ursprünglich mangels Verkehrsbedürfnis abgelehnt hatte, fand zu neuer Einsicht, genehmigte den Bau und wurde Mitaktionär. Verlangt wurde eine einheitliche Betriebsführung über die gesamte Strecke, so dass es 1902 zunächst zur Fusion der Elmshorn-Barmstedter mit der Barmstedt – Oldesloer Eisenbahn kam und somit die EBOE (Elmshorn – Barmstedt – Oldesloer Eisenbahn) gegründet wurde. Die Konzession wurde 1904 nicht nach dem Kleinbahngesetz von 1892, sondern nach dem allgemeinen preußischen Eisenbahngesetz von 1838 erteilt, was darauf hindeutet, dass die Bahnlinie in ihrer zukünftigen Verkehrsbedeutung zwischenzeitlich höher eingestuft worden war. Nach einer – für heutige Verhältnisse – kurzen Bauzeit fand die Eröffnung der durchgehenden Strecke bis Oldesloe am 9. Juni 1907 statt. Den Lokomotivpark für die auf 52,7 km Länge gewachsene Strecke ergänzten fünf dreigekuppelte Dampfloks nach dem Muster der preußischen T3.

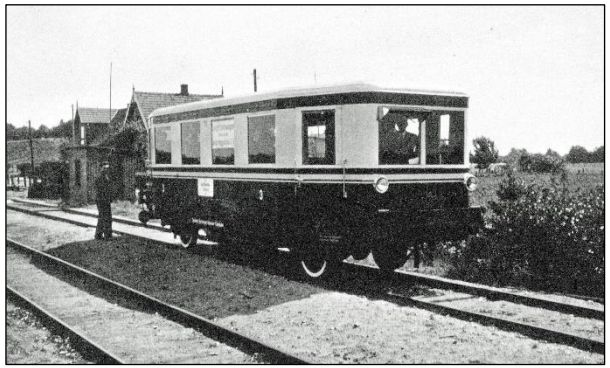


Sülfeld im Eröffnungsjahr 1907

Zwei Wirtschaftskrisen nach dem ersten Weltkrieg, die Inflation 1922/1923 und die Weltwirtschaftskrise ab 1929 bedrohten dann die EBOE in ihrer Existenz. Anfang der dreißiger Jahre war der Personenverkehr so stark geschrumpft, dass die Züge nur noch mit einem einzigen Personenwagen unterwegs waren. Der Aufwand des Dampfbetriebes führte das Unternehmen tief in die roten Zahlen. Die Rettung bestand in der Umstellung auf Triebwagenverkehr. Solche Fahrzeuge wurden zu Beginn der 20er Jahre von der Industrie entwickelt und angeboten. Eine davon war die Waggonfabrik Gotha, der nach dem Ausflug in die Produktion von Militärflugzeugen ins Zivilgeschäft zurückgefunden hatte. Sie lieferte der EBOE 1933 einen zweiachsigen, 65 PS starken Triebwagen für 40 sitzende und 30 stehende Fahrgäste.

Mit diesem Wagen ließen sich die Betriebskosten um ⅔ gegenüber dem Dampfbetrieb senken. So ermutigt, beschaffte die EBOE in den nächsten drei Jahren zwei weitere Fahrzeuge dieser Bauart, mit denen der größte Teil der Dampfzüge im Personenverkehr abgelöst wurde.

Die nächste Krise erreichte die EBOE nach 1945 durch das Wegbrechen der Durchgangsverkehre aus dem mecklenburgischen Hinterland. Der Güterverkehr, dessen Einnahmen bisher den Personenverkehr gestützt hatte, war selbst defizitär geworden. In dieser Situation bemühte sich die Bahn, auch die verbliebenen Dampfzüge auf Triebwagenverkehr und den Güterverkehr auf Dieselloks umzustellen. Credé in Kassel lieferte 1951 einen vierachsigen Triebwagen (T4) und MaK in Kiel 1953 eine vierachsige Diesellok; 1954 endete der Dampfbetrieb. Einzig die Dampflok 2 blieb noch erhalten und wurde 1958 mit einer Sonderfahrt verabschiedet.



Bei Inkrafttreten des Hamburger Verkehrsverbundes im Januar 1967 gehörten die AKN, ANB und EBOE von Anbeginn dazu, allerdings nicht auf der gesamten Strecke: die AKN war bis Kaltenkirchen einbezogen, die EBOE nur auf dem Abschnitt Elmshorn – Barmstedt (als Linie „EBO“), und das, obwohl sie in Ulzburg wieder auf das HVV-Tarifgebiet stieß. In der Folge nahm der Verkehr auf diesem Abschnitt zu, während er östlich von Barmstedt zurückging. So kam im September 1973 das Aus für diesen Teil der Strecke. Der Abschnitt Barmstedt – Ulzburg war nach der Stilllegung nicht demontiert worden, um ggf. Fahrzeuge zur Werkstatt in Kaltenkirchen überführen zu können.

Die Selbständigkeit verlor die EBOE endgültig 1981 durch die Fusion mit der AKN. Die Uerdinger Triebwagen sind seit 1992 Geschichte: heute fahren auf der A3 (ex EBO) die Doppeltriebwagen der AKN.