

# Die „Kreidebahn“ zwischen Itzehoe und Lägerdorf

von Hermann Schwichtenberg  
veröffentlicht im „Steinburger Jahrbuch 2004“



**1890: Alte Alsen'sche Kreidegrube**, links das Pumpwerk, das am 7. Juli 1913 abbrannte. Die Grube lief voll Grundwasser und wurde aufgegeben. (Foto: Archiv Heimatmuseum Lägerdorf HL)

Wer heute auf der Straße von Münsterdorf nach Lägerdorf fährt, das Münsterdorfer Gehölz durchstreift oder das Gelände der ehemaligen Alsen'schen Zementfabrik nahe der Itzehoer Delftor-Brücke aufsucht, wird kaum Spuren der einst für die Kreideverarbeitung bedeutenden Bahntrasse finden. Bis 1966 verkehrte hier die Kreidebahn, deren Spurbreite 860 Millimeter betrug. 1972 wurde die Strecke stillgelegt.

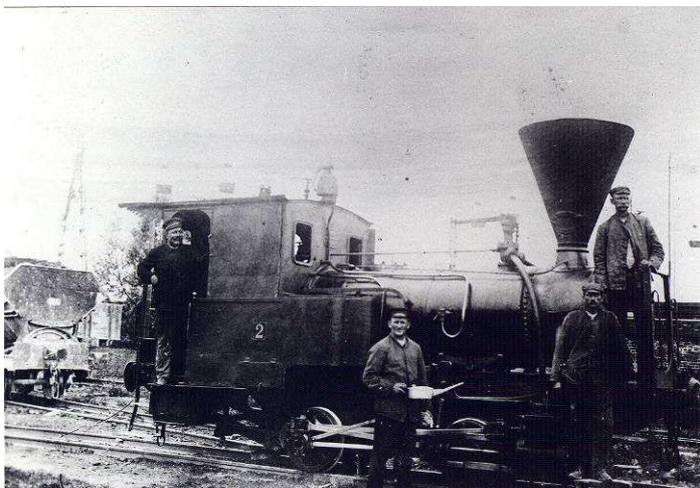
Die Geschichte der Kreidebahn begann 1862. Damals, am 15. November, kaufte der Fabrikant und Architekt Gustav Ludwig Alsen von dem Kapitän Sengstack in Lägerdorf eine Hofstelle mit 29,75 Hektar Kreideland. Noch im selben Jahr beantragte Alsen in Kopenhagen eine „Königliche Concession für die Betreibung einer Cement- und Kreidefabrik“. Diese wurde am 23. Dezember 1862 unter der Firmenbezeichnung „Gustav Ludwig Alsen & Comp. Cementfabrik Itzehoe“ erteilt. Obwohl die Kreidevorkommen auf Lägerdorfer Gebiet lagen, wurde Itzehoe aus verkehrstechnischen Gründen als Firmenstandort gewählt.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Wentorp, Lägerdorfer Chronik, Lägerdorf 1986, S. 68

Der Transport auf der Straße war damals beschwerlich. Bis 1866 gab es zwischen Lägerdorf und Münsterdorf nur einen unbefestigten Sandweg. Weiter Richtung Itzehoe ging es am Deich entlang. In einer überlieferten Notiz von Otto Friedrich Alsen, der das Werk am 29. Dezember 1863 übernahm, heißt es: „Für die Fabriken ist es eine Lebensfrage, daß die Straße von Lägerdorf nach Itzehoe geführt wird. Seit Wochen liege ich mit 28 Pferden still, weil die Wege unpassierbar sind.“<sup>2</sup>

Es war keine leichte Aufgabe, die in Lägerdorf geförderte Kreide nach Itzehoe zu transportieren. Zu Beginn der Produktionszeit fuhren vier Gespanne mit je zwei Pferden die Kreide nach Itzehoe. Bei gutem Wetter nahm jedes Gespann 2.500 Kilogramm Ladegewicht auf und transportierte es zweimal täglich auf das Alsensche Gelände an der Stör. Dort wurde es weiterverarbeitet. Später, bis 1868, wurden die Gespanne größer und konnten größere Tageslasten nach Itzehoe bringen. Am 11. August 1868 wurde die Pferdebahn in Betrieb genommen. Während bis dahin täglich maximal 30 Tonnen Kreide zur Fabrik geschafft



werden konnten, erhöhte sich die Transportlast ab diesem Datum bei zwölfstündiger Arbeitszeit auf 250 Tonnen. Bis Münsterdorf wurden die Wagen von vier Pferden gezogen. Von dort bis Itzehoe genügte dann drei Tiere, um die Wagen auf Schienen zu ziehen. 1877 wurde die Pferdebahn auf Lokomotivbetrieb umgestellt. Nun erhöhte sich die täglich transportierte Menge wesentlich. Während einer Tour zog eine Lokomotive zwölf Wagen Kreide nach Itzehoe.<sup>3</sup>

**1880: Gelände der Alsen'schen Portland Cement Fabrik.**

Lokomotive Nr. 2 „Esel“. Fahrer Karl Ernst sen., Bockskoppel.

(Foto: Archiv HL)

## Der Weg der „Kreidebahn“

Die Kreidebahn führte von Itzehoe über Schulenburg in das Münsterdorfer Gehölz hinein. Sie querte den zwischen Münsterdorf und Breitenburg-Nordoe gelegenen Mühlenweg und führte in Münsterdorf parallel zur Mühlenstraße weiter in Richtung Kirchenstraße. Dort querte sie die zwischen Münsterdorf und Lägerdorf gelegene Straße und lief östlich davon direkt auf Lägerdorf zu. Sie führte parallel zur Bockskoppel und Münsterdorfer Straße, querte die Münsterdorfer Straße dicht vor dem Steinkamp und lief weiter in den Bereich der heutigen Königsberger Straße und über die Heidestraße hinweg auf das Ringofengelände zu. Am Jahnplatz befand sich die Verladestation.

Ein Gleis führte vom Ringofengelände zum Alsenkamp in den heutigen Lägerdorfer Park. Dort war eine Werkstatt, in der Lokomotiven und Kridewagen instand gesetzt wurden.<sup>4</sup>

Die Lokomotiven fuhren zwischen Lägerdorf und Itzehoe im Pendelverkehr. Das heißt, eine Lokomotive befand sich in Lägerdorf, wo sie beladen wurde, eine zweite an der Schlemmerei in Itzehoe, und eine dritte brachte die leeren Wagen zurück nach Lägerdorf.<sup>5</sup> Damit die

<sup>2</sup> Wentorp, a.a.O., S. 70

<sup>3</sup> vgl. Wentorp, a.a.O., S. 70

<sup>4</sup> Gespräch zwischen dem Verfasser und Gerhard Korell, Leiter des Lägerdorfer Heimatmuseums, Lägerdorf 3. Juni 2003

<sup>5</sup> Gespräch zwischen dem Verfasser und Kai Jensen (Mehlbek), Münsterdorf 3. Juni 2003

Lokomotiven einander bei Gegenverkehr ausweichen konnten, war in Münsterdorf ein etwa 200 Meter langes Ausweichgleis gelegt. Dieses befand sich, von Lägerdorf kommend, vor der Querung der heutigen Oberstraße. Ansonsten war die Strecke eingleisig.<sup>6</sup>

Die Kreide wurde bis 1962 auf Schienen aus der Grube herausgefahren. Eine Fotografie aus dem Jahre 1890, die im Besitz des Lägerdorfer Heimatmuseums ist, zeigt in der Kreidegrube verlegte Schienenstränge, auf denen fünf Lokomotiven zu sehen sind, die die mit Kreide beladenen Wagen ziehen.

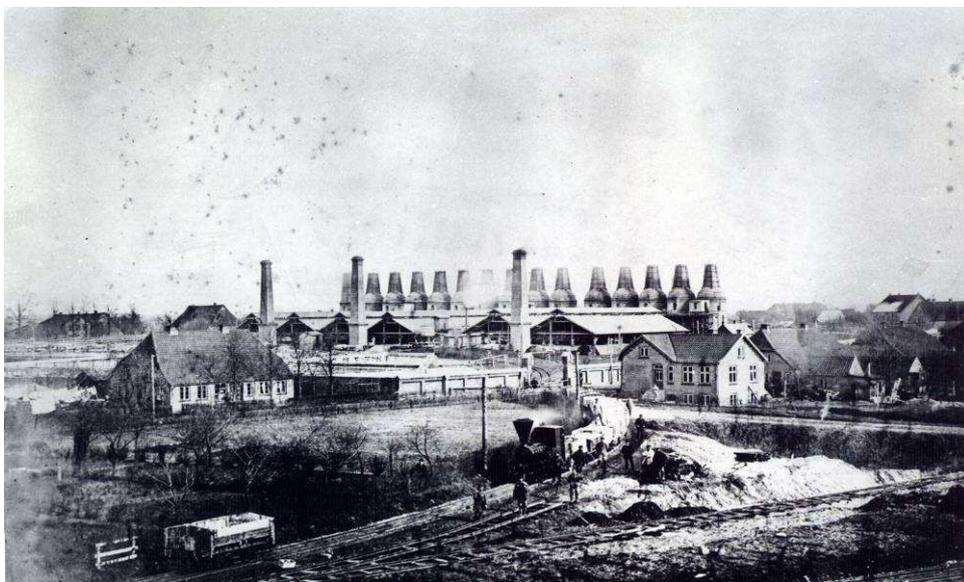


**Heute Weg zwischen Hecken:** Alter Abschnitt der Trasse in Münsterdorf, zwischen Klotzenkuhle und Sporthalle. (Foto: is/2009)

Hierzu erklärt der Leiter des Lägerdorfer Heimatmuseums, Gerhard Korell: „An der Südseite der Grube war ein Schienenstrang angelegt, der zum Ringofengelände führte. Auf dieser Schiene wurden mit Kreide beladene Loren von Lokomotiven zur Verladestation gefahren. In den Jahren danach schaffte ein Förderband die Kreide zur neu errichteten Verladestation.“ Vom Förderband fiel die Kreide in die Wagen.

Kai Jensen aus Mehlbek berichtet: „Die Lokomotiven, die die Rohkreide zuletzt von Lägerdorf nach Itzehoe beförderten, waren Diesel-Fabrikationen der Maschinenfabrik Kiel (MaK) und der Schöma-Werke aus Diepholz. Sie zogen ‚Krupp-Ardelt-Kipploren‘, so genannte Doppelkasten-Einseitenkipper, die eine Gesamtlast von 40 Tonnen trugen.

Eingesetzt wurden die Loks aber auch für den innerbetrieblichen Umfuhrbetrieb im Itzehoer



Werk. Dort wurden Perlkalk, Klinker, Kohle, Kohlen- und Kalkstaub transportiert.“

**1895: Der alte Alsen'sche Ofen** auf dem Kamp an der Rosenstraße. Der Ofen wurde 1870 erbaut und musste 1895 einem moderneren Ofen weichen.

(Foto: Archiv HL)

<sup>6</sup> Gespräch zwischen dem Verfasser und Heinrich Söhrn (Itzehoe), Münsterdorf 10. Juni 2003

## Heinrich Söhrn erinnert sich

Heinrich Söhrn aus Itzehoe, der von 1954 bis 1958 als Heizer und Rangierer auf Lokomotiven im Pendelverkehr zwischen Lägerdorf und Itzehoe mitfuhr, erinnert sich: „Meine Schicht begann morgens um sechs Uhr. Auf Anordnung des Meisters, Klaus Köhnke aus Itzehoe, begannen wir mit dem Verladen für den innerbetrieblichen Umfuhrbetrieb. Jede Dampflock zog vier bis sechs Wagen; in der Regel von der Flusspackerei bis hin zur Hafenanlage. Dort wurde dann auf die Schiffe umgeladen. Die Lokomotiven, die im Kreideverkehr zwischen Lägerdorf und Itzehoe eingesetzt waren, zogen zwölf Wagen mit einer Last von 40 Tonnen pro Wagen. Jeder Wagen hatte eine Länge von acht Metern. Die über 100 Meter lange Einheit befuhr die Strecke mit einer Geschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde. Kreuzten wir Straßen, wurde ein akustisches Signal gegeben. Nach 1958 befand sich in Münsterdorf eine elektrische Lichtzeichenanlage. Zwischen 1960 und 1962 ereignete sich am Lägerdorfer Übergang in der Stiftstraße ein Unfall. Bei Schneetreiben wurde ein Auto von einer Lokomotive erfasst. Erfahren habe ich davon in Australien, wo ich damals gearbeitet habe. Ich erhielt einen Zeitungsausschnitt aus der Norddeutschen Rundschau. Die durchschnittliche Verweildauer für den Lokomotivführer in Lägerdorf beziehungsweise Itzehoe betrug 30 Minuten. Schneller ging es in den Fällen, in denen bereits eine Lokomotive den Wagen vorgespannt war und man nach Ankunft sofort wieder abfahren konnte. Am Tag schafften wir innerhalb unserer achtstündigen Arbeitszeit sechs Touren, in Ausnahmefällen auch sieben.“

## Auf der Industriebrache „Alsen“

Zusammen mit Heinrich Söhrn suchte der Verfasser am 11. Juni 2003 Orte zwischen Lägerdorf, Münsterdorf und Itzehoe auf, die vom Schienenstrang der Kreidebahn berührt wurden oder die am Weg der Werksbahn lagen. Der Spaziergang<sup>7</sup> begann in der Schulenburger Straße in Itzehoe. Heinrich Söhrn: „Die Kreidebahn kam aus dem Münsterdorfer Gehölz herausgefahren und fuhr auf die Schulenburger Straße zu. Bevor die Bahn die Schulenburger Straße überquert und von dort zum Itzehoer Betriebsgelände weiterfahren durfte, musste sich der Lokomotivführer davon überzeugen, dass das Signal an dem Schalthaus, 50 Meter vor der Schulenburger Straße, auf ‚Grün‘ stand. War dies der Fall, durfte die Kreidebahn weiterfahren. Ansonsten musste sie warten. Das Zeichen ‚Grün‘ zeigte an, dass der Schienenstrang im Betriebsgelände für die ankommende Bahn frei und nicht durch andere Wagen besetzt war. Nach Überqueren der Schulenburger Straße setzte die Bahn ihren Weg auf einem Damm fort, der direkt auf die heutige Verbindungsstraße zwischen dem Ortsteil Wellenkamp und der sogenannten ‚Alsen Kreuzung‘ an der Ortseinfahrt nach Itzehoe zuläuft. An die Zeiten des Kreidebahnverkehrs erinnert



noch die eiserne Toreinfahrt zum Werksgelände. Die immer noch sichtbare Einfahrt befindet sich unmittelbar gegenüber der Stelle, an der der Damm geendet hat. Heute sind die Gleise abgeräumt, der Damm wird nur noch von Spaziergängern genutzt.“

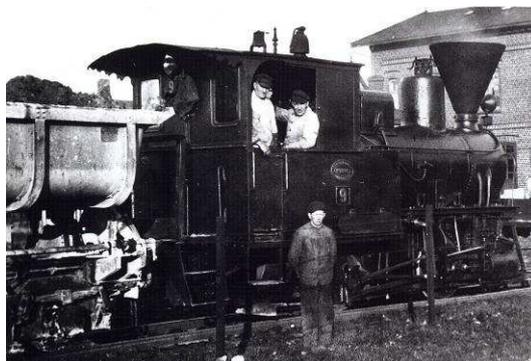
1920: Alsenskamp (Foto: Archiv HL)

<sup>7</sup> Bericht von Heinrich Söhrn am 11.6.2003

Das Schalthaus im Bereich der Schulenburger Straße wurde vom Hauptwerk mit elektrischer Energie versorgt. Heinrich Söhn: „Vom Hauptwerk führte ein Elektrokabel unter dem Damm hindurch bis zum ‚Sandloch Eichengrund‘. Über dieses Kabel wurden das Schalthaus, die Signalanlage und ein Elektrobagger, der ‚Blaue Vogel‘, der in dem Sandloch ‚Eichengrund‘ arbeitete, mit Strom versorgt.“ Das Sandloch wurde damals auch von der Kreidebahn angefahren. Söhn: „Der Sand wurde für die Weißzementproduktion benötigt und mit Hilfe der Kreidebahn ins Werksgelände transportiert.“

Auf dem Gelände der ehemaligen Alsen'schen Zementfabrik ist auf den ersten Blick nicht zu erkennen, wie die Schienenstränge der Kreidebahn verliefen. Denn nicht nur die Kreidebahn verkehrte hier, sondern auch die Werksbahn (Spurbreite: 860 mm) und die Deutsche Bundesbahn (Spurbreite: 1435 mm).

Vom Strang der Strecke Hamburg-Westerland zweigte ein Gleis in das Werksgelände ab. Die unterschiedlich breiten Stränge kreuzten einander, und teilweise verlief der Strang der Kreidebahn zwischen den Schienen der Bundesbahn. Außerdem



1939: Kreidebahn. (Foto: Archiv HL)

gab es die alte Bundesstraße Nr. 5, deren Spuren noch heute auf der Industriebrache erkennbar

sind. Vieles ist inzwischen demontiert worden oder liegt verborgen unter Schutt. Söhn: „Vom heutigen Gleis der Deutschen Bahn AG der Strecke Hamburg-Westerland zweigte damals ein Strang in das Werksgelände ab. Die Übergabe der Bundesbahn an das Werksgelände wurde vom Stellwerk ‚Kremper Weg‘ in das Werk hineingemeldet. An der Stelle, wo der Bundesbahnstrang die alte Bundesstraße 5 innerhalb des Werkes querte, stand der Werkspfortner und regelte mit der Fahne den Verkehr. Die Autos mussten warten, der Schienenverkehr hatte Vorrang.

Östlich des damaligen Bundesbahnstranges lag das Gleis der Kreidebahn, das sich im Werksgelände spinnennetzartig verzweigte.“ Heinrich Söhn macht es keine Mühe



1950: Vor der Alsenschen Schlosserei (Foto: Archiv HL)

nachzuweisen, wo einst Kreidebahn und Bundesbahn fuhren und die Werksbahn für den innerbetrieblichen Umfuhrbetrieb. Etwa 20 Weichen sorgten dafür, dass Kreide-, Werks- und Bundesbahn dorthin gelangen konnten, wo die Werksregie sie hingesteuert haben wollte.

Söhn: „Der Kreidezug kam von Schulenburg herunter und fuhr über den erwähnten Damm direkt

auf die Schlemmerei zu. Hier wurden die in Lägerdorf mit Kreide befüllten Wagen zum Entladen abgestellt. Über Weichenstränge wurde die nun freie Lokomotive zu einem schon entladenen Wagenzug gelenkt, der zur Abfahrt nach Lägerdorf bereitstand.“

auf das Werkstor zu. War das Tor passiert, fuhr dieser Zug direkt

Für Reparaturen an Kreide- und Werksbahn einschließlich der Wagen gab es eine Schmiede. Gebäudeteile davon sind heute noch zu sehen. Westlich neben der Schmiede verläuft die Bahnstrecke Hamburg-Westerland auf einem Damm, der in diesem Bereich untertunnelt ist. Zu Zeiten der Kreidebahn führte durch diesen Tunnel ein Schienenstrang, der, westlich der Bahnstrecke Hamburg-Westerland weiter laufend, zum Lösch- und Klinkerplatz an der Stör führte. Vor dem Tunnel zweigte von diesem Gleis ein Schienenstrang ab, der geradewegs in die Schmiede führte. In der Schmiede befand sich eine Grube, so dass die Schlosser die Wagen auch von unten reparieren konnten.

Der Lösch- und Klinkerplatz an der Stör liegt etwa 100 Meter westlich des Tunnels am „Beller Krug“. Die Gleise der alten Werksbahn machten hier einen Bogen, entfernten sich von der Bahnstrecke Hamburg-Westerland und führten über eine leichte Anhöhe hinauf zum Lösch- und Klinkerplatz. „Am ‚Beller Krug‘“, so erinnert sich Heinrich Söhrn, „befand sich der Kohlenplatz. Die Kohlen lieferten die Energie für die Dampflok, die später von Dieselloks abgelöst wurden.. Westlich des Löschplatzes am Schiffswendebecken des Itzehoer Stadthafens, gegenüber den Silos der Firma Trede & von Pein GmbH & Co. KG, befand sich eine Reparaturwerkstatt für Schiffe und eine Lackiererei für die Waggons der Kreide- und Werksbahn.“



**1962: Die letzte Lok** verlässt im August die Kreidegrube. Die Waggons werden ab jetzt nur noch oberhalb der Grube befüllt.

## 18 Lokomotiven im Maschinenpark

Der Frage, welche Lokomotiven für die Alsen'schen Portland-Zementwerke, Itzehoe, unter dem Begriff „Kreidebahn“ gefahren sind und was letztlich aus ihnen geworden ist, ist Kai Jensen nachgegangen. Am 4. Juli 2003 schreibt Joachim Rosenthal, Berlin, an ihn:

„Sehr geehrter Herr Jensen, nach meiner Rückkehr aus dem Norden habe ich nochmals meinen Computer nach Daten der schmalspurigen Verbindungsbahn der Alsen'schen Portland-Zementwerke durchsucht. Dabei habe ich noch einige weitere kurze Meldungen in diversen Ausgaben des ‚Bahn-Expresses‘ aufgefunden. Sämtliche Meldungen habe ich Ihnen in Kopien beigefügt. (...)“

Aus diesen Unterlagen <sup>8</sup>ergibt sich, dass folgender Maschinenpark (Spurweite 860 mm) bestanden hat:

### a) Alte Nummerierung:

**Lok's 1 – 6 = Dampflokomotiven**

1. Lok Krauss, Nr. 562, Bj. 1877, Verbleib: unbekannt;
2. Lok Krauss, Nr. 1079, Bj. 1882, Verbleib: unbekannt;
3. Lok Krauss, Nr. 1669, Bj. 1885, Verbleib: unbekannt;
4. Lok Krauss, Nr. 1936, Bj. 1888, Verbleib: unbekannt;
5. Lok Krauss, Nr. 3629, Bj. 1897, Verbleib: unbekannt;
6. Lok Krauss, Nr. 5774, Bj. 1907, Verbleib: unbekannt;

<sup>8</sup> Bahn-Express (Magazin für Werkbahnfreunde), 2/85, S. 35 + 36

## **b) Neue Nummerierung:**

**Lok's 1 – 7 = Dampflokomotiven / 8 – 12 = Diesellokomotiven**

1. Lok Henschel, Nr. 21918, Bj. 1930, Verbleib: 1964 verschrottet;
2. Lok Henschel, Nr. 22094, Bj. 1932, Verbleib: 1962 verschrottet;
3. Lok Henschel, Nr. 22354, Bj. 1933, Verbleib: unbekannt;
4. Lok Henschel, Nr. 22498, Bj. 1934, Verbleib: unbekannt;
5. Lok Henschel, Nr. 23175, Bj. 1936, Verbleib: unbekannt;
6. Lok Henschel, Nr. 23176, Bj. 1936, Verbleib: unbekannt;
7. Lok Henschel, Nr. 26477, Bj. 1949, Verbleib: unbekannt;
8. Lok MaK, Nr. 401029, Bj. 1958, Verbleib: siehe nachfolgende Erklärung;
9. Lok Gmdr., Nr. unbek., Bj. 1946, Verbleib: verschrottet 1972 in Lägerdorf;
10. Lok Gmdr., Nr. 4242, Bj. 1946, Verbleib: verschrottet 1972 in Lägerdorf
11. Lok Schöma, Nr. 2330, Bj. 1960, Verbleib: siehe nachfolgende Erklärung;
12. Lok Schöma, Nr. 2331, Bj. 1960, Verbleib: siehe nachfolgende Erklärung.

Bei der Lok-Nummerierung hat es zwei Registrierungszyklen gegeben. Der eine Zyklus umfasst die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, der zweite die Phase danach. Demzufolge ist nummeriert worden: a) 1 – 6 und b) 1 – 12. Eine durchgehende Nummerierung: 1 – 18 hat es nicht gegeben. Die Lokomotiven trugen goldfarbene Ziffern aus Metall, die am Führerhaus befestigt waren.

### **Erklärungen zum Verbleib der Maschinen:**

#### **Lok Nr. 8:**

Lokomotive wurde 1967 von den Schöma-Werken, Diepholz, auf die Spurbreite 1000 mm umgebaut und an die Kreisbahn in Aurich weitergegeben. 1971 gelangte sie an die Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft bei Köln. Im Jahre 1989 wurde sie an die Rhätische-Bahn/CH verkauft. Für diese Gesellschaft fährt sie noch heute in Untervaz/CH. (Typ: Gn 4/4 – neue Betriebsnummer: 241)

#### **Lok Nr. 11 und Lok Nr. 12:**

Lokomotiven gelangten 1976 über die Schöma-Werke und Victor Asper, Küsnacht/CH, an die Furka-Oberalb-Bahn/CH. Für diese Gesellschaft fährt sie heute noch in Brig/CH.

Lok 11 trägt dort die Bezeichnung: TM 4971; Lok 12 trägt dort die Bezeichnung: TM 4972.

### **Erklärungen zu den Produzenten der Loks:**

Lok Krauss = Firma Krauss & Co., München;

Lok Henschel = Firma Henschel, Kassel;

Lok Gmdr. = Firma Gemeinder, Mosbach/Baden;

Lok MaK = Firma Maschinenfabrik Kiel, Kiel;

Lok Schöma = Firma Lokomotivfabrik Christoph Schöttler, Diepholz.

### **Allgemeine Dienstanweisung**

Die „Allgemeine Dienstanweisung für den Eisenbahnbetrieb des Privatgleisanschlusses und der Werkkreidebahn“<sup>9</sup> wurde am 4. Dezember 1956 von den „Alsen'schen Portland-Cement-Fabriken K. G. Lägerdorf/Holstein“ aufgestellt. Unterzeichnet wurde die 16 Paragraphen umfassende Dienstanweisung von Dipl.-Ing. Wilhelm Bienemann, Leiter des Bahnbetriebes.

---

<sup>9</sup> Das Original der „Allgemeinen Dienstanweisung“ befindet sich im Besitz von Kai Jensen. Es entstammt dem Nachlass von Hermann Köhnke.

Unter der Anmerkung „Gesehen!“ unterzeichnete die Dienstanweisung ebenfalls „Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Hamburg – 44 B 6 AKB“, Rust, am 3. Februar 1957.

Der Dienstanweisung beigelegt ist als Anlage 1 die Signalordnung. Sie trägt das selbe Datum wie die Dienstanweisung.

Weitere Anlagen dieser „Allgemeinen Dienstanweisung“ sind:

Anlage 2 vom 4.12.56/3.2.57: Dienstanweisung für das Rangierpersonal (12 Paragraphen);

Anlage 3 vom 4.12.56/3.2.57: Dienstanweisung für das Lokomotivpersonal (15 Paragraphen);

Anlage 4 vom 9.2.57: Dienstanweisung für das Lok- und Rangierpersonal zur Überquerung der Landstraße 25 in Münsterdorf;

Anlage 5 vom 25.2.57: Dienstanweisung für das Lok- und rangierpersonal zur Ein- und Ausfahrt vom Löschplatz im Werk Itzehoe.

Nicht Nummeriert sind die folgenden Anlagen:

Anlage vom 15.5.57: Dienstanweisung für die Bahnwärter und das Lok- und Rangierpersonal zur Überquerung der Straße (der gewesenen Bundesstraße 5) bei der Schlämmerei;

Anlage vom 8.1.59: Dienstanweisung für das Bahnpersonal (Sicherungsmaßnahmen beim Überqueren von Wegübergängen);

Anlage vom 15.9.61: Dienstanweisung für das Bahnpersonal (Sicherungsmaßnahmen beim Überqueren von Straßenübergängen).

## **Auszüge**

### **Dienstanweisung § 2 (Betriebsleiter des Bahnbetriebes):**

„Die verantwortliche Leitung des Bahnbetriebes (...) obliegt Herrn Dipl.-Ing. Wilhelm Bienemann. Ihm untersteht das gesamte Bahnpersonal. Er hat sich davon zu überzeugen, daß seine Anordnungen zweckmäßig ausgeführt werden und die ihm unterstellten Bahnbediensteten mit den erforderlichen Dienstanweisungen versehen sind. Dem Betriebsleiter sind alle sich herausstellenden Mängel und außergewöhnlichen Vorkommnisse schriftlich zu melden.“

### **Dienstanweisung § 3 (Aufgaben des Betriebsleiters):**

„Der Aufsicht des Betriebsleiters unterstehen sämtliche Gleisanlagen, die Bahnbetriebsmittel sowie die für den Bahnbetrieb vorhandenen sonstigen baulichen Anlagen. Der Betriebsleiter hat den gesamten Eisenbahndienst zu überwachen und ist für den betriebssicheren Zustand der Bahnanlagen verantwortlich. Die Anschlussbahn ist fortwährend in solch einem baulichen Zustand zu erhalten, daß sie ohne Gefahr mit der zulässigen Geschwindigkeit von 15 km/h befahren werden kann. (...).“

### **Dienstanweisung § 4 (Prüfung der Strecke):**

„Die Bahnstrecke muß mindestens jeden dritten Tag auf ihren ordnungsgemäßen Zustand untersucht werden. Dieses geschieht in der Hauptsache durch den Streckenwärter; jedoch haben auch Lokomotivführer und Rangierer ihr Augenmerk auf den Zustand des Bahnkörpers zu richten. Mindestens einmal im Monat muß der Betriebsleiter die Strecke selbst besichtigen.“

### **Dienstanweisung § 7 (Geltungsbereich der Dienstanweisungen):**

„Die Dienstanweisungen gelten für den normalspurigen Privatgleisanschluß (...) einschließlich des gesamten Gleisnetzes auf dem Fabrikgrundstück sowohl auch für die schmalspurige Werkkreidebahn Itzehoe – Lägerdorf.“

### **Dienstanweisung § 12 (Nüchternheit im Eisenbahndienst):**

„Das Eisenbahnpersonal muß bei Dienstantritt vollkommen dienstfähig, d. h. gesund und nüchtern sein. Der Alkoholgenuß während des Dienstes und kurz vor Dienstbeginn ist streng untersagt.“

### **Dienstanweisung § 13 (Unfälle im Bahnbetrieb):**

„Unfälle jeder Art im Eisenbahndienst sind unverzüglich dem Bahnbetriebsleiter zu melden und schriftlich zu bestätigen. Der Betriebsleiter ist verpflichtet, fernmündlich die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde zu verständigen. (...)“

### **Dienstanweisung § 14 (Eisenbahntechnische Aufsicht):**

„Die Privatanschlußbahn untersteht in eisenbahntechnischer Hinsicht der Aufsicht des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Hamburg. Ohne seine Genehmigung dürfen Bahnanlagen in keiner Weise erweitert oder abgeändert werden. Die Werkkreidebahn untersteht der Aufsicht des Landrates.“

### **Dienstanweisung § 15 (Zu widerhandlungen):**

„Zu widerhandlungen gegen die gesetzliche Verordnung und die erlassenen Eisenbahn-Dienstanweisungen werden streng bestraft, im Wiederholungsfall mit Entlassung.“

Im **Paragraphen 11** der Dienstanweisung sind die Orte im Bereich der „Kreidebahn“ genannt, an denen „Sicherungsmaßnahmen beim Überqueren von Wegübergängen“ (**Betr.: Verhalten beim Passieren von Bahnübergängen**) zu treffen sind:

21 Stellen sind benannt unter Angabe des Streckenkilometers:

0,21 = Breitenburger Bahn in Lägerdorf,

0,07 = am Jahnplatz (es folgen ohne Kilometerbenennung: Dorfstraße in Lägerdorf, Rosenstraße in Lägerdorf; Heidestraße/Ringofen Lgdf.),

0,34 = Heidestraße Gr. Es. Lgdf..

0,61 = Münsterdorfer Str., Lägerdorf,

0,81 = Stiftstraße Lgdf.,

1,28 = Unbenannter Weg z. Bockskoppel,

2,27 = Unben. Feldweg n. Osterholz,

2,59 = Oberstraße in Münsterdorf,

2,83 = Münsterdorfer Str. in Münsterdorf,

3,27 = Unbenannter Weg z. Schrebergärten,

3,38 = Kirchenweg nach Kremperheide,

3,75 = Feldweg Steensiel,

4,00 = Weg Nordoe – Münsterdorf,

4,98 = Unbenannter Feldweg,

5,28 = Weg nach Eichengrund,

5,29 = Unterführung,

5,48 = Weg nach Schulenburg.

5,96 Hauptstraße vor dem Delftor.

Angegeben sind zu den einzelnen Kilometerabschnitten Hinweise zum Verkehr (z.B. gering: Stiftstraße Lägerdorf bzw. lebhaft: Hauptstraße vor dem Delftor), zu ortsfesten Warnsignalen (z.B. Warnkreuz: Dorfstraße in Lägerdorf bzw. Blinklicht: Münsterdorfer Str. in Münsterdorf), zu akustischen Signalen (z.B. Läuten: Weg Nordoe – Münsterdorf ) und zu

sonstigen Sicherungen, die zu treffen sind (z.B. Bei Überquerungen: Rangierer sperrt den Straßenverkehr durch Schwenken roter Flagge vor der Lok bzw. roter Laterne bei Dunkelheit und Nebel).

#### **Anlage 2/§ 11 (Weitere Aufgaben des Rangierers):**

„Dem Rangierleiter obliegen (...) noch folgende Aufgaben:

- a) Neben dem Lokomotivpersonal auch die an den Rangiergleisen und in den Fahrzeugen befindlichen Leute vor der beabsichtigten Rangierbewegung zu verständigen;
- b) sich zu überzeugen, daß die Rangierwege frei sind, nach dem Rangieren die Hemmschuhe von den Schienen entfernt werden und alle Fahrzeuge profilfrei stehen;
- c) darüber zu wachen, daß vor dem Bewegen der Fahrzeuge die Bremsen gelöst sowie Hemmschuhe und Vorrichtungen zum Feststellen beseitigt sind;
- d) jede Entgleisung und Beschädigung von Fahrzeugen dem Werkbahnmeister zu melden;
- e) die Weichen zu bedienen und darauf zu achten, daß diese nicht aufgefahren werden, aufgefahrene Weichen sind sofort dem Werkbahnmeister zu melden;
- f) Ein- und Abkuppeln der Kreidezüge an die Rangierwinden in Lägerdorf und Itzehoe;
- g) beim Befahren der Wegübergänge die in der allgemeinen Dienstanweisung für den Eisenbahnbetrieb enthaltenen Bestimmungen zu beachten;
- h) zu prüfen, ob zu schiebende Wagen untereinander gekuppelt sind;
- i) die Rangiersignale in einwandfreier Weise zu geben.“

#### **Anlage 3/§ 2 (Verantwortlichkeit des Lokführers):**

„Der Lokführer ist für den betriebssicheren Zustand, die einwandfreie Wartung, Pflege, Sauberhaltung, Vollzähligkeit des Zubehörs der Lok und für die Einhaltung der Fahrvorschriften verantwortlich. (...) Er hat dafür zu sorgen, daß das Zubehör wie Lampen, Werkzeuge, Schmier- und Reinigungsgerät, Schnürgerät usw. vollzählig und in Ordnung ist.“

#### **Anlage 3/§ 5 (Verhalten des Lokpersonals während der Fahrt):**

„Während der Fahrt hat der Lokführer die Strecke zu beobachten, die Signale und Kennzeichen zu beachten, wenn erforderlich, Pfeifsignale zu geben sowie die Läutevorrichtung der Lok zu betätigen. Im Gefahrenraum des Gleises befindliche Personen sind durch Achtungssignal (mäßig langer Ton mit der Dampfpfeife) zu warnen. Der Heizer hat sich an der Beobachtung der Strecke, Signale und Kennzeichen zu beteiligen, soweit es die Bedienung von Feuer und Kessel zuläßt. Vor den unbeschränkten Wegübergängen müssen alle Arbeiten hinter der Beobachtung zurückstehen.“

#### **Anlage 4:**

„Am Dienstag, dem 5. Februar 1957, 11.00 Uhr, ist die neue Straßensicherungsblinkanlage in Münsterdorf in Betrieb genommen worden.

Die Anlage arbeitet wie folgt:

Etwa 240 Meter von der Straßenkreuzung entfernt befindet sich in beiden Fahrtrichtungen je ein Schieneneinschaltkontakt. Diese Kontakte sind mit dem Signal K 17 bezeichnet. Beim Überfahren eines dieser Kontakte schalten die roten Straßensperrsignale ein, die den Straßenpassanten durch rotes Blinklicht die Sperrung anzeigen. Gleichzeitig werden durch die roten Straßenwarnsignale als Kontrolle für den Zugführer die in etwa 140 m vor der Straßenkreuzung in beiden Fahrtrichtungen neben den Schienen aufgestellten Zugführer-Kontrollsignale eingeschaltet, die weißes Blinklicht geben.

Dem Zugführer wird hiermit angezeigt, daß die Straße für den Verkehr gesperrt ist und er somit die Kreuzung mit einer Mindestgeschwindigkeit von 12 km/h befahren darf.

Bei Annäherung zur Kreuzung ist auch wie bisher mit der Lok Signal zu geben und die Strecke zu beobachten.

Nachdem der Zug die Straßenkreuzung erreicht hat, wird ein Schienenausschaltkontakt betätigt und das Weißlicht-Zugführer-Kontrollsignal sofort abgeschaltet, wogegen die Rotlicht-Straßenwarnsignale erst nach vollständigem Überfahren des Schienenausschaltkontaktes mit einer Begrenzungszeit von etwa 3 Sek. gelöscht werden.

Die Gesamtsrecke, ca. 480 m, zwischen den beiden Schieneneinschaltkontakten muß in längstens 2 ½ Minuten durchfahren werden, um ein einwandfreies Arbeiten der Anlage zu gewährleisten. Nach Ablauf dieser Zeit geht die Gesamtanlage selbsttätig wieder in ihre Grundstellung.

Sollte wider Erwarten nach Überfahren eines Schieneneinschaltkontaktes das Zugführer-Kontrollsignal an der Strecke nicht aufleuchten und weißes Blinklicht geben, so darf der Zug nur dann die Straße überfahren, wenn vorher der Rangierer die Straße am Tage mit einer roten Fahne bzw. nachts mit einer roten Laterne sperrt. Die Zuggeschwindigkeit darf hierbei max. 6 km/h betragen.

Das Arbeits- und Störungsbuch ist wie bisher zu führen, und in dasselbe sind die Passierzeiten der Warnanlage, sowie die einwandfreie Funktion der Anlage bzw. auftretende Störungen einzutragen. Es ist ferner jede Störung sofort nach Ankunft in Lägerdorf oder Itzehoe der vorgesetzten Stelle zu melden.

Die alte Straßenwarnanlage wird am Montag, dem 11. Februar 1957, außer Betrieb gesetzt und entfernt, so daß von diesem Tage an nur die neue Warnanlage für die Zugführer maßgebend ist.“

### **Dienstanweisung für die Bahnwärter und das Lok- und Rangierpersonal zur Überquerung der Straße (der gewesenen Bundesstraße 5) bei der Schlämmerei v. 15.5.57:**

„Grundsätzlich ist die neue Blinklichtanlage nur als Straßensicherung anzusehen. Für den geregelten, störungsfreien Zugverkehr vor und auf der Straßenkreuzung ist der Bahnwärter verantwortlich.

Die neue Blinklichtanlage ist eine handbetätigte Anlage, die nur vom Bahnwärter bedient werden darf.

Die Anlage ist derart aufgebaut, daß grundsätzlich entweder die Straßenkreuzung Bundesbahngleis oder Werksbahngleis vom Bahnwärter freigegeben werden kann.

Für das Überqueren der Straße mit dem jeweiligen Zuge ist folgende Anweisung unbedingt zu beachten.

1. Vor Einschalten der Blinklichtanlage hat sich der Bahnwärter davon zu überzeugen, daß sich auf der Straße zwischen den Straßensperrsignalen aus Richtung Itzehoe und Kremperheide keine Fahrzeuge und Passanten befinden.
2. Befahren der Kreuzung (Werksbahngleis) aus Richtung Schulenburg (Lägerdorf) kommend.

Der Zug hat vor dem Lokführerkontrollsignal so lange zu halten, bis auf dem Kontrollsignal

- a) weißes Blinklicht erscheint und
- b) zusätzlich grünes Licht aufleuchtet.

Brennt nur eines dieser Signale, darf die Kreuzung vom Zuge nicht befahren werden.

(...).“

### **Dienstanweisung für das Bahnpersonal v. 8.1.59:**

„Aus gegebenem Anlaß wird noch einmal darauf hingewiesen, daß die in § 11 (...) der Allgemeinen Dienstanweisung erwähnten Sicherungsmaßnahmen beim Überqueren von Wegübergängen genau zu befolgen sind und zwar in beiden Zugrichtungen. Bei den Überquerungen (...) ist auf folgendes zu achten:

Die Geschwindigkeit der Lok bzw. des Zuges muss etwa 30 bis 35 m vor der Überquerung bis auf 2 km/st heruntergebremst werden und zwar mit der Berechnung, daß der Rangierer im Laufschrift einen Abstand von etwa 20 bis 25 m zwischen Lokomotive und Mitte Straße gewinnt und von dieser Stelle den Verkehr auf der Straße, am Tage durch ein Schwenken der roten Fahne und des Nachts mit einer auf beiden Seiten leuchtenden roten Laterne, warnt. Die Lokomotive muss die Überquerung in langsamer (etwa 4 km/st) Schrittgeschwindigkeit passieren, wobei der Rangierer die Lokomotive wieder besteigen darf, nachdem diese die Strasse überquert hat. (...).

Bei Behinderung durch Nebel, Regen und Schneegestöber wird ermahnt, besondere Vorsicht walten zu lassen. Nach dieser Anweisung hat sich das Bahnpersonal auch bei evtl. Ausfall der Blinklichtanlagen zu verhalten.“

### **Bahnbetriebsgesellschaft Lägerdorf**

Nach Stilllegen der Kreidebahn und Abbau des Schienenstranges: Itzehoe und Lägerdorf sind denn noch durch ein Gleis verbunden. In Höhe „Schwarzer Dorn“ im Ortsteil Wellenkamp zweigt ein Gleis von der Hauptstrecke Hamburg-Westerland ab in Richtung Lägerdorf. Es ist 7,77 Kilometer lang und gehört zur „Bahnbetriebsgesellschaft Lägerdorf“. Diese Strecke (Spurbreite: 1435 mm) wird heute noch von der Deutschen Bahn AG und von einigen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen befahren. Das Gleis wird genutzt, um Kohle zur Zementfabrik Holcim zu fahren und dort Zement abzuholen. Außerdem ist die Kreidefabrik Dammann angeschlossen, die gleichfalls über die Bahn bedient wird. Die Zementfabrik Holcim hat ein eigenes Gleisnetz ab Kilometer 7,77 (Ende des Gleises der Bahnbetriebsgesellschaft), das etwa 3,5 Kilometer lang ist.

### **Anmerkung des Verfassers:**

Mein Dank gilt Heinrich Söhrn und Kai Jensen, die mir beim Erstellen des Berichts wertvolle sachliche Hinweise gegeben haben.



**2003:** Heinrich Söhrn auf der Alsenschen Industriearche in Itzehoe. (Foto: Hermann Schwichtenberg)

(Ortsgeschichtlicher Arbeitskreis Münsterdorf e.V. 04/2010)

---