

Aus dem bewegten Leben des "Schwansensexpreß"

Hans-Peter Wengel

Die letzte planmäßige Fahrt der Eckernförder Kreisbahn war am 31.5.1958. Die Eisenbahn, im Volksmund oft "Rosa" oder "Schwansensexpress" genannt, fuhr viele Jahre in alter, steter Treue durch das Schwansenland. Der mehr oder minder leere Geldbeutel der Behörde, oder der Sieg der heute so entscheidenden "wirtschaftlichen Notwendigkeit" hat den Niedergang der Eckernförder Kreisbahn, die seit dem 29. Januar 1889 Schwansen durchquert, bewirkt.



Ein Arbeitszug mit Personenwagen Nr. 8, zwei Rungenwagen und der Lock 12 ist am Kappelner Hafen eingetroffen.

Ein bewegtes Leben liegt hinter dem Unternehmen, das in der beginnenden Technisierung nach dem Kriege 1870/71 schon in den Hirnen unternehmungslustiger und wirtschaftskundiger Männer geboren wurde. Schon 1876 steht in dem Gemeindeprotokoll Brodersby zu lesen: "Ist die Kommune bereit, den beantragten Betrag von 17 Mark je Steuertonne zur Erbauung der Eisenbahn über Arnis-Cappeln nach Flensburg zu leisten?" Dieser Antrag wurde einstimmig genehmigt. Die Eintragung in das Gemeindeprotokoll zeigt einmal, daß zunächst geplant war, die Linienführung der Kreisbahn über Arnis zu führen, wahrscheinlich ein durchaus verständliches Bestreben der Arnisser, getragen von den damaligen starken Interessen dieser Stadt. Zum anderen besagt die Eintragung, daß schon damals die Verhandlungen sich langwierig gestalteten auch ohne die heutige Bürokratie. Erst im Jahre 1887 konnten die Erdarbeiten beginnen. Von weit her kamen Arbeitskräfte, sogar aus Schweden, wie eine kleine Notiz vom 20.6.1887 aussagte: "Heute geschah ein Unglück, indem ein Schwede zwischen zwei

Kipploren kam und sein Fußgelenk förmlich abschnitt". Der Tagelohn lag nicht sehr hoch, und die vielen losen Arbeitskräfte suchten zeitweise bessere Verdienstmöglichkeiten.

Im "Schlei-Boten" vom 27. Juli 1887 steht zu lesen:" Mit der beginnenden Ernte wird der Arbeiterzuzug geringer. Viele gehen jetzt von der Bahnarbeit fort, um sich in der Marsch, auf Fehmarn und sonst auf den großen Gütern bei der Ernte zu beschäftigen, wo sie mehr verdienen können. Bei den Erdarbeiten haben sie, wie der "Kieler Zeitung" mitgeteilt wird, 2,40 Mark Tagelohn".

Bei der großen, durcheinander gewürfelten Arbeiterschar kam es des Öfteren zu Auseinandersetzungen, die immerhin bezeugten, daß es auch schon damals robuste Menschen gab. So berichtete der "Schlei-Bote" vom 26.9.1887:" Gestern Vormittag hatten die Bahnarbeiter wohl etwas über den Durst getrunken und dabei ihr Geld verjubelt. Ihre Freude schien nicht völlig zu sein, denn man ging zum Schachtmeister. Er schlug ab. Die Arbeiter schlugen die Tür ein und wurden handgreiflich. Der Schachtmeister nahm seinen Revolver. Ein Schuß traf einen Arbeiter ins Bein. Bei einem wiederholten Angriff schlug er den Arbeiter nieder. Darauf zogen sich die Arbeiter zurück. Ein Arzt aus Kappeln entfernte die Kugel."

Ungefähr zwei Jahre dauerten die Erdarbeiten und die Herrichtung der Anlagen. Viele Schwierigkeiten, vor allem wirtschaftlicher Art, waren zu überwinden. Aber die "Eckernförde-Kappeler-Schmalspurbahn-Gesellschaft", eine private Aktiengesellschaft, konnte am 25.1.1889 die Eröffnungsfahrt vornehmen. Bahndirektor, Baurat, Aktionäre der Gesellschaft und Ehrengäste nahmen an der Fahrt teil. Überall hatten die Stationen Festtagsschmuck angelegt. Eckernförde stellte Marschmusik. Auf allen Stationen, vorwiegend war ja in den Wirtschaften die Abfertigung, war der Empfang froh, feierlich und feucht. An den Ehrenforten hatten mehrere Orte sinnvolle Sprüche angebracht.

In froher Runde in Ellenberg, der damaligen Endstation, kam dann jener Wunsch zum Ausdruck "Eckernförde und Kappeln Hand in Hand, und Schwansen ist das Bindeglied". Dieser Spruch brachte so recht die vielen Mühen bis zur Entstehung der Bahn zutage. Die Schwierigkeiten sollten doch die ganze Laufzeit der Bahn bestehen bleiben.

Erst langsam verstanden die Anwohner die Bahn als Verkehrsmittel und Güterbeförderungsmittel auszunutzen. Hohe Erträge warf das Unternehmen nie ab. In den Rechenschaftsberichten wird manchmal von 1 Prozent und ausnahmsweise 2 Prozent geschrieben. Die erhöhten Anforderungen an Material und Löhne türmten unendliche Schwierigkeiten auf. Am 1. Januar 1904 übernahm sie dann der Kreis Eckernförde, der seit diesem Zeitpunkt in der Kreisbahn ein Unterschußunternehmen entscheidender Art hatte. Mehrmals mußte der Staat eingreifen, denn 25 Prozent der Gesamtauslagen des Kreises verschlang die Kreisbahn. Der Kreis stellte verständlicherweise 1919 den Antrag auf Übernahme der

Bahn durch den Staat. Um nach Kappeln zu gelangen, mußten die Fahrgäste zu Fuß über die Pontonbrücke. Erst mit dem Bau der neuen Brücke 1926 wurde das Gleisbett bis nach Kappeln gelegt. Der Bahnhof wurde in Gemeinschaft mit der Flensburger Bahn benutzt. "Tante Rosa" ist das Sorgenkind geblieben. Mit dem Abbau der Kreisbahn ist ein landschaftsgebundenes Verkehrsmittel verschwunden, das mancher schon vermißt hat.