

# Die Voraussetzungen für eine Eisenbahnverbindung Süderbrarup – Kappeln

**Hans-Peter Wengel**

Nachdem der Kreis Schleswig sich entschlossen hatte, eine vollspurige Kleinbahnverbindung Süderbrarup - Kappeln auszuführen, wurde beim Minister der öffentlichen Arbeiten die Freigabe der Kleinbahnverbindung für den privaten Ausbau beantragt. Es wurden drei Entwürfe eingereicht. Die nördliche, die mittlere und die südliche Linie. Die nördliche Linie stand kurz vor der Freigabe, dann wurde doch noch die südliche Linie bestimmt. Die Freigabeerklärung erfolgte durch Erlaß des Ministers vom 3. Dezember 1898 unter der Voraussetzung nach dem Gesetz vom 28. Juli 1892, dass die Bahn in voller Spurweite auszuführen sei. Auf Veranlassung beschloß der Kreis zunächst eine Projektbearbeitung auszuführen. Die Vorarbeiten wurden im Laufe des Jahres 1901 zur Ausführung gebracht.

Seit langen Jahren bestanden Bestrebungen, eine Verbindung des östlichen Angeln, welches bisher nur von einer schmalspurigen Kleinbahn in nord-südlicher Richtung (Flensburg - Kappeln) durchschnitten wird, mit der Provinzial-Hauptstadt Schleswig zu verbinden. Es gewann greifbare Gestalt erst nach Übergang der sogenannten Angler Bahn Schleswig - Süderbrarup von der Stadt Schleswig auf den Kreis. Dieser betrachtete die Strecke als Zuführungslinie für seine Bahn im Interesse des Verkehrs zwischen den einzelnen Kreisteilen.



Der alte Bahnhof von Faulück

Die Bahn durchschneidet ein in landwirtschaftlicher Beziehung besonders begünstigtes Gebiet. Dadurch hat die Landwirtschaft die Gelegenheit, große Lieferungen an Getreide und Futtermittel abzugeben. Eine Reihe von Gewerbebetrieben, Tischlereien, eine große Handelsgärtnerei, Maschinenfabrik u.s.w. werden durch die Bahn ihren Absatzgebieten näher gerückt werden. Besonders aber ist die Stadt Kappeln als Hauptort für einen großen Teil von Angeln und von Schwansen sowie als Seehafen wichtig. Die Stadt ist bisher fast nur auf den Wasserweg angewiesen, der oft Störungen wie Eisgang, Niedrig- oder Hochwasser unterlag. Der rege Handel der Stadt erwartet von einer direkten Bahnverbindung mit Schleswig eine besondere Förderung.

Die Linie schließt an die Kleinbahn Schleswig-Süderbrarup auf dem Bahnhof Süderbrarup an, geht mit einer Weiche in das Hauptgleis der Kiel-Flensburger Eisenbahn und verläßt den Bahnhof durch eine einfache Weiche. Die nördliche Linie läuft dann südlich von Wagersrott und Scheggerott nach Oersberg und Wittkiel, wurde aber nicht projektiert. In Scheggerott geht die südliche Linie Richtung Rabenkirchen nach Kappeln. Von dem Bahnhof Kappeln aus zweigt ein Gleis nach dem Hafen ab, kreuzt das Gleis der Flensburger Kreisbahn in Schienenhöhe und führt am Ufer der Schlei entlang. Von der 14,9 km betragenden Gesamtlänge der Bahn gehören dem Hauptgleis 13,45 km an, während 1,45 km dem Hafengleis zufallen.

Ebenso wie die Richtungsverhältnisse sind auch die Neigungsverhältnisse der Bahn als günstig zu bezeichnen. Die stärkste Neigung beträgt 1:60. Die Höhenlage war abhängig von den Wasserständen in den niedrig gelegenen Geländeteilen. Das Überschreiten der Niederungen erfolgt durch hochwasserfreie Dämme. Die Höhenlage der Bahn ist teilweise abhängig von den zu kreuzenden Verkehrswegen, die überall in Schienenhöhe geschnitten werden.

Der Oberbau besteht aus 10 m langen und 24,39 kg/m schweren Stahlschienen auf kiefernen imprägnierten Querschwellen. Für jede Schienenlänge von 10 m sind in gerader Linie 12 Stück, in Krümmungen von 300 m 13 Stück Schwellen vorgesehen. Die Schwellen sind 2,4 m lang und 15/20 cm stark. Die Kiesbettung ist von Oberkante Planum bis Unterkante Schwelle mindestens 13 cm stark. Die Schienen werden auf den Schwellen in Verbindung mit zweilochigen Unterlagsplatten mittels symmetrisch angeordneter Hakennägel befestigt. Auf allen Stoßschwellen sowie in Krümmungen mit Halbmessern von 300 m und darunter sind dagegen dreilochige Unterlagsplatten zu verwenden. Die Schienenstöße sind schwebend mit Winkellaschen herzustellen. Das Planum soll eine Breite von 4,2 m erhalten.

Alle Haltestellen erhalten ein Nebengleis mit durchgehender Weichenverbindung mit Ladestraße und Güterschuppen mit angebautem Warteraum. Die in den Hauptgleisen liegenden Weichen der Haltestellen werden mit einer mechanischen Verschlussvorrichtung versehen, welche ein Umstellen der Weichen durch Unbefugte unmöglich macht. Außerdem werden zur Sicherung des Hauptgleises noch Gleissperren anzubringen sein. Beamte sollen auf den Haltestellen nicht stationiert werden.

Privatpersonen sollen die Geschäfte eines Bahnagenten übernehmen. Der Bahnhof Kappeln als Endbahnhof erhält ein Empfangsgebäude mit Güterschuppen, ein Nebengebäude, einen Lokomotivschuppen für 1 Stand, einen Kohlschuppen, eine Wasserstation, einen Petroleum- und Ölkeller und einen Geräteschuppen für die Bahnmeisterei. Die Hafenbahn zweigt vom Bahnhof Kappeln ab und erhält ein Nebengleis mit durchgehender Weichenverbindung. Als Betriebsmittel sind vorgesehen: 1 zweiachsige gekuppelte Tenderlokomotive von 24 t Dienstgewicht, 1 Post- und Gepäckwagen, 3 Personenwagen II. und III. Klasse, 6 bedeckte Güterwagen von je 15 t Tragfähigkeit mit oder ohne Bremse, 5 offene Güterwagen von je 15 t Tragfähigkeit mit und ohne Bremse, 2 Bahnmeistereiwagen.

Der Kostenanschlag für den Bau einschließlich des Grunderwerbes wird ca. 882.400 Mk betragen.