

Kleine Geschichten über den Bau, die Bahn und die Beamten



Der Bargtheider Bahnhof um 1900, Postkarte (Ausschnitt)

Stadtarchiv Bargtheide

**Eine Ausstellung zum „Tag des Offenen Denkmals“
am 13. September 2015 im Grünen Kreisbüro im Bahnhof**

Von Ruth Kastner

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3	10. Henry Burmester: "Strippenzieher" 1944-1973	20/21
2. Klassizistische Bahnhöfe	4/5	11. Hans Werner Schuldt: Eisenbahner von 1944-1978	22/23
3. Der Bargteheider Bahnhof um 1900/ Erbaut vor 150 Jahren	6/7	12. Walter Behrens: Bahnhofsvorsteher 1947-1959	24/25
4. Der Bargteheider Bahnhof etwa 1962/ Anpassungen an die moderne Zeit	8/9	13. Otto Sievers: Eisenbahner von 1964-1999	26/27
5. Der Bargteheider Bahnhof im August 2015/ Ein Gebäude voller Technik	10/11	14. Feste feiern rund um den Bahnhof Sängerfest 1907 und Hochzeit Glau 1958	28/29
6. Mit dem Bahnhof kam der Aufschwung	12/13	15. Die Doppeldecker-Attraktion 1937	30/31
7. Passagiere, Fahrpreise, Fahrpläne in der Anfangszeit	14/15	16. Bahnhofsumfeld in den 1950er Jahren	32/33
8. Fünf Bahnhofstraßen in Bargteheide/ Bargteheide macht reinen Tisch	16/17	18. Rund um den Bahnhof im Mai 1970	34/35
9. Eisenbahnbedienstete in Bargteheide im Jahr 1892 und später	18/19	19. Der geheime Atombunker unterm Bahnhof	36
		20. Wie weiter mit dem Bahnhof?	38/39

Herzlich willkommen!

zu unserer Ausstellung über den Bargteheider Bahnhof.

Wir GRÜNE sitzen mit unserem Stormarner Kreisbüro in diesem Gebäude und haben uns zum „Tag des Offenen Denkmals“ am 13. September 2015 intensiver mit der Geschichte des Bahnhofs befasst.

Diese kleine Schau ist nur das vorläufige Ergebnis.

Für all jene, die diesen Bahnhof lieben und sich mit seiner Geschichte und der Bargteheides beschäftigen, kann dies nur ein kleiner Aufschlag sein. Interessante Schlaglichter.

Bei der Vorbereitung haben wir gemerkt: Es gibt noch so viel mehr zu entdecken und aufzuschreiben.

Wir freuen uns über alle Hinweise, Dokumente, alte Fotos an **info@gruene-bargteheide.de**

Und wir würden zu gerne eine Geschichtswerkstatt einrichten. Wer macht mit?

Wir danken allen, die uns behilflich waren.

Allen voran die vier Zeitzeugen Ursula Glau, Renate Steckmeister, Hans Werner Schuldt und Otto Sievers.

Unbürokratisch kooperiert haben mit uns Wilma Griese vom Heimatmuseum Bargteheide und das Kreisarchiv Stormarn.

Viel Spaß!





Baulichkeiten der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Nach der Natur mit Genehmigung der Direction gezeichnet von Alexander Schuricht. Lithographie von E. H. Herrmann, Dresden

Klassizistische Bahnhöfe

Die erste Eisenbahn in Deutschland verkehrte im Jahr 1835 auf der Strecke Nürnberg — Fürth. Neben der Entwicklung von Lokomotiven, Waggons und Gleisen gehörten zum Betrieb einer Eisenbahn auch funktionale Bauten für Passagiere und Fracht.

Die frühen Bahnhofsbauten der 1840er Jahre stellten die Eisenbahngesellschaften vor eine völlig neue Bauaufgabe. Die Gebäude mussten sowohl technisch-industriell den neuen Anforderungen entsprechen und sie sollten darüber hinaus auch repräsentativ sein.

Stilprägend für die Bahnhöfe der frühen Eisenbahnzeit in Preußen war der Ingenieur **Friedrich Neuhaus** (1797-1876). Neuhaus war ab 1850 Betriebsdirektor der Berlin – Hamburger Eisenbahn und hat die klassizistischen Bahnhofsempfangsgebäude entlang der Strecke Berlin – Hamburg entworfen. Beispiele zeigt die Lithographie oben.

Ein Mitarbeiter von Friedrich Neuhaus war der preußische Stadtbaumeister **Friedrich-Wilhelm Scheffer**. Scheffer wechselte zur Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft (LBE) und hat 1853 das Büchener Bahnhofsgebäude im klassizistischen Stil errichten lassen. Dieser Bahnhof hat Ähnlichkeit mit dem Bargteheider Empfangsgebäude.

Scheffer verließ die LBE im Jahr 1854. Sein Nachfolger wurde Stadtbaudirektor **Anton Ferdinand Benda**. Benda war demnach für den Bau der Bahnhöfe auf der Strecke Hamburg — Lübeck verantwortlich.

Der Bargteheider Bahnhof um 1900



Postkarte Ausschnitt, Stadtarchiv Bargteheide

Erbaut vor 150 Jahren

Das Bargteheider Bahnhofsempfangsgebäude wurde 1864/1865 von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft (LBE) unter Stadtbaudirektor Anton Ferdinand Benda errichtet und am 1. August 1865 mit Eröffnung der Strecke Hamburg-Lübeck in Betrieb genommen.

Dieser Bahnhof ist ein perfektes Beispiel für die klassizistische Bahnhofsarchitektur der 1840er – 1860er Jahre:

- Ein dreigliedriger Baukörper längs der Bahngleise, schlicht, gradlinig, symmetrisch
- Hell verputztes Mauerwerk
- Mittig eine niedrigere Halle, rechts und links kubische Baukörper mit flachem Satteldach, zweieinhalbgeschossig
- Gleichmäßige Reihung der Fenster, mit schlichten Schmuckelementen und horizontalem Gesims
- Im Erdgeschoss Rundbögen und starke Quaderung

Augenfällig ist die stilistische Ähnlichkeit mit den Bahnhöfen in Ahrensburg, Bad Oldesloe und Reinfeld entlang der Strecke Hamburg – Lübeck.

Die Kosten für alle Bahnhöfe entlang der Strecke Hamburg – Lübeck betrugen 567.201 Preußische Taler und 30 Schilling Schleswig-Holstein. Insgesamt kostete der Bau der Eisenbahnstrecke 4,1 Millionen Taler.

Der Bargteheider Bahnhof etwa 1962



Foto Ausschnitt Raimund Marfels, Kreisarchiv Stormarn

Anpassungen an die moderne Zeit

Das Foto von Raimund Marfels aus den frühen 1960er Jahren zeigt einige Veränderungen am Gebäude.

- Vermutlich in den 1930er Jahren wurde an der Nordseite das Mittelfenster für eine Doppeltür durchbrochen. So war für die Bahnbeamten der direkte Übergang zum daneben liegenden Güterschuppen möglich.
- Alle Fenster haben jetzt einen hellen Anstrich.
- Der Schriftzug „Bargteheide“ über der Empfangshalle in der Mitte ist in großen Lettern angebracht.
- Mittig ein Fenster durchbrochen für eine Tür, Durchgang von der Empfangshalle auf den Bahnsteig.
- Eine große Bahnhofsuhr gibt es jetzt.
- Außerdem steht auf dem Bahnsteig ein Fahrkartenkontrollhäuschen, davor die Bahnschranken.

Am linken Bildrand ist das Pumpenhaus zu sehen. Hier wurden die alten Dampflokomotiven mit Wasser befüllt.

Der Bargteheider Bahnhof im August 2015



Foto Kastner

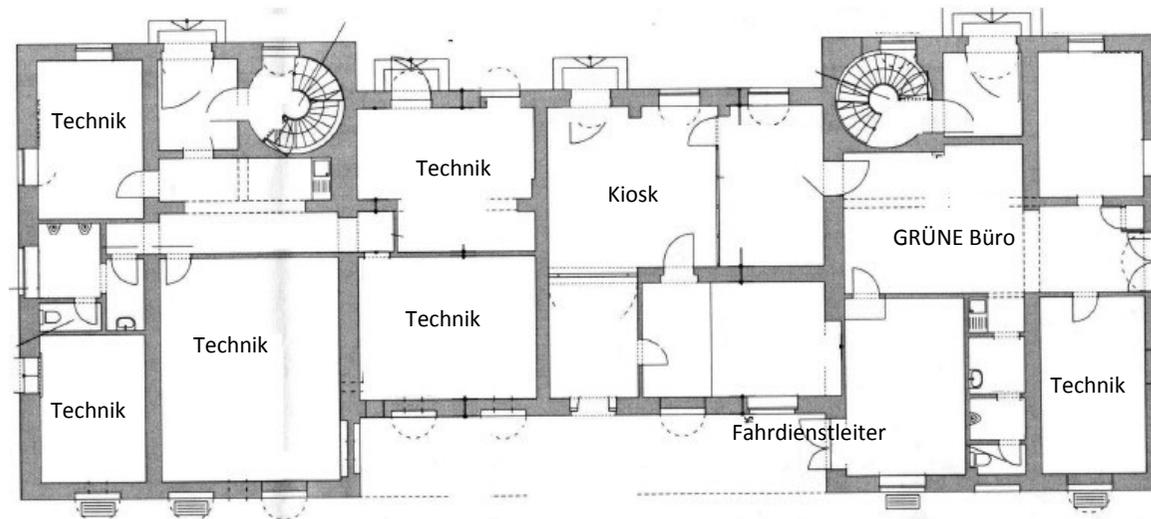
Ein Gebäude voller Technik

Anfang der 1980er Jahre machte die technische Umstellung auch vor dem Bargteheider Bahnhof nicht halt. Ähnlich wie in Bad Oldesloe und Ahrensburg wurde ein automatisches Stellwerk mit Spurplantechnik eingerichtet. Dafür gab es keinen Neubau, die Technik wurde im alten Empfangsgebäude untergebracht.

Sie ist seit August 1983 in Betrieb. Große Teile des Erdgeschosses sind seither für den Publikumsverkehr nicht nutzbar. Das Erdgeschoss im südlichen Flügel ist vollständig mit Technik zugestellt, Teile des nördlichen Flügel sind es ebenso. Erkennbar an den braunen Stahl-Jalousien in den Fensterbögen.

Im Zuge der Umstellung wurde auch das Stellwerkhäuschen „Bo“ (Bargteheide Ost) abgerissen.

Der Fahrdienstleiter hat heute nur noch eine kleine Schaltstelle im Erdgeschoss mit Zugang zum Bahnsteig.



Mit dem Bahnhof kam der Aufschwung

Bargteheide verdankt dem Bahnhof einen unaufhaltsamen Wandel vom kleinen Kirchdorf am Anfang des 19. Jahrhunderts zum aufstrebenden Ort—bis heute.

- Stetiges **Bevölkerungswachstum:**

lebten 1867 noch 1172 Menschen im Dorf, so waren es 1925 schon 2797.
Das ist ein Zuwachs um 108 Prozent

- Verdoppelung des **Gütertransports:**

Im Jahr 1874 von 4248 Tonnen auf 8939 Tonnen in 1900.

- Wachstum der **Landwirtschaft:**

Dank des schnelleren Transports konnte die lokale **Milchwirtschaft** ihr Absatzgebiet nach Hamburg erweitern.
Das gab auch der **Rindviehzucht** im Ort enormen Auftrieb.

Im Jahr 1874 war Bargteheide mit 1555 Tonnen der führende Zwischenbahnhof beim Versand von Milch.
Im Jahr 1900 steigerte sich der Versand auf 5475 Tonnen Milch—Ein Anstieg um den Faktor 3,5.

1841 gab es im Kirchdorf Bargteheide noch kein eigenes **Gewerbe**.

Im Jahr **1908** verzeichnet Henning Oldekop in seiner „Topographie“:
eine Zieglei, eine Bürstenbinderei, eine Tischlerei, eine Windmühle mit Dampftrieb
und eine kleine Privatmeierei.

1908 gab es zudem sieben **Gastwirtschaften**, sechs Schankwirtschaften, drei Spirituosenhändler
und auch drei alkoholfreie Wirtschaften.

Ab 1900 entstehen in Bargteheide
Villenkolonien wohlhabender Hamburger
(Struharg/Tremsbütteler Weg). Nach der
Choleraepidemie 1892 in Hamburg
suchten manche frische Landluft. Dank der
Eisenbahn ist es möglich, täglich nach
Hamburg einzupendeln.

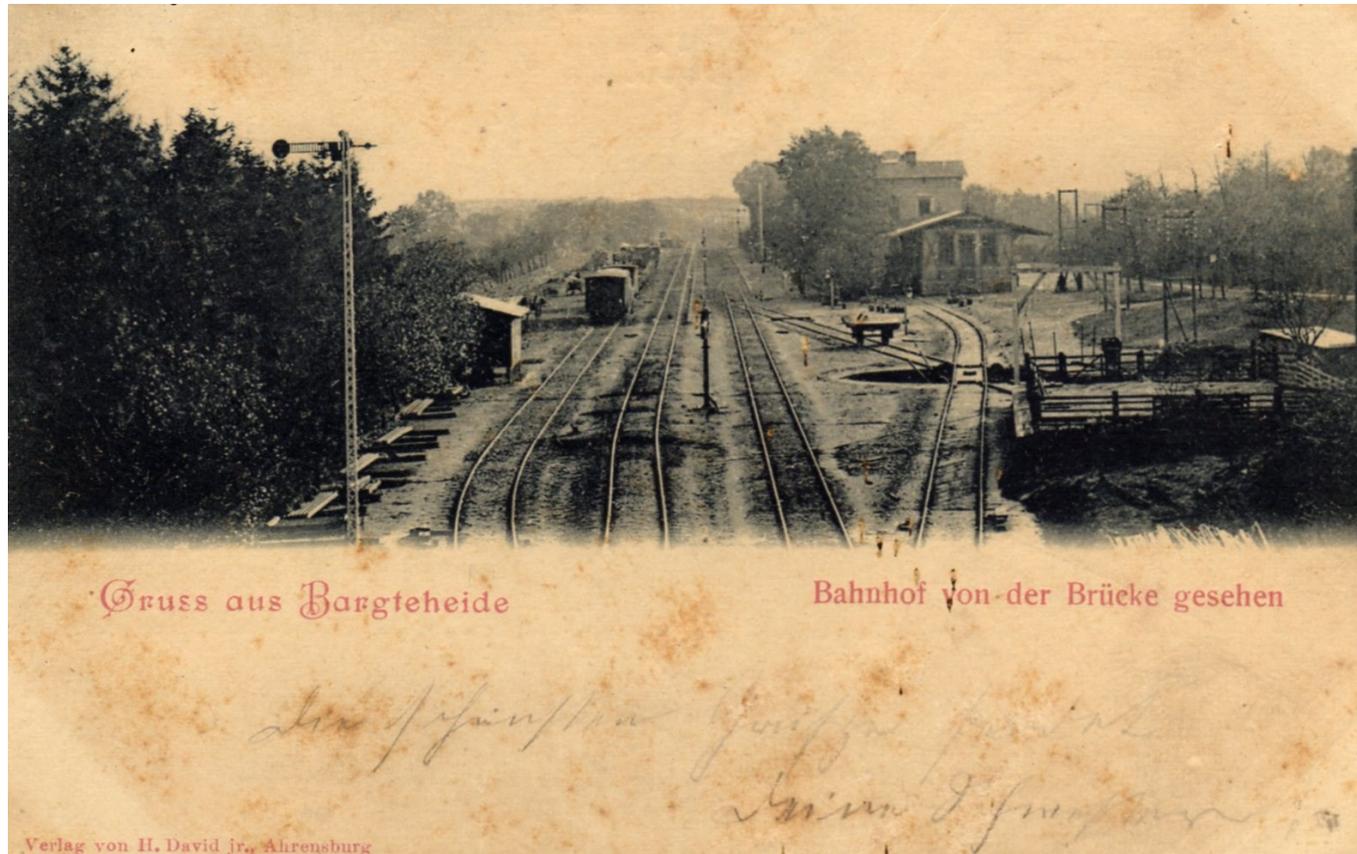
Das Foto (re) zeigt eine Postkarte mit der
Villa an der Ecke Struharg/Tremsbütteler
Weg.



Villa am Struharg ca. 1905

Heimatmuseum Bargteheide

Passagiere, Fahrpreise, Fahrpläne in der Anfangszeit



Postkarte um 1900.

Heimatmuseum Bargteheide

Passagiere auf der Strecke Hamburg – Lübeck in der Anfangszeit 1872 -1877

1872	47.242 Passagiere;	3.425 ab Bargtheide
1873	56.754 Passagiere;	4.021 ab Bargtheide
1874	57.727 Passagiere;	3.836 ab Bargtheide
1875	59.226 Passagiere;	4.008 ab Bargtheide
1876	67.734 Passagiere;	4.968 ab Bargtheide
1877	74.554 Passagiere;	5.455 ab Bargtheide

In Bargtheide stiegen demnach in den 1870er Jahren täglich zwischen 10 bis 15 Reisende in den Zug. Heute sind es rund 5300 Pendler täglich.

Der Fahrplan für das Jahr 1871 verzeichnet je Richtung vier Zugverbindungen am Tag, ab morgens 7:00 Uhr bis 23:00 Uhr abends. Heute sind es mehr als 200 Zugverbindungen täglich.

Die Fahrzeit von Bargtheide nach Hamburg betrug 54 Minuten; Von Bargtheide nach Lübeck waren es 56 Minuten. Heute braucht die Regionalbahn rund 30 Minuten nach Hamburg.

Der Fahrpreis im Jahr 1897 betrug für eine Rückfahrkarte in der 4. Klasse zwischen 1,50 und 2 Mark; in der 3. Klasse waren es 4 Mark; in der 2. Klasse dann 6 Mark.

N^o 176. Circular (Nr. 24/1866) an sämtliche Post-Anstalten in dem Schleswig-Holsteinischen Post-Bezirk.
 Vom 1. Aug. c. ab wird die Lübeck-Hamburger Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Der Fahrplan für diese Bahn ist, wie folgt, festgesetzt worden:

1) Fahrten von Lübeck nach Hamburg.

Entfernung.	Stationen.	Personen-	Personen-	Güterzug	Personenzug
		zug.	zug.	mit	mit
		Morgens.	Morgens.	Personenbeförderung.	Güterbeförderung.
		Uhr. Min.	Uhr. Min.	Radmittags.	Abends.
				Uhr. Min.	Uhr. Min.
	Lübeck	7. 15.	10. 15.	3. 30.	8. 15.
2.	Reinfeld	7. 35.	10. 35.	3. 39.	8. 39.
3.	Oldesloe	7. 47.	10. 47.	4. 49.	8. 54.
4.	Bargtheide	8. 4.	11. 4.	4. 47.	9. 15.
5.	Ahrensburg	8. 16.	11. 16.	5. 7.	9. 28.
7.	Wandsbeck	8. 38.	11. 38.	5. 45.	9. 52.
8.	Hamburg	8. 50.	11. 50.	6. —	10. 6.

2) Fahrten von Hamburg nach Lübeck.

Entfernung.	Stationen.	Personen-	Personenzug	Personen-	Güterzug
		zug.	mit	zug.	mit
		Morgens.	Radmittags.	Morgens.	Personenbeförderung.
		Uhr. Min.	Uhr. Min.	Radmittags.	Abends.
				Uhr. Min.	Uhr. Min.
0.	Hamburg	7. 45.	12. 30.	3. 15.	8. —
2.	Wandsbeck	7. 52.	12. 43.	3. 22.	8. 16.
3.	Ahrensburg	8. 17.	1. 11.	3. 46.	8. 50.
3.	Bargtheide	8. 29.	1. 27.	4. —	9. 10.
5.	Oldesloe	8. 46.	1. 49.	4. 17.	9. 35.
6.	Reinfeld	8. 58.	2. 5.	4. 29.	9. 55.
8.	Lübeck	9. 20.	2. 33.	4. 51.	10. 30.

Sämmtliche vorhergehende Züge sollen für Beförderung von Post-Einsparungen benutzt und zu diesem Behufe vom 1. Aug. c. ab mit Postbeförderung versehen werden.
 Mit Eröffnung der Lübeck-Hamburger Eisenbahn wird bis Weiter zwischen Hamburg und Lübeck unterhaltene Dilligence eingehen.

Der erste Fahrplan 1865



Von Hamburg nach Lübeck.

Aus	U. M.				
Hamburg	7 45	11 30	3 10	9 —	—
Wandsbeck	7 54	11 41	3 19	9 11	—
Alt-Rahlstedt	8 5 —	—	3 30	—	—
Ahrensburg	8 19	12 8	3 44	9 39	—
Bargtheide	8 31	12 22	3 56	9 55	—
Oldesloe	8 39	12 43	4 14	10 16	—
Reinfeld	9 1	12 56	4 27	10 31	—
Niendorf	9 11	—	—	—	—
Lübeck	9 27	1 26	4 51	11 —	—

Von Lübeck nach Hamburg.

Aus	U. M.				
Lübeck	7 5	11 10	4 —	8 46	—
Niendorf	7 16	—	4 11	—	—
Reinfeld	7 29	11 29	4 24	9 4	—
Oldesloe	7 43	11 40	4 37	9 15	—
Bargtheide	8 3	11 56	4 57	9 31	—
Ahrensburg	8 18	12 8	5 11	9 43	—
Alt-Rahlstedt	8 33	—	5 24	—	—
Wandsbeck	8 45	12 29	5 37	10 4	—
Hamburg	8 57	12 39	5 49	10 14	—

Fahrplan aus dem Jahr 1871 - weiterhin vier Zugverbindungen am Tag

Fünf Bahnhofstraßen in Bargteheide

Die „richtige“ Bargteheider Bahnhofstraße noch mit Kopfsteinpflaster im Jahr 1965. Dieses Foto machte Raimund Marfels an einem sonnigen Morgen um 10:45 Uhr. Die Straße ist bis auf einen Fahrradfahrer menschenleer. Das Vordach des Güterschuppens ist hinter der Uhr zu erkennen. Noch dahinter der niedrige Schuppen, in dem der Rentner Bruno Gerth jahrelang Gepäck und Fahrräder bewachte.

Foto Kreisarchiv Stormarn



Bargteheide macht reinen Tisch

Im kleinen Bargteheide gab es bis 1957 fünf Straßen, die das Wort „Bahnhof“ im Namen führten:

Erste Bahnhofstraße; zweite Bahnhofstraße; Am Bahnhof; An der Bahn und Zum Bahnhof.

Im August beschließt die Gemeindevertretung, die erste Bahnhofstraße in Rathausstraße umzubenennen; das „Am Bahnhof“ erhält wieder den alten Namen „An den Stücken“. Der Hauptausschuss sollte dann über die weiteren Straßenumbenennen beraten. Initiator der Aktion war Kurt Schlichting, so ein Zeitungsbericht.

Über die 2te Bahnhofstraße schreibt Walter Bielfeldt 1913 in einem Bericht: „Hier besteht die Wegbepflanzung aus Obstbäumen, die der Bahnverwaltung gehören, und daher zur Zeit der Reife nur gegen eine Strafe von 36 M ihrer Früchte beraubt werden können.“



Die 1te Bahnhofstraße auf einer Postkarte—es ist die heutige Rathausstraße.

Foto Kreisarchiv Stormarn



Die 2te Bahnhofstraße heißt heute Theodor-Storm-Straße.

Foto Kreisarchiv Stormarn

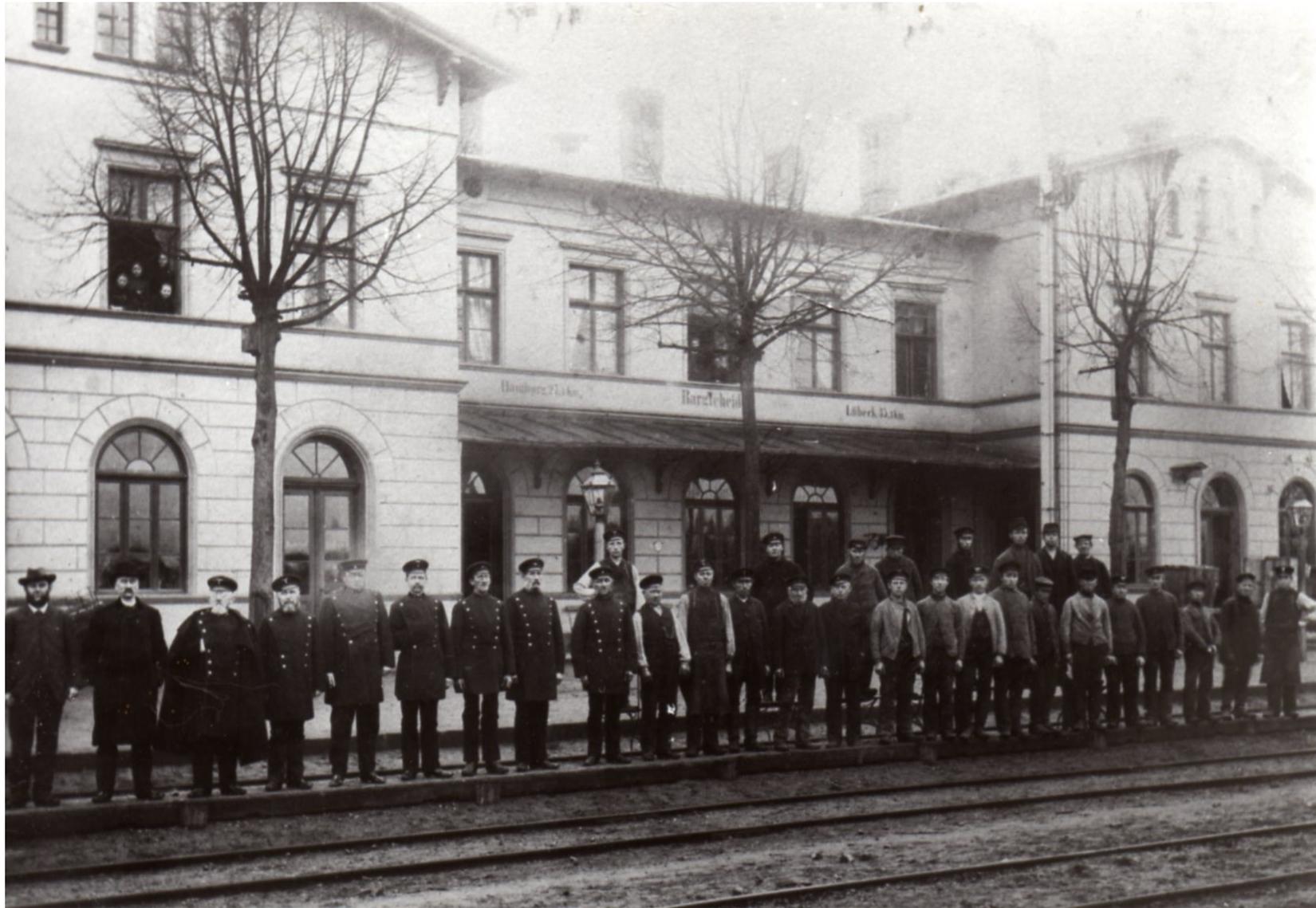


Foto Heimatmuseum Bargteheide

Eisenbahnbedienstete in Bargteheide 1892

Das obige Foto vermittelt einen Eindruck davon, wie viele Menschen für den Betrieb eines Bahnhofs benötigt wurden. Hier sind es 33 Männer in der schmucken Uniform der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft (LBE). Sie haben sich in Reih und Glied an der Bargtheider Bahnsteigkante aufgestellt.



Noch aus der Zeit vor der Übernahme der LBE durch die Reichsbahn 1938 stammt dieses Foto. Es zeigt—vor einem Personenwagen 2. Klasse—unter anderen in der ersten Reihe Walter Behrens (2. von links) und Herbert Peckelhoff (2. von rechts). Behrens war Bahnhofsvorsteher ab 1947.
Foto Steckmeister



Das Motiv ging auch als Postkarte um die Welt.

Foto Stadtarchiv Bargtheide

Hans Werner Schuldt erinnert sich Mitte des 20. Jhd. an einen Herrn Nottelmann, Herrn Rottenmeister. Herr Burmester war der „Strippenzieher“ für Elektrik und Telefon, Herr Pohl war der Signalschlosser, Herr Fürböter aus Tremsbüttel leitete die Tischlerei, Herr Eulert war Chef der Güterabfertigung. In der Kriegszeit gab es auch Frauen als Schrankenwärterin und Aushilfsbeamtinnen, die die Züge abfahren ließen. Er erinnert sich an eine Frau Ahlers. Arno Last machte viele Jahre die Fahrkartenkontrolle.

Herr Peemöller und Herr Sparbier leiteten das Stellwerk. Es gab damals noch „Bo“ und „Bw“. Von Bargtheide aus mussten elf Schranken besetzt werden, drei Schichten, mit je einem Mann vor Ort: Posten 70 - 74 Richtung Ahrensburg; Posten 59 - 65 Richtung Bad Oldesloe. Es gab Schrankenwärter und Weichenwärter, die die Signale bedienten.

Henry Burmester—„Strippenzieher“ 1944 –1973



Die Familie Burmester in den 1940er Jahren (v.r.): Henry Burmester, Werner, Mutter Elisabeth, hinten Ursula. Foto Glau

Seine Tochter Ursula Glau erinnert sich:

Mein Vater, Henry Burmester, kam 1944 als Leitungsaufseher nach Bargteheide. Er war zuständig für das Telefon, die Freileitungen, den Morser, die Weichen. Für Notfälle, wenn Strom ausfiel, hatte er eine Draisine.

Ich war neun Jahre alt, als wir 1944 in den Bahnhof zogen. Unsere vierköpfige Familie wohnte in einer Dreizimmer-Wohnung über der Empfangshalle. Es gab zwar schon ein WC, aber kein Bad. Geheizt wurde mit Kohle und Holz im Kachelofen. Unser Kinderzimmer lag zum Bahnsteig hin, genau über dem Eingang. Im Winter wurden Doppelfenster vorgesetzt. Die Dampfloks machten einen Höllenlärm. Nachts um 4 Uhr fuhren die Güterzüge.

Es gab vier Wohnungen im Obergeschoss des Bahnhofs. In den beiden Türmen links und rechts der Empfangshalle wohnten die höheren Beamten: der Bahnhofsvorsteher Walter Behrens mit Familie im südlichen Flügel; Herbert und Lisa Peckelhoff mit ihren Kindern im nördlichen Flügel. In der Mitte wohnte noch eine Familie Sparbier.

Obendrüber gab es einen großen Bodenraum, in dem mein Vater zum Beispiel seine Tabakblätter getrocknet hat. Auf der gegenüberliegenden Seite, westlich des Bahnhofs, stand ein Stall- und Waschhaus. Dort konnten wir baden, dort hielten wir ein Schwein. Etwa 1963 wurde das Gebäude abgerissen.

Daneben war ein großer Teich und dahinter wiederum hatte jede der vier Mietparteien einen großen Garten von mindestens 1000m². Mit Obstbäumen, Gemüsebeeten. Wir hielten Gänse, Hühner, Kaninchen, das Schwein im Stall und einen Schafsbock, der am Bahndamm festgebunden war.

Wo heute der Traberstieg entlang führt, gab es eine Holzbaracke mit Gemeinschaftsküche für Kriegsflüchtlinge. Bei uns war zeitweilig eine Flüchtlingsfamilie einquartiert, eine Mutter mit zwei Kindern.

Es gab in den letzten Kriegsmonaten einen Bahnhofsvorsteher Huss. Der ging sehr schlecht mit den Fremdarbeiterinnen und Kriegsgefangenen um. Nach der Befreiung am 3. Mai 1945 haben sie ihm seine Wohnung im südlichen Flügel verwüstet.



Familie Burmester im Bahnhofsgarten, 1940er Jahre. Foto Glau



Von links: Geschwister Burmester vor Stallgebäude. Foto Glau

Das Stall- und Waschhaus 1959 vom Bahnhof aus gesehen. Foto Steckmeister

Blick auf Teich und Waschhaus., dahinter der Bahnhof, 1952. Foto Heimatmuseum Bargteheide

Hans Werner Schuldt— Eisenbahner von 1944—1978



Foto Kastner

Hans Werner Schuldt erinnert sich:

Ich habe mitten im Krieg, am 1. April 1944, bei der Reichsbahn in Bargtheide meine Lehre als „Jungwerker“ begonnen. Da war ich 15 Jahre alt.



Blick von der Brücke Tremsbütteler Weg auf die Bahnhofsanlage im Jahr 1965. Im Vordergrund rechts das Stellwerk „Bo“, dahinter die Drehscheibe für die Loks, der Güterschuppen, der Bahnhof. Vorne links Gemüseärten., hinten Güterzug.

Foto Raimund Marfels, Kreisarchiv Stormarn

Bahnhofsvorsteher war damals **Ferdinand Hinrichsen**, genannt „Nante“. Wenn Vater Hinrichsen sieht, wie der Bahnhof heute aussieht, der schreit sich kaputt. Der konnte laut werden. Aber er war reell und beliebt.

Zum Dienst kam er mit weißen Handschuhen, Langschaftstiefeln und Britches (Reithose). Er war ein „Zwölfender“, ein langgedienter Kaiser-Wilhelm-Soldat. Sie können sich vorstellen, wie das aussah bei uns. Da herrschte Zucht und Ordnung. Die Bahnbeamten mussten mit gebügelten Hosen und geputzten Schuhen zum Dienst antreten.

Damals fuhren höchstens vier Züge am Tag, aber das waren dann große Züge.

Herr Huss leitete 1944 die Bahnmeisterei, die die Nachwuchskräfte für die Bahn ausbildete. Er ist nicht gut mit den polnischen Fremdarbeitern und den russischen Kriegsgefangenen umgegangen.

Die **Bahnmeisterei** war ein kleines Backsteinhaus in der Nähe des Pumpenhauses. Dort wohnte später die Familie des Schrankenwärters Bruhn. Zwei Zimmer, Bad, WC und Küche. Danach wurde es für Übernachtungen des Zugpersonals und der Lokführer hergerichtet. Wir mussten heizen im Winter—grausam.

Das **Pumpenhaus** wurde abgerissen, als die Loks nicht mehr mit Wasser beliefert wurden. Im Pumpenhaus gab es oben zwei Wassertanks. Zum Füllen mussten wir die große Tiefpumpe anschmeißen. Es gibt dort einen Brunnen, der ist über 100 Meter tief. Daneben war gleich die Klärgrube, das Wasser lief unter den Gleisen durch in einen Graben Richtung Bachstraße.

Ich war dann lange als Ladeaufsicht und im Güterschuppen beschäftigt. Zum Teil haben wir die Loks noch mit der Hand rangiert, das war Knochenarbeit. Es gab aber auch eine kleine Diesellok. Als die Güterabfertigung in Bargteheide geschlossen wurde, bin ich 1978 nach Hamburg gegangen.

„Versand“-Schild im Besitz des Heimatmuseums Bargteheide



Walter Behrens—Bahnhofsvorsteher 1947-1959

Seine Tochter Renate Steckmeister erinnert sich:

Meine Eltern, Walter und Anni Behrens, **kamen 1935 nach Bargteheide**. Sie wohnten zuerst in der Baumschulenstraße 17. Da wurde ich 1936 geboren. Ende 1939 zogen wir in das Haus Kruthorst 38, das der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft gehörte.

Mein Vater wurde 1909 in Lübeck geboren und fing im April 1923 (gerade 14 Jahre alt) eine **Lehre zum Eisenbahnbeamten** bei der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft an. Nach Abschluss der Lehre im März 1926 war er zunächst „Dienstanfänger“ (bis 1928); dann „Betriebsaspirant“ (bis 1929); danach wurde er Eisenbahnassistent“ (bis 1930) und schließlich **„Eisenbahnsekretär“**.



Walter Behrens in den 1940er Jahren vor seinem Büro im Bargteheider Bahnhof. Am Bahnsteigrand die Milchkannen, die täglich mit dem Zug nach Hamburg befördert wurden. Foto Steckmeister

Bevor er nach Bargteheide kam, hatte er im Bahnhof Travemünde gearbeitet.

Als die private Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zum 1. Januar 1938 aufgelöst und in die Reichsbahn überführt wurde, wurde mein Vater ab 1.4.1938 **Reichsbahnbeamter**.

Das Amt des Vorstehers im Bargteheider Bahnhof hatte damals noch Ferdinand Hinrichsen inne. Mein Vater übernahm diese Funktion im Jahr **1947 und behielt sie bis Ende 1959**. 1947 zogen wir dann auch in die Wohnung im Südflügel des Bahnhofs ein.

Im Bahnhof wohnten damals die Familien Burmester, Peckelhoff und Sparbier. Ich erinnere mich noch an Eisenbahnbedienstete, die Timmermann und Hohmann hießen.

Gegenüber dem Bahnhof stand das Stall- und Waschgebäude. Im Stall hatten wir immer ein Schwein, das im Herbst/Winter – wenn es kalt war – geschlachtet wurde. Im Sommer spielte sich alles im Garten ab.

Wir haben uns weitgehend selbst versorgt. Im Garten hing auch unsere Wäsche zum Trocknen.

Meine Mutter hat immer geschimpft, wenn eine Dampflokomotive vorbei kam und danach alles voller Ruß war.

Meine beiden Brüder und ich, wir haben in Wandsbek die Schule besucht. In der schlechten Zeit waren die Züge immer proppevoll. Manchmal hingen die Leute draußen dran.

1958 hatten wir unseren ersten VW Käfer. Damit sind wir dann nach Hamburg gefahren. Das war doch was!

Otto Sievers—Eisenbahner von 1964—1999



Der Eisenbahner Otto Sievers freut sich darüber dass wenigstens noch ein Schild an den alten Güterschuppen erinnert. Es steht—ein wenig versteckt— auf der gegenüberliegenden Seite des ehemaligen Fachwerkschuppens.

Otto Sievers hat 25 Jahre, von 1964 – 1999, im Bargtheider Bahnhof gearbeitet. Gelernt hat er bei Hans Werner Schuldt.

Foto Kastner

Otto Sievers erinnert sich:

Als „Jungwerker“ habe ich am 1. April 1964 bei der Bahn in Bargteheide angefangen. Da war ich 15 Jahre alt.

Ich habe alles durchlaufen: An der Sperre Fahrkarten kontrolliert, die Schranken bewacht, im Gleisbau gearbeitet, Güterabfertigung, Gepäckannahme, Expressgut, mit einer kleinen Lok rangiert, Brikett zum Stellwerk gefahren, damit die heizen konnten. Wir mussten jeden Tag rund um den Bahnhof fegen und Unkraut zupfen. So, wie es heute hier aussieht, das wäre unmöglich gewesen.

Die Post kam mit dem Zug, die musste immer gleich zum Chef gebracht werden. Der hat sie dann verteilt.

Es gab zu meiner Zeit viele Mitarbeiter. Der Dienststellenvorsteher „DVSt“ organisierte alles und hatte sein Büro im Nordflügel, an der Ecke zum Bahngleis. Er wohnte auch mit seiner Familie im Bahnhof und hatte einen Stellvertreter.

Zwei Mann arbeiteten im Reisezentrum und verkauften Fahrkarten, einer kümmerte sich um Gepäck und Güterschuppen, ein Mann rangierte. Ein weiterer Eisenbahner war für Fahrkartenkontrolle und Schranken zuständig. In den beiden Stellwerken wurde in drei Schichten gearbeitet, da saß dann jeweils ein Mann.



Mit so einer kleinen Diesellok wurden in Bargteheide die Güterzüge rangiert.

Feste feiern rund um den Bahnhof



Festlicher Aufzug vor dem Bargteheider Bahnhof anlässlich des Sängerbundfestes am 7. Juli 1907. Vorne in Uniform der Bahnhofsvorsteher, rechts daneben die Bahnhofswirtin und rechtsaußen der Oberkellner.

Foto Heimatmuseum Bargteheide



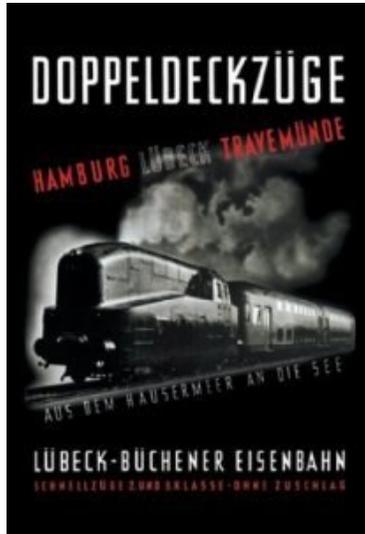
Ursula und Harald Glau im August 1958 vor dem Bargteheider Bahnhof. Foto Glau

Hochzeitsfeiern hat es im Bargteheider Bahnhof mehrere gegeben.

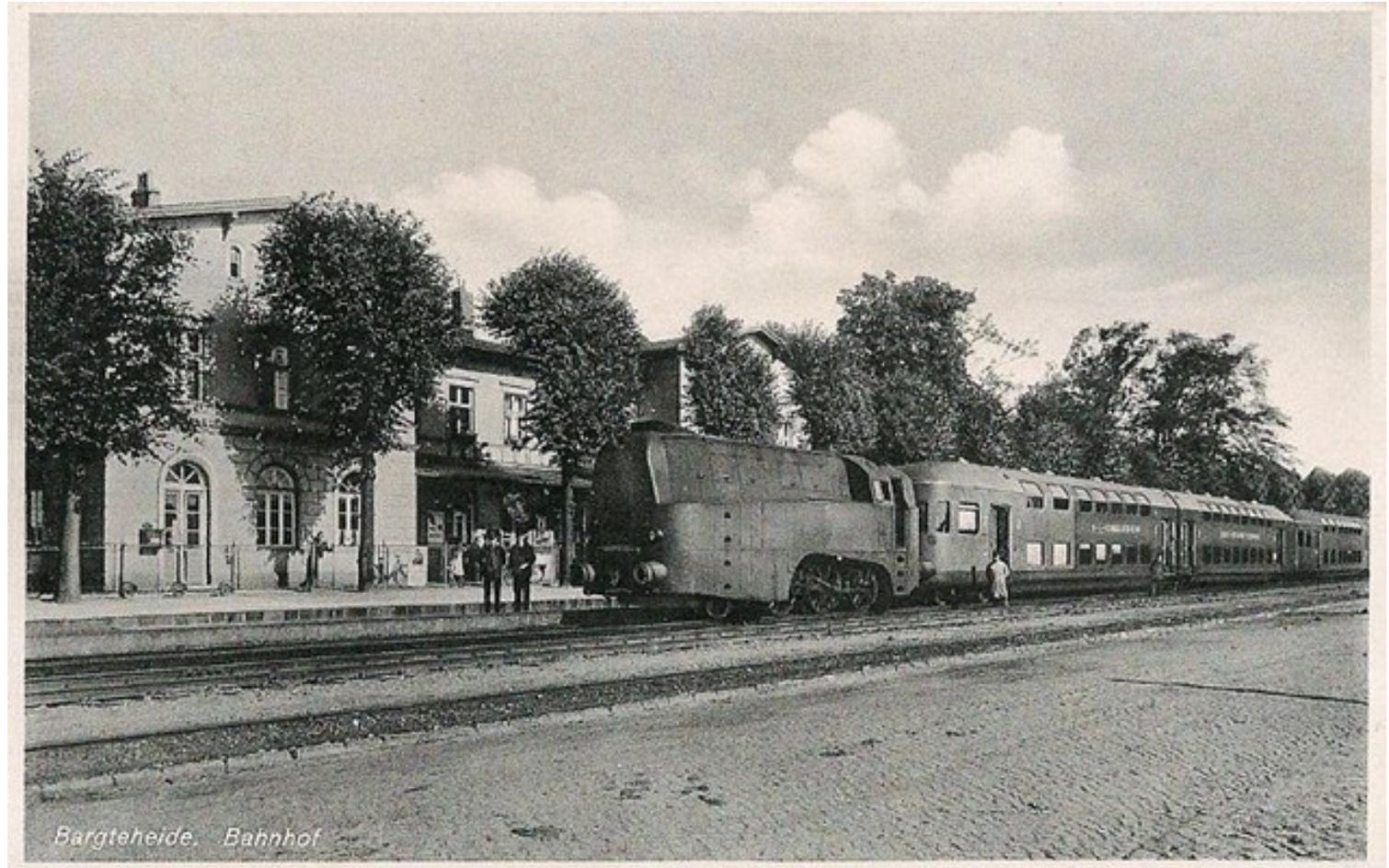
So heiratete am 23. August 1958 Ursula Burmester, die Tochter des Leitungs-aufsehers, den Bargteheider Tischler Harald Glau. Gefeierte wurde in der Wohnung im Obergeschoss. Die Speisen wurden auf dem Boden gelagert, der Wein dort selbst gemacht.

Renate Behrens, die Tochter des Bahnhofsvorstehers, hatte schon 1956 Gerd Steckmeister das Ja-Wort gegeben. Gefeierte wurde im Bahnhof. Das Paar lebte dann unter dem Dach des Bahnhofs in einer kleinen Wohnung, die hatte zwei Zimmer und eine kleine Küche.

Die Doppeldecker-Attraktion 1937



Modern und fortschrittlich war die große norddeutsche Privatbahn in den 1930er Jahren.



Postkarte Bahnbeamte vor Doppeldecker im Bargteheider Bahnhof 1937.

Foto Heimatmuseum Bargteheide

Berühmt wurde die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft (LBE) durch ihre Wendezüge mit Doppelstockwagen und stromlinienverkleideten Tenderlokomotiven. Die verkleideten Loks wurden bei der LBE „Mickymäuse“ genannt.

Mit ihren Doppelstöckern setzte die LBE ab Sommer 1936 neue Maßstäbe im Ausflugs- und Berufsverkehr. So konnte der ständig steigende Verkehr auf der Schnellstrecke Hamburg—Lübeck bewältigt werden.

„Aus dem Häusermeer an die See“ mit diesem Werbeslogan auf dem Plakat (oben) lockte die LBE die Hamburger an die Ostsee. „Schnellzüge 2. und 3. Klasse . Ohne Zuschlag“.

Zum 1. Januar 1938, als die LBE verstaatlicht und in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert wurde, übernahm die Reichsbahn die acht Doppelstock-Wageneinheiten in ihren Bestand.

Die oben abgebildete Lok ist eine der fünf LBE-Exemplare der preußischen Gattung T 12, die 1937 mit der Stromlinienverkleidung versehen wurden, so die Expertise eines Eisenbahnkenners.

Bahnhofsumfeld in den 1950er Jahren



Luftaufnahme von Bargteheide mit dem Bahnhof im Vordergrund. Entstanden zwischen 1948—1952.

Foto Heimatmuseum Bargteheide

Viel Grün und viele Gärten. Auf diesem Luftbild sind alle „Zutaten“ zum Bahnhof gut erkennbar. Als das Empfangsgebäude 1865 von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft gebaut wurde, lag es rund 500 Meter vom Ortskern entfernt in der Feldmark. Die Strecke wurde in den 1870er Jahren zweigleisig ausgebaut. Für die Güterzüge gab es ein Extragleis.

Links neben dem Bahnhofsgebäude ist das zweistöckige Pumpenhaus zu erkennen. Hinter den Bäumen stand das Bahnmeisterhaus. Rechts vom Bahnhof liegt der Güterschuppen und ein weiteres Gebäude mit Extragleis. In den 1950er Jahren säumte noch eine Lindenreihe den Bahnsteig.

Unmittelbar hinter dem Bahnhofsgebäude ist das Stall- und Waschhaus zu erkennen, dahinter Gärten und die Holzbaracke mit Gemeinschaftsküche. Darin waren zunächst Fremdarbeiterinnen und dann nach dem Krieg Flüchtlinge untergebracht worden.

Die Straße weiter westlich, parallel zu den Gleisen, ist die Baumschulensstraße mit vielen schönen Villen.



Bargteheider Bahnhof mit Pumpenhaus im Vordergrund, Linden und Dampflok.

Postkarte undatiert. Heimatmuseum Bargteheide

Rund um den Bahnhof im Mai 1970



Luftaufnahme von Manfred Giese am 17. Mai 1970

Die Gärten, Baracken und Nebengebäude— bis auf den Güterschuppen und zwei Nebengebäude— sind im Jahr 1970 alle verschwunden. Stattdessen gibt es einen ziemlich leeren Parkplatz vor dem Bahnhof, die Häuserzeilen am Traberstieg und—ganz modern! - das Hochhaus sind gebaut.

Links im Bild sind die abgestellten Güterwaggons zu erkennen und eine lange Reihe gestapeltes Holz.

Jahre später—1981—wurde dann ein neues **Industrieanschlussgleis** für den Holzhandel Gayken, Langnese Honig und die Warenabteilung der Raiffeisenbank gebaut.

Dieses Gleis wurde aber um das Jahr 2000 wieder aufgegeben.



Blick von der Tremsbütteler Brücke in heutiger Zeit (oben) und im Jahr 1936 (unten). Fotos Heimatmuseum, Steckmeister



Der geheime Atombunker unter dem Bahnhof

Ein Relikt aus der Zeit des Kalten Krieges ist der unterirdische Atombunker unter dem Fahrradständer an der Südseite des Bahnhofs.

Eingerichtet wurde der Bunker wohl Ende der 1950er/Anfang der 1960er Jahre. Während des Zweiten Weltkriegs soll es an gleicher Stelle einen Luftschutzbunker gegeben haben.

In dem engen Verlies, das vom Keller des Bahnhofs aus begehbar ist, sollten vier Menschen unterkommen. Es gibt einen schmalen Flur mit Sanitäreinrichtungen und zwei kleine Räume. Die Ausstattung ist noch original 1960er Jahre. Drei einfache Pritschen übereinander als Wandklappbetten, ein Schreibtisch mit altem Telefon, die Rohre und Regler eines dreifach-Luftfiltersystems, technische Geräte mit vielen bunten Kabeln—wohl für das Stellwerk—und eine Notfallausrüstung.

Der Besitzer Stephan Gloge hat es ausprobiert: „Theoretisch ist die Anlage noch funktionsfähig. Die Luftfilteranlage geht noch. Nur der Geheimgang wurde zugemauert.“

Der Bunker war nicht dafür gedacht, im Falle eines Atomkrieges der Bevölkerung Unterschlupf zu geben. Die vierköpfige Besatzung des Bunkers sollte im Ernstfall den Bahnbetrieb auf der Strecke sicherstellen.



Die Nordseite des Bahnhofs mit Güterschuppen und Drehscheibe. Aufnahme von Raimund Marfels Anfang der 1960er Jahren.

Foto Kreisarchiv Stormarn

Wie weiter mit dem Bargteheider Bahnhof?

Im August 2015 wurde der Bargteheider Bahnhof 150 Jahr alt. Er hat einige Umbauten und Umbrüche erlebt. Die guten, alten Zeiten scheinen vorbei zu sein.

Dabei waren Bahnhöfe einmal die „Kathedralen der Moderne“, Symbole für den technischen Aufbruch des 19. Jahrhunderts. Darüber hinaus waren sie für den Ort auch eine Visitenkarte. Der Bahnhof war das Entree.

- **Im März 2007** hat die Deutsche Bahn den Bargteheider Bahnhof als „unwirtschaftliche Immobilie“ zum Kauf angeboten—zu allererst der Stadt Bargteheide. Die lehnt ab.
- Mit Bescheid vom **22. November 2011** wird das Bargteheider Bahnhofsempfangsgebäude (plus Stellwerk „Bw“) in das Denkmalsbuch für die Kulturdenkmale aus geschichtlicher Zeit eingetragen. Es steht jetzt als **„Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung“** (§5 Denkmalschutzgesetz) unter Denkmalschutz.
- **Ende 2012** findet sich ein Käufer. Es ist der Privatmann Stephan Gloge aus Bargfeld-Stegen. Er will den denkmalgeschützten Bahnhof behutsam entwickeln. Nach und nach werden die Wohnungen im Obergeschoss saniert und vermietet.

Was passiert, wenn die S 4 kommt?

- Der Bau der S 4 ist in Planung und könnte das Bahnhofsumfeld maßgeblich verändern. Unklar ist bislang noch, ob der Bahnsteig in Richtung Ahrensburg verlegt werden muss. Die Vorentwurfsplanung sieht einen Komplett-Umbau der Bahnsteiganlagen vor, die dann südlich vom alten Bahnhofsgebäude liegen würden.
- Derzeit wird aber auch noch die Variante diskutiert, auf den dreigleisigen Ausbau zwischen Gartenholz und Bargteheide zu verzichten und die S 4 (max. 20-Minuten-Takt, wie bei dreigleisigem Ausbau) im Mischverkehr auf den vorhandenen zwei Gleisen zu führen. Diese Variante würde einen deutlich geringeren Umbau in Bargteheide mit sich bringen. Die Bahnsteige würden dann im Wesentlichen dort verbleiben, wo sie jetzt sind. Eine Entscheidung darüber muss das Land treffen.
- Offen ist, wie der Rechtsstreit zwischen dem Eigentümer und der Stadt Bargteheide um das Grundstück mit den Fahrradständern an der Südseite des Bahnhofsgebäudes ausgehen wird.

V.i.s.d.P.

Dr. Ruth Kastner

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN

Kreisverband Stormarn

Bahnhofstraße 9

22941 Bargteheide

info@gruene-bargteheide.de