

Peter Kraft

Der Bordesholmer Bahnhof von seiner Entstehung bis heute¹



Eine alte Heerstraße



Der neuzeitliche Schienenweg

I. Vorgeschichte

Die alte Heerstrasse zwischen Hamburg und Kiel und die Preetzer Landstrasse, die über Brügge, Schmalstede, Blumenthal, Nortorf nach Rendsburg führte, verbanden bis Mitte des 19. Jahrhunderts Bordesholm mit den umliegenden Dörfern und Städten des Landes Schleswig-Holstein. Diese Straßen, oder zum mindesten große Teile derselben, sind heute noch vorhanden und in beschränktem Maße dem Verkehr dienlich, zum Beispiel die "Alte Landstraße" in Bordesholm. Das heutige Verwaltungsseminar, der ehemalige "Alte Haidkrug" war Posthalterei und Pferdewechselstation der

¹ Text und Fotos stammen aus der 1958 handgeschriebenen Abschlussarbeit von Peter Kraft an seiner Schule in Bordesholm. Nach seinem Tod wurde sie bei „ebay“ erworben.

Postkutschen. Bordesholm selbst war damals ein kleiner Ort. Nur wenige Häuser umrahmten das Kloster, die Kirche und die uralte Linde.

Mit der Erfindung der Dampfmaschine begann ein neues Zeitalter auf dem Gebiet der Technik. Insbesondere ging eine vollkommene Umwälzung im Transport- und Verkehrswesen vor sich, als man diese Dampfmaschine als Antriebskraft nutzbar machen konnte. Dieses war die Geburtsstunde der Eisenbahn. Im Volksmund nannte man die erste Eisenbahn das "Dampfross". Nur wenige Menschen konnten zuerst ermessen, von wie weit tragender und gewaltiger Bedeutung diese Erfindung einst sein würde. Trotz ... gab es führende Persönlichkeiten, welche diese Möglichkeiten erkannten und sich für den Bau von Eisenbahnen einsetzten. Schon wenige Jahre nachdem 1835 die erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth fuhr, begann man auch in Schleswig-Holstein, sich mit dem Gedanken an den Bau solch eines Verkehrsmittels zu beschäftigen.

II. Ausführung

1. Bau der Eisenbahnstrecke Altona - Kiel

Von einer privaten Gesellschaft wurde der Bau einer Eisenbahnlinie von Altona nach Kiel in Angriff genommen. Viele Widerstände stellten sich zunächst diesem Project entgegen. In Bordesholm fanden sich gleichfalls ernsthafte Gegner. Wie überall fürchtete man auch hier die Gesundheitsschädigung und die Ruhestörung durch die Eisenbahn. Die ursprüngliche Planung sah den Bau des Bahnhofs unmittelbar an dem Ort Bordesholm vor. Ein hochgestellter Verwandter des damaligen Landrats Baron von Heintze konnte seinen Einfluß dahingehend geltend machen, dass die Bahnlinie weit von dem Ort entfernt, also an der heutigen Stelle, verläuft. Nach vielen Planungen, Entwürfen und Prozessen mit Anliegern wurde der Streckenbau im Jahre 1840 angefangen und 1844, am 18. September, konnte die Eisenbahnlinie Hamburg Altona - Neumünster - Kiel "König Christians VIII. Ostseebahn" eingeweiht und dem Verkehr übergeben werden.

Die Eisenbahnlinie bestand aus einer eingleisigen Strecke, die durch Täler und über Hügel führte. Man sprach mit Recht von einer "Berg- und Talbahn".

2. Anlagen und Bauten der Station Bordesholm

Nach Fertigstellung der Bahnstrecke wurde einige Zeit später das erste sehr primitive Bahnhofsgebäude in Bordesholm aus Segeberger Kalkstein gebaut und seiner Bestimmung übergeben. Ein schmaler Fußsteg führte vom Ort Bordesholm zum Bahnhof. Vermutlich war es die jetzige Heintzestraße, Holstenstraße und ein Teil der Bahnhofstrasse. Nach dem Bau des Bahnhofsgebäudes wurde mit dem Ausbau eines Verladegleises begonnen. Dieses lag auf der westlichen Seite der Eisenbahnlinie und zwar als Stumpfgleis, d.h. die Schiene endet an einem Prellbock. Feste Rampen waren noch nicht vorhanden. Vieh und Pferde wurden mittels einer fahrbaren, nicht sehr stabilen Rampe auf die Güterwagen verladen. Aus einer Chronik geht hervor, dass im Jahre 1864 das Bordesholmer Kloster Hauptquartier der Preußen und Österreicher war, als sie im 1. Einigungskrieg gegen Dänemark kämpften. Der Adjutant des Königs Wilhelm, Prinz Kraft zu Hohenlohe, entlud seine Pferde am Bordesholmer Bahnhof. In dieser Chronik steht über das Entladen der Pferde geschrieben: "Da wurde einige gebrechliche, steile hölzerne Stangen an die Pferdewaggon gelegt. Jetzt sprangen die Pferde mit einem Satz aus dem Waggon, in denen ihnen der Aufenthalt gar zu ungemütlich gewesen war, auf die Rampe. Diese war aber bei der Kälte von - 10 Grad mit einer glatten Eiskruste bedeckt, und ein Pferd nachdem anderen machte so seine Rutschpartie bis zum Fuße der Rampe, wo es sich mit Sack und Pack im Schnee kugelte. Der Prinz war nicht wenig erstaunt, aber angenehm überrascht, daß sich kein Pferd bei dem Ausladen ein Bein gebrochen oder sonst etwas angetan hatte." Hieraus ersieht man, wie primitiv und einfach alles war. Im Jahre 1867 wurde das Amt Bordesholm mit den Ämtern Kiel und Neumünster zum Landkreis Kiel mit Sitz der Verwaltung in Bordesholm umgebildet. Durch den Bau der Eisenbahn von Kiel nach Hamburg über Bordesholm und die Errichtung des Bahnhofs sowie die Erhebung der Gemeinde zur Kreisstadt im Jahre 1867 entwickelte sich der Ort zu dem Mittelpunkt für die weitere Umgebung. Hierdurch war der Bahnhof Bordesholm dem immer mehr ansteigenden Verkehr und der aufblühenden Industrie, die sich auch rund um den Bahnhof ansässig machte, nicht mehr gewachsen. Weil die gesamte Bahnanlage den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügte, wurde die eingleisige "Berg- und Talbahn" von Hamburg nach Kiel abgeschafft und eine neue zweigleisige Strecke erbaut. Alle Geländeunebenheiten wurden beseitigt. Der Umbau nahm eine lange Zeit in Anspruch, denn alle Hügel

wurden mit Schaufel und Schiebkarre abgetragen. Im Jahre 1890 übernahm alsdann die Königlich-Preußische-Hessische Eisenbahnverwaltung (K.P.H.E) die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Das alte Bahnhofsgebäude in Bordesholm blieb zunächst noch in Betrieb. Um den Reisenden bei schlechtem Wetter einen Aufenthalt Trocken bis zur Abfahrt des Zuges zu geben, wurde in dieser Zeit eine Wartehalle, die noch heute benutzt wird, aufgestellt. Diese stammt von dem Hamburger Bahnhof "Schulterblatt". Sie war infolge der Verlegung des Bahnhofs in Hamburg überzählig, wurde deshalb abgebrochen und fand beim Bordesholmer Bahnhof für gleiche Zwecke Verwendung.

3. Die Entwicklung des Bahnhofs Bordesholm bis zum 2. Weltkrieg

Im Laufe der Jahrzehnte, besonders von 1900 an, nahm der Verkehr auf der Eisenbahn ständig zu. Es wurden mehr Güter im Bordesholmer Bahnhof umgeschlagen. Das bisherige Ladegleis reichte nicht mehr aus. Dringende Umbauten waren erforderlich. Im Jahre 1906 wurde auf der östlichen Seite der Strecke ein ganz neues Ladegleis angelegt. Dazu kamen eine feste Kopframpe und eine Viehrampe, die heute noch in Gebrauch sind. Das bisherige Bahnhofsgebäude, das schon 1844 gebaut worden war, erwies sich als viel zu klein für den stark ansteigenden Verkehr. Darum wurde im Jahre 1912 neben dem alten Gebäude ein neues größeres Bahnhofsgebäude errichtet. Es enthielt einen Fahrkarten- und einen Gepäckabfertigungsschalter, eine Gaststube und im oberen Stock Dienstwohnungen. Angeschlossen an die Schalter war der Güterschuppen. Am Ende des Schuppens befand sich eine Feuergutrampe, auf der feuergefährliche Sachen und Säuren sowie nicht nässeempfindliche sperrige Güter gelagert werden. Diese Güterstücke erfordern eine besondere Laderampe, weil die Gefährdung der anderen Frachtstücke sonst zu groß wäre.

Auch die Gleisanlagen im Bereich des Bordesholmer Bahnhofs reichten nicht mehr aus, deshalb wurden im Jahre 1931 Gleis 3 und 4 zu den Gleisen 1 und 2 hinzugebaut. Sie dienen heute noch als Überholungs- bzw. Anschlußgleise und führen heute nach dem Holzplatz Gevecke und zu den Kies- und Schotterwerken Bordesholm.

Die Bahnsteigsperrung befand sich ursprünglich in dem heutigen Schalterraum. Für Reisende, die auf die Abfahrt des Zuges warten mußten, wirkte sich dieser Umstand sehr unbequem aus. Sie kauften in dem Schalterraum die

Fahrkarten, mußten dann auf die Straße, um in die Wartehalle zu gelangen, und bei Ankunft des Zuges wieder zurück durch den Schalterraum zu den Bahnsteigen gehen. Die Sperre wurde aus diesem Grund und wegen Platzmangels verlegt und zwar in die große Wartehalle. Kurz danach wurde ein Erweiterungsbau notwendig, um Diensträume für den Bahnhofsvorsteher und den Fahrdienstleiter zu schaffen. Die ehemalige Bahnsteigsperre bildete den Eingang dazu. Da die Züge immer schneller und in kürzeren Zeitabständen fuhren, errichtete man im Jahre 1937 im Raum des Fahrdienstleiters ein neuzeitliches Stellwerk. Bis dahin hatte man alle Weichen draußen örtlich mit der Hand bedienen müssen. Durch die Inbetriebnahme des Stellwerks erhöhte sich die Sicherheit des Betriebes und die Durchführung der Züge wurde wesentlich beschleunigt.

Die günstige Lage Bordesholms zwischen den beiden Großstädten Kiel und Neumünster belebte die Bautätigkeit in der Umgebung des Bahnhofs immer mehr.

4. Der Bordesholmer Bahnhof im und nach dem 2. Weltkrieg

Der "Zweite Weltkrieg" brachte wieder eine bedeutende Verkehrsbelebung mit sich. Der Krieg stellte an die Eisenbahn allerhöchste Anforderungen. Truppen- und Materialtransporte rollten Tag und Nacht über die Schienen. Viele Bewohner der Großstädte Hamburg, Neumünster und Kiel zogen mit ihrer wertvollen Habe auf das Land, um sicher zu sein. Mütter und Kinder wurden wegen der drohenden Bombengefahr evakuiert. Für diese Massentransporte war Bordesholm sowohl Durchgangs- als auch Entladebahnhof. Obgleich der gesamte Verkehr infolge der Verdunkelung der Bahnanlage und der durch die im Krieg immer mehr zunehmenden Bombenangriffe stark behindert war, mußte der Zugverkehr, insbesondere der Berufsverkehr unbedingt aufrecht erhalten werden.

Die größte Gefahr brachten den Zügen die Tiefflieger. So soll noch am 24. April 1945 gegen 13 Uhr ein nach Kiel fahrender Personenzug in der Nähe des "Vierfamilienhauses" von Jagdflugzeugen angegriffen und schwer getroffen worden sein. Die Lokomotive wurde durchlöchert und Reisende in den Abteilen verletzt. Aus den Einschußstellen entströmte der Dampf der Lok, und der Zug blieb liegen. Während der Bahnhofsvorsteher nach der

Unglücksstelle eilte, kamen bereits blutüberströmte Reisende entgegen. Auf einem schnell hergerichteten 64Verbandsplatz wurden die Verletzten ärztlich betreut. Der Zug mußte nach Abzug der Tiefflieger von einer Ersatzlokomotive nach Kiel abgeschleppt werden. Dieses war der einzige größere



Unfall, der sich im Lauf des "Zweiten Weltkrieges" im Bereich des Bahnhofs ereignete. Die Bahngelände und die Gleisanlagen von Bordesholm wurden nicht wie viele andere Bahnhöfe bombardiert und zerstört. Man vermutet, daß die Anhäufung von Lazaretten Bordesholm vor größeren Fliegerangriffen bewahrt hat. Zur Sicherung des Bahnhofs waren lediglich beiderseits der Bahnhofsanlagen je ein Maschinengewehr gegen Fliegerangriffe in Stellung gebracht worden. Die Maschinengewehre wurden jedoch nicht für den Ernstfall in Anspruch genommen. So kann man sagen, daß der Bordesholmer Bahnhof den "Zweiten Weltkrieg" gut überstanden hat.



Unmittelbar nach dem Kriege wurde auch hier Personen- und Güterverkehr wesentlich eingeschränkt. Die Gründe hierfür waren folgende: Sowohl der Kieler - als auch der Neumünsteraner Bahnhof waren total zerstört. Es fehlte einerseits an Kohlen, andererseits trat jetzt der enorme Verschleiß des Krieges an Schienen, Waggons und Lokomotiven katastrophal in Erscheinung. Nur noch ein paar Züge versuchten die Verbindungen einigermaßen aufrecht zu erhalten. Das Reisebedürfnis der Bevölkerung war jedoch übermäßig groß. Anlaß hierfür war der unglückliche Ausgang des Krieges, der Millionen von Heimatvertriebenen und heimkehrende Soldaten auf engstem Raum in Schleswig-Holstein zusammengedrängt hatte. Allein in Bordesholm war die Einwohnerzahl auf das Vierfache gestiegen. All diese entwurzelten Menschen suchten verzweifelt nach Angehörigen und neuen Existenzmöglichkeiten. Dies Reisebedürfnis hatte zur Folge, daß die Züge sehr überfüllt

waren. Die Reisenden standen auf den Trittbrettern und hielten sich an den Tür- und Fensterrahmen fest. Ganz Wagemutige saßen in Decken eingehüllt auf den Dächern der Personenwagen. Selbst in offenen Güterwaggons wurden die Reisenden befördert. Im Winter 1945/1946 war dieses Reisen ein ganz untragbarer Zustand. Nach und nach normalisierte sich der Eisenbahnverkehr wieder.

5. Der Bordesholmer Bahnhof heute²

Im Zuge der Entwicklung, sowie der ständigen Um- und Erneuerungsbauten bewältigt der Bahnhof Bordesholm heute mit zwei Lagerschuppen, Viehrampe, Abstell- und Verschiebegleisen einen reibungslosen Ablauf des umfangreichen Personenverkehrs sowie der gesamten Güter-, Stückgut-, Gepäck- und Expreßgutabfertigung. 12 Beamte versehen den Dienst am Bahnhof. Etwa 500 Personen werden täglich von Bordesholm in beiden Richtungen befördert. Allein 17 Zugpaare werden zur Durchführung dieses Personenverkehrs auf dem Bahnhof Bordesholm abgefertigt. Hinzu kommen die D-Züge, die in Bordesholm nicht halten, und die Güterzüge. Im ganzen durchfahren ungefähr 100 Züge in 24 Stunden den Bahnhof.

Der Bahngutumschlag beträgt täglich durchschnittlich zwei Tonnen Stückgut und 10 - 15 Tonnen Waggonladung.

6. Ein Besuch im Stationsgebäude des Bordesholmer Bahnhofs

Um nun selbst einen Einblick in den Ablauf des heutigen Betriebes zu gewinnen, stattete ich demselben einen Besuch ab und ließ mir folgendes von dem Bahnhofsvorsteher und dem Fahrdienstleiter erklären:

Der Bahnhof Bordesholm ist in einen zweigleisigen Streckenblock eingeteilt, d.h. verläßt ein Zug z.B. Flintbek in Richtung Bordesholm, so darf kein weiterer folgen, ehe der erste Zug den Bahnhof Bordesholm nicht verlassen hat. Das gleiche geschieht in entgegengesetzter Richtung. Der Streckenblock sichert also den abfahrenden vor einem nachkommenden Zug. Früher war es so, daß ein Zug aus Hamburg nicht abfahren durfte, ehe nicht der vorherige Zug in Neumünster angekommen war. - Während dieser Erklärungen kamen wir zu dem Stellwerk. Hier stehe ich - für den Laien ein unbekanntes Bild -

² Heute = 1958, das Entstehungsjahr der Arbeit.

vor roten, blauen, großen und kleinen Hebeln. Die verschiedenen Farben erleichtern das Unterscheiden der Hebel, denn ein einziger Fehlgriff des diensttuenden Beamten kann schlimme Folgen haben. Die roten Hebel sind für die Signale bestimmt. Während durch die blauen Hebel die Weichen bedient werden. Sie stehen am Tage, vorausgesetzt daß kein Zug rangiert, nach oben. Den Bahnhof durchlaufen nur zwei Gleise, und daher braucht kein Zug auf ein anderes Gleich geleitet zu werden. Im übrigen erweist sich die gesamte Signal- und Betriebsanlage mit den vielseitigen Sicherungsvorrichtungen und den Hebeln für den unausgebildeten Beschauer als ein unübersehbares Durcheinander.

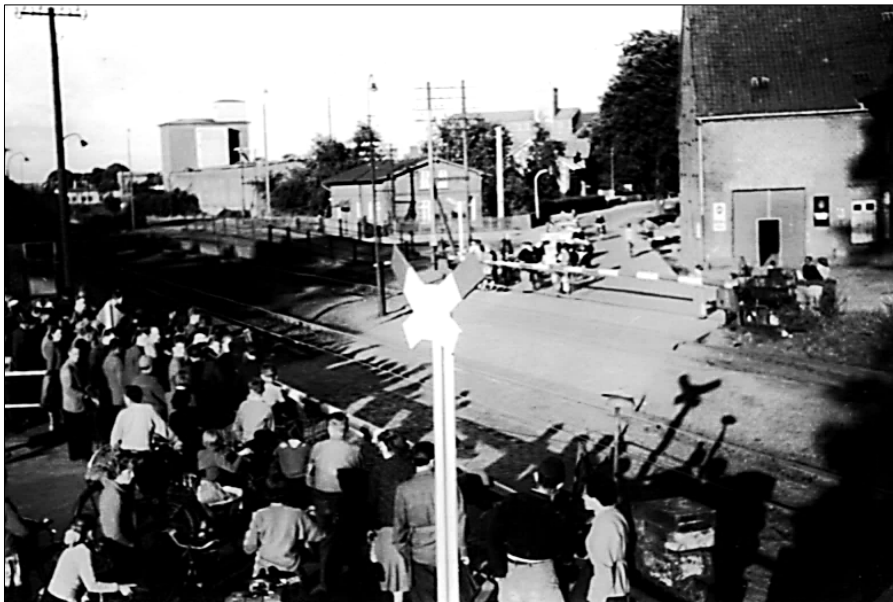
Plötzlich schrillt das Telefon, der Fahrdienstleiter nimmt die Zugmeldung eines D-Zuges aus Kiel entgegen und schreibt diese gleichzeitig in das beireitliegende Fahrtbuch ein. In dieses Buch wird jeder Zug, sobald er den Bahnhof passiert, mit Zugnummer, Uhrzeit und Art des Zuges eingeschrieben. Der Fahrdienstleiter meldet den Zug zwei Minuten vor dem Eintreffen in den Bahnhof schon zur nächsten Station weiter. Vor Abgabe der Meldung hat sich aber der Beamte überzeugt, ob alle Schrankenwärter, in diesem Falle bis Einfeld, auf dem Posten sind. Es könnte ja dem Schrankenwärter irgend etwas zugestoßen sein. Sollte dies geschehen sein, so werden alle Züge, egal ob es D-Züge, Personen- oder Güterzüge sind, angehalten. Der Fahrdienstleiter übergibt dem Zugführer und dem Lokomotivführer einen Vorsichtsbefehl, auf dem steht, daß beispielsweise am Posten 84 etwas nicht stimmt und er daher dort langsam fahren müsse. Ist jedoch alles in Ordnung, so überzeugt sich der Fahrdienstleiter persönlich durch einen Blick auf den Schienenweg, daß er frei ist und stellt dann das Einfahrtsignal für den kommenden Zug. Wenn das Einfahrtsignal, also die letzte Handlung des Fahrdienstleiters vor dem Eintreffen des Zuges, auf Fahrt gestellt ist, dann sind alle Weichen im Bereich des Fahrweges des Zuges festgelegt, d.h. die Weichen sind nicht stellbar. Dies geschieht alles elektromechanisch. Jedes Gespräch, das der Fahrdienstleiter auf dem Fernsprecher führt, wird automatisch auf ein Tonbandgerät aufgenommen. Es darf nur der eine Fernsprecher benutzt werden. Dieses Aufnehmen der Gespräche ist erforderlich. Bei eventuell vorkommenden Unfällen kann jederzeit an Hand des Tonbandgerätes nachgewiesen werden, ob der diensttuende Fahrdienstleiter seinen Dienstvorschriften ordnungsgemäß nachgekommen ist.

7. Kritisches am und rund um den Bahnhof

Dort, wo die Landstraße erster Ordnung (I.O), die von Preetz über Brügge nach Bordesholm, den Schienenweg überquert, steht unmittelbar am Bahnhof das Schrankenwärterhaus Posten 86. Dieser Posten ist von 7⁰⁰ Uhr morgens bis 10⁰⁰ Uhr abends besetzt, d.h. der dort diensttuende Beamte darf sich während dieser Stunden nicht entfernen. In den Nachtstunden versehen Bedienstete des Bahnhofs den Schrankendienst. Diese Kreuzung von Schienenweg und Verkehrsstraße ist ein Gefahrenpunkt von besonderer Bedeutung und seit langem eine Sorge der Bahn- und Gemeindeverwaltung.

In drei bis vier Zugpaaren benutzen morgens und abends viele Hunderte von Menschen, die zur Arbeit nach Kiel und Neumünster fahren, diesen Übergang. Alle sind in Eile, um die Berufszüge rechtzeitig zu erreichen. Der dauernde Zugverkehr erfordert jedoch ein häufiges Schließen der Schranken. Während dieser Minuten staut sich der Menschen-, Fahrrad-, Auto- und Lastwagenverkehr schnell zu langen Schlangen.







Beim Öffnen der Schranken entsteht ein wildes Drängen und Schieben in beiden Richtungen, wobei in der Eile, besonders von den Fußgängern, die Verkehrsregeln gar nicht beachtet werden, um so weniger als gar kein richtiger Fußgängerweg vorhanden ist. Glücklicherweise sind Unfälle größerer Art bisher noch immer vermieden worden.

Um diese Gefahrenquelle zu beseitigen, liegt seit langem ein Plan vor, wonach der Fußgängerverkehr be durch eine Unterführung bzw. Überführung geschleust werden soll. Dieses würde gleichzeitig eine wesentliche Entlastung dieses Verkehrsknotenpunktes deuten. Im Falle eines Umbaus am jetzigen Bahnübergang müßte sich die Bundesbahn an den Kosten beteiligen. Da die Mittel jedoch zu dringend notwendiger Erneuerung des Maschinen- und Wagenparks benötigt werden, mußte dieses Projekt immer wieder zurückgestellt werden. Die Gemeindeverwaltung von Bordsesholm hat eine andere Lösung des Problems vorgesehen, und zwar ist der Bau einer Unterführung geplant, die von der Finnenhaussiedlung in Richtung Hohenheisch gebaut werden soll. Dies würde gleichzeitig auch den größten Teil der Schulkinder abfangen, die in absehbarer Zeit die neue Volksschule im Langenheisch besuchen werden und zurzeit auch den erwähnten, gefährvollen

Überweg am Bahnhof benutzen müssen. Desgleichen ist die baufällige Warthalle zu bemängeln. Nahezu 100 Jahre ist die Warthalle dem Verkehr dienstbar. Sie bietet den Reisenden seit langem keinen ausreichenden Witterungsschutz mehr und entspricht überhaupt in keiner Weise den heutigen Anforderungen. Die Warthalle trägt auch nicht zur Verschönerung des neu angelegten Bahnhofsvorplatzes bei.

8. Der Bahnhofsvorplatz

Der jüngste Umbau des Bahnhofsvorgeländes hat eine weitere Unzulänglichkeit der Verkehrsverhältnisse im Bereich des Bahnhofs Bordesholm inzwischen beseitigt. Es handelt sich um die Bushaltestelle für den Anschluß- und



Ortsverkehr. Auch hier brachte die Enge Unbequemlichkeiten und Gefahren mit sich. Bis 1954 waren die Zufahrtsstraßen und der Bahnhofsvorplatz so unzureichend, daß ein neuer Omnibusbahnhof und dadurch bessere Verkehrsübersicht und Anfahrmöglichkeiten zum Bahnhof geschaffen werden mußten. Man beseitigte deshalb vor etwa 3 Jahren das alte Stationsgebäude und schuf den neuen Vorplatz mit Verkehrsinseln. Reisende, die mit dem Zug hier ankommen, haben nun bequem die Möglichkeit mit den Bussen weiter nach Preetz, Nortorf bzw. Rendsburg befördert zu werden. In die nähere Umgebung bringt ein Ortsverkehr die Reisenden zu ihren Bestimmungsorten.



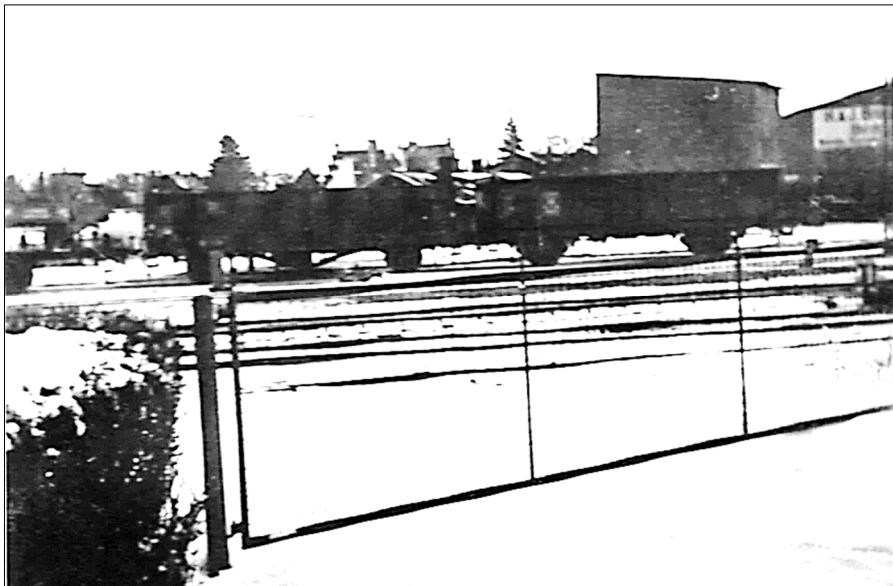
Der Bahnhofsvorplatz

III. Schluss

Wenn ich die obigen Ausführungen noch einmal überdenke, dann sehe ich in der Entstehung, Entwicklung und in dem Fortschritt des verhältnismäßigen kleinen und unbedeutenden Bahnhofs Bordesholm ein Spiegelbild der gesamten Geschichte der Eisenbahn.



Nachdem ich selbst Gelegenheit hatte, einen Blick in den inneren Betrieb eines Bahnhofs zu tun, habe ich den Eindruck gewonnen, daß auch unser Bahnhof Bordesholm gut und neuzeitlich eingerichtet ist und daß alles getan wird, um für schnelle Beförderung und für Sicherheit der Reisenden zu sorgen.



Blick auf die Gleisanlagen des Bahnhofs Bordesholm





Der Güterschuppen des Bordsesholmer Bahnhofs



Die alte Wartehalle



Blick von der Überführung am Vierfamilienhaus auf den Schienenweg in Richtung Kiel

Quellenangabe in der Abschlussarbeit:

1. Bahnhofsvorsteher und Fahrdienstleiter des Bahnhofs Bordesholm.
2. Aus einem Erläuterungsbericht des Wirtschaftsplanes Bordesholm von 1950
3. Bahnhofsvorsteher a.D. Lübbe Bordesholm

Zu den Fotos:

Alle Fotos sind Teil der Abschlussarbeit und wurden vermutlich von Peter Kraft aufgenommen. Die Original-Formate der Fotos wurden teilweise geändert.