

### III. Die Flensburger Strassenbahn.

Am 8. Januar 1881 wurde den Unternehmern E. Techow und C. Gülich die Concession zu einer Strassenbahn in Flensburg seitens des Magistrats auf 25 Jahre ertheilt, und bereits am 8. Mai desselben Jahres konnte der Betrieb der Bahn mit 2 Wagen, am 10. Mai mit 4 Wagen und am 1. Juni im vollen Umfange nach dem festgesetzten Plane mit 6 Wagen eröffnet werden.

Zunächst war die in der Concession genannte Linie Angelburgerstrasse – Südermarkt, Kattsund, Holm, Grosse Strasse, Norderstrasse und Neustadt bis zur Apenrader Chaussee in Länge von 2,5 km ausgebaut. Die Unternehmer besaßen jedoch ausserdem die Vorconcession für alle übrigen Strassen der Stadt.

Der Anfangspunkt der Bahn in der Angelburgerstrasse (siehe Stadtplan Taf. VII/VIII) liegt mitten im südlichen Stadttheile und war sehr günstig gewählt, da hier der Verkehr von allen Seiten zusammenströmt. Der Endpunkt an der Apenrader Chaussee entbehrt jedoch dieses Vorzuges, er ist ein sogenannter todter Punkt, an dem ein sehr geringer Verkehr — mit Ausnahme der Sonn- und Festtage — vorhanden ist. An letzteren bringt nämlich das nahe gelegene Etablissement „Ostseebad“, namentlich in den Sommermonaten, eine recht bedeutende Anzahl Fahrgäste für die Pferdebahn. Im Allgemeinen waren die Vorbedingungen für eine gute Prosperität dieses Unternehmens nicht vorhanden und erst mit dem weiteren Ausbau der „Neustadt“ wird die Rentabilität der Strassenbahn sich allmählich verbessern.

Der normalspurige Oberbau der Bahn wurde mit sehr leichten Schienen nach System Keiffler hergestellt; derselbe ist nicht empfehlenswerth und nur für sehr leichte Betriebsmittel verwendbar. Die Schienen haben ein Gewicht von 11,5 kg pro Meter und sind mittelst Nägeln auf hölzernen Langschwellen befestigt. Da die Bahn nur eingleisig erbaut wurde, waren für die Kreuzung der Wagen 5 Weichen erforderlich, von denen 2 an den Enden und 3 gleichmässig auf der Strecke vertheilt waren.

Die Steigungsverhältnisse sind im Ganzen günstige und nur auf einer kurzen Strecke beträgt dieselbe 1:24. Die kleinste Curve hat einen Radius von 16 Meter. Die Wagen lieferte die Wagenbauanstalt Brandt-Berlin; sie waren gewöhnlicher Art und bieten nichts Bemerkenswerthes.

Für eine Verbindung nach dem circa 3 km vom Endpunkte der Bahn belegenen Badeorte Wassersleben wurde eine Omnibuslinie hergestellt, für welche zunächst ein Wagen beschafft wurde. Diese Omnibuslinie wurde jedoch, wie wir hier gleich bemerken wollen, wegen mangelnder Frequenz nach einigen Versuchen wieder eingestellt.

Als Depot wurde ein Grundstück an der Apenrader Chaussee erworben, welches für das Unternehmen sehr günstig gelegen war.

Bevor die Flensburger Strassenbahn dem Verkehr übergeben wurde, war dieselbe von den Gründern mit verhältnissmässig gutem Erfolge in eine Actien-Gesellschaft umgewandelt worden, bei welcher Gelegenheit folgende Bilanz aufgestellt wurde:

#### A. Activa.

1. Bahnkörper . . . . .	129246,00 Mk.
2. 8 Wagen . . . . .	38950,00 „
3. 30 Pferde . . . . .	24714,00 „
4. Bekleidung . . . . .	2000,00 „
Zu übertragen . . . . .	<u>194910,00 Mk.</u>