

Husums Anschluss an die große weite Welt

Das erste Husumer Bahnhofsgebäude entstand im Jahre 1854 auf Rödemisser Gebiet

Zusammengestellt von Hanswerner Röhr



Der erste Husumer Bahnhof, erbaut 1854 von englischen Ingenieuren, stand auf Rödemisser Gebiet und wird noch heute nach seinen Erbauern „englischer Bahnhof“ genannt. Der alte Rödemisser Hof „Poggenburg“ musste seinetwegen weichen und wurde weiter südlich wieder aufgebaut.

1854 bekam Husum Anschluss an die „große weite Welt“: Die „König Frederik VII. Süd-Schleswigsche Eisenbahn“ war von englischen Ingenieuren gebaut worden. Sie verlief von Flensburg über Ohrstedt und Husum nach Tönning und erhielt bereits 1868 eine neue Streckenführung über Jübek mit Fortsetzung nach Schleswig und weiter nach Süden.

Der alte Rödemisser Hof „Poggenburg“ musste dem Bahnbau weichen und wurde weiter südlich auf seinem jetzigen Standort wieder

aufgebaut. Der „Staatsbahnhof“ lag auf Rödemisser Gebiet, eben westlich des heutigen Bahnhofs. Er wird heute noch „Englischer Bahnhof“ (nach seinen Erbauern) genannt.

Die Bahnstrecke nach Tönning verlief durch die westliche Südermarsch. 1857 wurde ein Gleis auf dem „Damm“ und „Zingel“ entlang zum Binnenhafen ver-

legt mit einer Drehscheibe an der Nordostecke des Hafens. Diese Hafenbahn ist bis zum Anschluss an die Marschbahn 1891 mit Pferden betrieben worden. Die Bahntrasse zum Hafen befand sich auf den jetzigen Vorgärten der westlichen Seite von Damm und Zingel. Am alten Bahnhof in Rödemia lag eine Wehle von 1610, der „Damm“ ist bereits 1484 angelegt worden und gehört zur Gemarkung Rödemia. Bis 1910 bildete er den einzigen Zugang von Süden in die Stadt. Dann wurde die Bahnstrecke Rendsburg-Husum gebaut und alle Gleise auf einen hohen

Bahndamm hinter das neue, ebenfalls 1910 errichtete repräsentative Bahnhofsgebäude gelegt.

Die direkte Verbindung mit dem Süden brachte die am 17. Oktober 1887 eröffnete Marschbahn, die im Norden bis an die damalige dänische Grenze bei Ripen führte. Auf einer 34 m langen Drehbrücke überquerte die Marschbahn den Husumer Hafen. 1909 errichtete man eine zweigleisige doppelte Klappbrücke, die inzwischen wieder einer eingleisigen Brücke weichen musste. Die daneben gebaute Autobrücke ist Teil der Westtangente, durch die die Innenstadt vom Verkehr entlastet wird.

Der Bahnhof der Marschbahn am Ende der Fischerstraße, später Nordbahnhofstraße genannt, 1886/87 gebaut, hatte einst so große Bedeutung, dass sogar 1892 ein Bahnhofshotel errichtet wurde, das heute im Besitz der Husum Druck- und Verlagsgesellschaft ist. Im Januar 1891 zeigt der Fuhrmann Carl Klinck im Wochenblatt an, „... daß ich ein Droschken-Fuhrwerk von und nach den Husumer Bahnhöfen eingerichtet habe, und halte dasselbe zu civilen Preisen bestens empfohlen. Bestellungen werden im Hotel Stadt Hamburg erbeten.“



Die Bahnstrecke nach Tönning führte durch die Südermarsch. Der Übergang über die Wilhelmstraße erfolgte höhengleich. Links im Bild ist der noch vielen bekannte Beseler-Hof zu erkennen, der vor wenigen Jahren einem Kreuzungsausbau weichen musste.



Links im Bild ist die von Dezember 1857 bis Februar 1858 gebaute Bahntrasse auf dem Straßenzug Damm/Zingel zu erkennen, die zum Hafen führte und mit Pferden betrieben wurde. Sie war bis 1891 in Betrieb. Das Bild (ca. 1880) zeigt einige Gastwirtschaften; 1803 und 1860 waren es fünf, 1900 sieben.



Der Bahnhof der Marschbahn hatte einst große Bedeutung, diente zuletzt aber nur noch als Verwaltungsgebäude.



Eingleisige Drehbrücke über den Husumer Hafen, 1887. Länge 34 m.

Auf dem Gelände des Marschbahnhofs hat der Klingenberg gelegen, auf dem die Rebellen von 1472 hingerichtet worden sind. Seit etwa 1800 lag an dieser Stelle eine Kalkbrennerei, die 1879 von der Stadt gekauft wurde und 1886 dem Bau der Marschbahn Platz machen musste. Um 1900 baute die Bahn nördlich des Marschbahnhofs eine Viehverladerampe. Als Verbindung zum Viehmarkt wurde der Treibweg von der Stadt ausgebaut.

Am 1. September 1910 wurde die Bahnlinie zwischen Husum und Rendsburg eröffnet.

Quellen- und Bildnachweis:

- Husum-Heft, Husum Druck- und Verlagsgesellschaft
- Nissenhaus, Nordfriesisches Museum



Oben: Das 1892 erbaute Bahnhofshotel (Marschbahnhof), später Edeka-Auslieferungslager, ab 1972 Husum Druck- und Verlagsgesellschaft.

Rechts: Eckgebäude Damm/Poggenburgstraße als Bahnhofshotel ca. 1910 gebaut aber nicht in Betrieb genommen. Carsten Johannsen (Carsten Kniep) und später sein Sohn Johann Johannsen führten hier ein Lebensmittelgeschäft.



Die eingleisige Drehbrücke wurde 1910 durch eine zweigleisige Klappbrücke ersetzt. Ein Brückenteil wurde 1963 ausgebaut. (Aufn. ca. 1910)



Links die 2001 im Rahmen der Westtangente für den Verkehr freigegebene Autobridge über den Hafen, rechts die 1979 gebaute eingleisige Waagebalkenbrücke der Bahn, sie ersetzte die alte, seit 1963 eingleisige Klappbrücke.



Der Neubau des Bahnhofs in der Poggenburgstraße begann 1910. Im Jahre 1912 wurde er in Betrieb genommen. Die Poggenburg- und die Herzog-Adolf-Straße entstanden. Der Bahnhof wurde 1986 unter Denkmalschutz gestellt.



Der Blick zeigt vom Bahnhof aus nach Norden. Links ein 1911 gebautes Doppelhaus, rechts davon der frühere Arzt Spethmann, 1912/13 als Eisenbahnbetriebsamt gebaut, dann Finanzamt (Bildmitte) und das Nissenhaus (1936/37).

Der Eisenbahnbau erschloss den ländlichen Raum

Die Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn machte 1854 den Anfang Marschbahn-Gesellschaft folgte 1887 mit dem Brückenbau über die Eider

Zusammengestellt von Hanswerner Röhr

Die Vorläufer der Eisenbahn sind in Deutschland vor allem im Bergbau zu finden. Unter Tage liefen die bei der Förderung benutzten Loren anfangs auf Holzschienen. Im Ruhrkohle-Bergbau entstand ab 1787 ein ca. 30 km langes Netz von Pferdebahnen, um auch über Tage den Transport der Kohle zu den Verladestellen an der Ruhr zu rationalisieren. Das damalige Streckennetz im Ruhrgebiet diente noch nicht dem öffentlichen Verkehr.

Wesentliche Anstöße für die Eisenbahn in Deutschland gaben die Entwicklung der ersten betriebstauglichen Lokomotiven in England (Trevithick 1804, Blenkinsop 1812) und die Eröffnung einer ersten öffentlichen Bahn, der Stockton and Darlington Railway 1825. Auch in Deutschland gab es Versuche, den Bahnbetrieb mit Lokomotiven aufzunehmen. So baute z. B. Johann Friedrich Krigar 1815 in Berlin eine Kopie der Dampflokomotive von John Blenkinsop für die Königshütte in Oberschlesien, die wegen zu geringer Leistung die Erwartungen jedoch nicht erfüllte.

Das Aufkommen der ersten Eisenbahnverbindungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde von den damaligen Zeitgenossen unterschiedlich aufgenommen. Man fürchtete sich vor allem vor dem Qualm der Lokomotiven.

Für Deutschland begann das Eisenbahnzeitalter am 20. September 1831. Die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn war eine preußische Meile lang (ca. 7,5 km), fuhr von Hinsbeck an der Ruhr (heute Essen-Kupferdreh) bis Nierenhof (heute Velbert-Langenberg) und wurde in den ersten 13 Jahren ausschließlich mit Pferdekraft betrieben. Offiziell feiert man den 7. Dezember 1835 mit der Eröffnung der Ludwigs-



Museumswagen einer Pferdebahn aus dem Jahre 1877.

Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth als die Geburtsstunde der deutschen Eisenbahn. Da die Kohlenbeschaffung zum Betrieb der „Adler“ noch schwierig war, wurde auch diese sechs Kilometer lange Strecke noch hauptsächlich mit Pferdekraft betrieben. Die erste deutsche, ausschließlich dampfbetriebene Eisenbahn war die am 24. April 1837 eröffnete Strecke von Leipzig nach Althen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.



George Stephenson (1781-1848), englischer Ingenieur und Hauptbegründer des Eisenbahnwesens.



„Der Adler“ war der Name der ersten Eisenbahnlokomotive in Deutschland. Sie wurde von dem englischen Eisenbahnpionier George Stephenson konstruiert und gebaut. Die Lieferung nach Nürnberg bestand aus über 100 Einzelteilen. In den Werkstätten der Maschinenfabrik von Johann Wilhelm Spaeth wurde die Dampflokomotive 1835 zusammengesetzt. (Nachbau von 1935, Nürnberg 1999)

Die „König Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn“ war der Anfang einer Revolutionierung des Transportwesens im Herzogtum Schleswig

In Dänemark engagierte sich der Staat früh beim Bau und Betrieb von Strecken. Frederik VI. hatte bereits 1835 eine Königliche Eisenbahn-Commission eingesetzt, und der dänische Staat war der größte Aktionär an der 1844 eröffneten Christian VIII. Østersø Jernbane der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft im damals der Krone unterstehenden Herzogtum Holstein. In der Folge entstand die DSB (Dänische Staatsbahn) bereits am 1. September 1867 und kaufte schrittweise bestehende Linien auf.

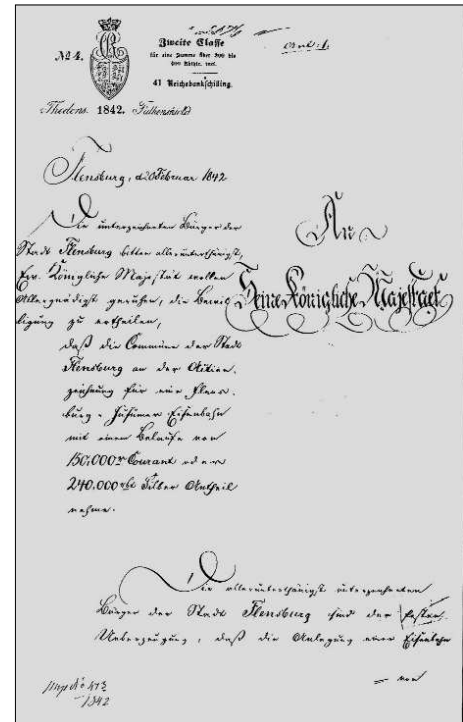
Bereits kurze Zeit nachdem 1835 in Deutschland die erste Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet worden war, diskutierte man im Herzogtum Schleswig über den Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Flensburg und Tönning.

Da Dänemark befürchten musste, dass die von den Eisenbahnunternehmern geforderte Nord-Süd-Verbindung sich letztendlich auf Hamburg konzentrieren würde und den ländlichen Raum nicht berühren würde, war es für das Königreich sinnvoller, Querverbindungen zu bauen. Die Bahnverbindung von

Flensburg über Eggebek, Sollerup, Oster-Ohrstedt und Rödemis (Husum) nach Tönning hielt man wirtschaftlich und politisch für besser. Man würde dadurch den Anschluss an die Viehzuchtgebiete Jütlands erreichen und unter Berücksichtigung des Husumer Viehmarktes Viehtransporte und andere Produkte von Tönning nach England auf die dortigen Märkte verschiffen können. Besonders Flensburger Kaufleute wünschten sich diese Eisenbahnverbindung, da sie dadurch den Kontakt zum westlichen Teil des Herzogtums stärken und die Abhängigkeit zu dem übermächtigen Hamburg verringern könnten. Am 16. Januar 1837 wurde die Idee in der „Husumer Wochenschau“ veröffentlicht, im Mai 1837 wandte man sich an den König, der als Herzog Schleswigs zuständig war, und bat um die Konzession.

Einer der Initiatoren, der sich diese Eisenbahnverbindung wünschte, war Chris-

tian Hansen jun. aus Flensburg. Er gab 1837 eine Schrift heraus, in der er schrieb: „Die Eisenbahn ist die Lösung dieser Zeit. Es gibt kaum



Schreiben von Flensburger Bürgern an „Seine Königliche Majestät“ mit der Bitte um Bewilligung zur Aktienzeichnung (Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 652, Nr. 1030).



Frederik VI. (* 28. Januar 1768 in Kopenhagen; † 3. Dezember 1839 in Kopenhagen) war König von Dänemark von 1808 bis 1839 und von Norwegen von 1808 bis 1814.



Christian VIII. (* 18. September 1786 in Kopenhagen; † 20. Januar 1848 in Kopenhagen) war König von Dänemark von 1839 bis 1848 und 1814 König von Norwegen.



Frederik VII. Karl Christian (* 6. Oktober 1808 in Kopenhagen; † 15. November 1863 in Glücksburg) war König von Dänemark von 1848 bis 1863.



Interims-Aktie der Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn-Gesellschaft

eine Erfindung, die eine so bedeutende Rolle für den Verkehr, Wohlstand und dem Glück der Bevölkerung spielen wird“, und hatte klare Vorstellungen darüber, wie das Projekt finanziert werden sollte. „Woher soll das Geld kommen? Wir haben Beweise dafür, dass die Regierung gerne gemeinnützige Vorhaben unterstützt, und wir würden es uns wünschen, dass die Regierung die Leitung des Projekts übernimmt und dafür einige hundert Mark verwendet. Schwieriger scheint es, den Betrag durch den Verkauf von Aktien in den betreffenden Städten zu erzielen. Es gibt aber auch die Möglichkeit, sich an eine Eisenbahngesellschaft in London zu wenden, die über reichliches Kapital verfügt.“

In der Zeitung „Fædrelandet“ war im August 1851 zu lesen, dass der englische Eisenbahnunternehmer Samuel Morton Peto, der Ingenieur und Lokomotivenhersteller Robert Stephenson und der Ingenieur G. P. Bidder Kopenhagen besuchten.

Am 26. Februar 1852 machte Peto der dänische Regierung das Angebot, innerhalb eines Jahres eine Eisenbahnverbindung quer durch das Herzogtum Schleswig von Flensburg nach Tönning anzulegen und außerdem eine Querverbindung nach Rendsburg zu bauen. Die einzige Unterstützung der dänischen Regierung bestand in einer Steuerbefreiung, Befreiung von der Zahlung einer Stempelabgabe sowie Zollfreiheit für die Waren und Gegenstände, die für den

Bau der Verbindung gebraucht wurden. Der Vorschlag wurde mit einem Begleitschreiben von Regnar Westenholz an C. M. Poulsen geschickt, der die Angelegenheit weiter begleiten sollte. Poulsen leitete den Vorschlag an den schleswischen

Minister Graf Carl Moltke und unterstrich in einem Schreiben Petos Solidität und sein großes Interesse an der Schifffahrt zwischen Lowestoft und Tönning. Der politisch problematische Punkt bei diesem Vorhaben war die Verbindung nach Rendsburg, wodurch eine Verbindung von Hamburg/Altona nach Flensburg geschaffen werden würde. Dies entsprach nicht den Vorstellungen der dänischen Regierung, die das Herzogtum Schleswig enger an Dänemark und nicht an Holstein knüpfen wollte. Poulsen schrieb daher, dass es vorstellbar sei, dass es Alternativen zu einer direkten Verbindung von Tönning nach Rendsburg gäbe.

Peto fuhr nach Kopenhagen und erhielt am 8. September 1852 die Konzession, die er am 20. März 1854 an die „Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahngesellschaft“ übertrug, die er selbst leitete. Die Gesellschaft, die über ein Aktienkapital in Höhe von 40.000 Pfund Sterling verfügte, erhielt den Auftrag zum Bau einer Eisenbahnverbindung von Flensburg über Husum nach Tönning und den Bau einer Querverbindung von Oster-Ohrstedt bis nach Rendsburg. Diese Strecke sollte die Verbindung zur Bahn von Neumünster nach Rendsburg sicherstellen sowie zu der von Kiel nach Altona. Damit kam Peto dem Wunsch derer entgegen, die eine Verbindung quer durch das Herzogtum von Ost nach West wollten, als auch denjenigen, die eine Verbindung von Nord nach Süd wollten.

Die Arbeiten wurden von Engländern geleitet. Gerätschaften, Loko-



Sir Samuel Peto, geb. 4. 8. 1809, gest. 13. 11. 1889, in Woking in der Grafschaft Surrey (England). Peto durchlief in London eine Lehre im Baugeschäft seines Onkels. Nach dessen Tod 1830 übernahm er zusammen mit seinem Vetter Thomas Grissell das Unternehmen, das in London u. a. das St. James's Theater, die Nelson-Säule und den Londoner Abwasserkanal aus Backstein baute.

1846 nahm Peto sich Edward Betts als neuen Geschäftspartner. Gemeinsam führten sie bis 1855 zahlreiche Eisenbahnbauten im In- und Ausland aus.

In Deutschland war er nur an zwei Stellen tätig. So gelang es ihm 1859 die erforderlichen Konzessionen von vier Staaten für die Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu erlangen. Ferner war er in den Herzogtümern Schleswig und Holstein, die damals mit der Krone Dänemarks verbunden waren, erfolgreich beim Bahnbau tätig. Er betrieb die Nord- und Südschleswischen Bahnen bis zum Jahre 1865.

Für seine Verdienste um den Bahnbau wurde Peto in den Adelsstand erhoben. Die Wirtschaftskrise von 1866 führte zum Konkurs seines Unternehmens.



Das Netz der Frederik VII. Südschleswigschen Eisenbahn im Jahre 1854.

motiven und Personal kamen anfangs ebenfalls aus England. Sir Morton Peto war verantwortlicher Leiter des Vorhabens, sein Stellvertreter war John Spiking Louth. Der erste Flensburger wie auch der Husumer Bahnhof erhielt den Namen „Englischer Bahnhof“, außerdem wurde eine Eisenbahnbrücke in Flensburg „Englische Brücke“ genannt.

Die Arbeiten an der 41,4 km langen Strecke von Oster-Ohrstedt nach Rendsburg über Klosterkrug bei Schleswig wurden am 27. November 1853 aufgenommen.

Bereits am 1. April 1854 konnte Samuel Morton Peto Mitglieder des „Landwirtschaftlichen Vereins zu Flensburg“ zu einer Sonderfahrt vom westlich von Flensburg liegenden Holzkrug nach Tönning einladen.

„Wie öffentlich angezeigt war, ging heute Morgen um 8 Uhr der erste regelmäßige Eisenbahnzug von hier nach Tönning. Der selbe bestand aus 4 Personen- und einigen Transportwagen. [...] So lange keine regelmäßigen Dampfschiff-routen von Tönning über die Nordsee und von Flensburg nach den Häfen der Ostsee etabliert sind, dürfte der Personenverkehr auf der jetzt eröffneten Flensburg-Tönning Bahn ziemlich beschränkt bleiben.“, schrieb die Flensburger Zeitung.

Die offizielle Eröffnung der Bahnstrecke fand am 25. Oktober 1854 statt, an der König Frederik VII. teilnahm. Die Bahn erhielt den offiziellen Namen „König Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn“.

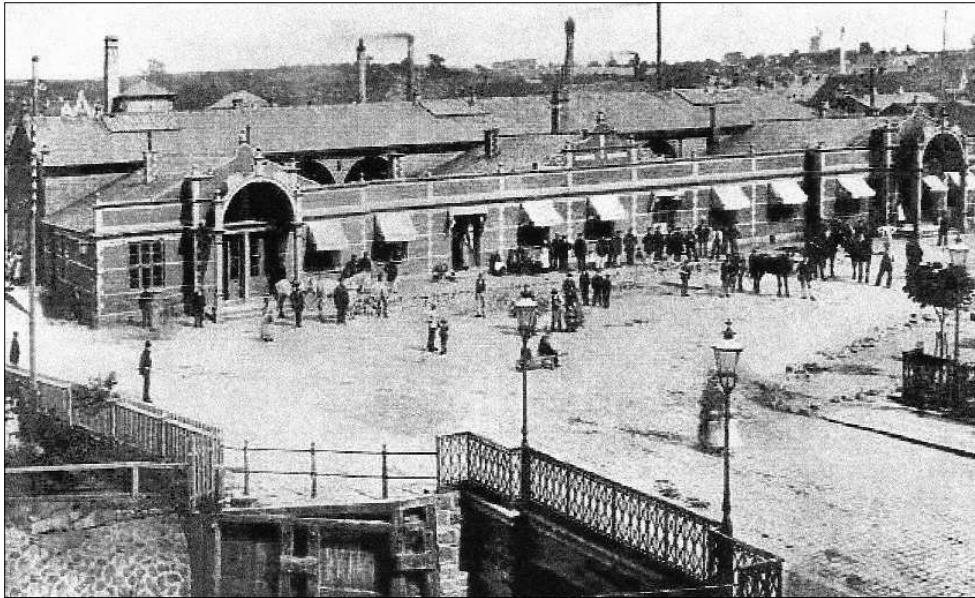
Die Flensburger Zeitung berichtete u. a. von dem Ereignis: „Die erste Schleswigsche Eisenbahn wurde heute von dem erhabenen Monarchen, dessen Namen sie trägt, feierlich eröffnet. Der Königszug ging

bald nach 9 Uhr vom Bahnhof ab. Es hatten sich mehrere Volksmassen auf den Anhöhen vor der Stadt versammelt. Von einer Anhöhe wurde der Zug mit Kanonendonner begrüßt. [...] Am Abend erreichte der Zug wieder den Bahnhof in Flensburg und um 7 Uhr wurde das im Theater versammelte Publikum von der allerhöchsten Gegenwart seiner Majestät beglückt. [...]“

Hartwig Rambusch, einer der Eisenbahner der ersten Stunde, schreibt über seine Erlebnisse bei der Frederik VII. Südschleswigschen Eisenbahn u. a.: Die Stationen waren klein und mit Einfahrsignalen auf hohen Masten ausgestattet, die 900 Ellen [1 dän. Elle = 62,8 cm] vor der äußersten Weiche standen. Die Personenwagen hatten weder Licht noch Heizung. Die Südschleswigsche Eisenbahn hatte vollständig die englischen Betriebsbedingungen übernommen. Alle Formulare, Fahrkarten und Drucksachen waren in englischer Sprache. Im Frühjahr 1855 erhielt die Bahn den Telegrafen entlang der ganzen Strecke. Allmählich nahm auch der Güterverkehr zu, insbesondere der Kohlentransport und der mit Pferden und Rindern. Mit



Die Bahntrasse der „Frederik VII. Südschleswigschen Eisenbahn“ führte in Flensburg streckenweise sehr eng an den Häusern vorbei. Aufnahme um 1864.



Der im Jahre 1855 von dem Architekten M. G. B. Bindesboel in Flensburg fertiggestellte „Englische Bahnhof“.

der Zeit machten diese Transporte 30 bis 40 Wagenladungen pro Tag aus. Das Ziel war es, den Ostseeverkehr über Tönning-Flensburg zu leiten, um den Sundzoll zu sparen.

Tönning war somit der letzte Stapelplatz an der Eider und wichtigster Hafen an der Westküste bis zur Fertigstellung des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1895. Vier Jahre nach Fertigstellung der Bahn

wurden 1859 über Tönning bereits 21.862 Ochsen ausgeführt. Als 1888 die Maul- und Klauenseuche ausbrach, wurde die Einfuhr von Vieh auf Anordnung Londons nach Großbritannien verboten. Bis zu dieser Zeit wurden von Tönning aus bereits über eine Million Rinder und noch mehr Schafe per Schiff nach England transportiert, die zum großen Teil mit der Bahn nach Tönning gebracht wurden.

Nachdem die Eisenbahnverbindung zwischen Flensburg und Tönning 1854 eröffnet und die Verbindung zwischen Oster-Ohrstedt und Rendsburg dazugekommen war, wünschten viele sich auch eine Verbindung nach Schleswig. Im September 1854 reiste eine Delegation aus Schleswig nach Flensburg, um mit der Südschleswigschen Eisenbahngesellschaft Verhandlungen aufzunehmen über eine Querverbindung nach Klosterkrug, das nur einige Kilometer von Schleswig entfernt lag. 1857 wurde die „Schleswig-Klosterkrug Eisenbahngesellschaft“ gegründet. Auch dieser Bau wurde von der Firma Peto, Basse und Betts durchgeführt. Am 29. Oktober 1868 unterschrieben die „Schleswig-Klosterkrug Eisenbahngesellschaft“ und die „Schleswigsche Eisenbahngesellschaft“ einen Vertrag, wonach



Der „Englische Bahnhof“ in Rödemiş (Husum), in Betrieb von 1854-1910, steht noch heute.



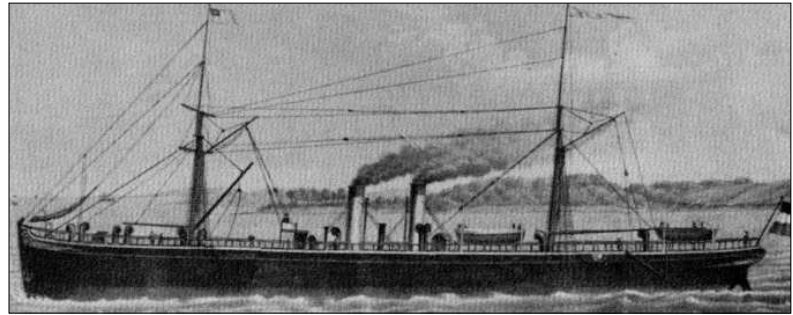
Die bereits 1856 gebaute Pferdebahn vom „Englischen Bahnhof“ in Rödemiş (Husum) führte über die heutigen westlichen Vorgärten des Straßenzuges „Damm“, der bereits 1484 angelegt wurde, und „Zingel“ zum Husumer Hafen, an deren Nordostecke sich eine Drehscheibe befand. Die Trasse der Pferdebahn, links im Bild erkennbar, war bis zum Anschluss an die Marschbahn im Jahre 1891 in Betrieb. Rechts im Bild das „Holsteinische Haus“, das später dem Neubau des „Thomas-Hotels“ weichen musste. (Archiv Nissenhaus Husum)

die „Schleswigsche Eisenbahngesellschaft“ nach dem 13. Februar 1869 Eigentümer der Schleswigschen Zweiglinie wurde. Im Dezember 1869 wurde die Strecke ausgebaut und die Züge fuhren nun auch von Klosterkrug nach Schleswig.

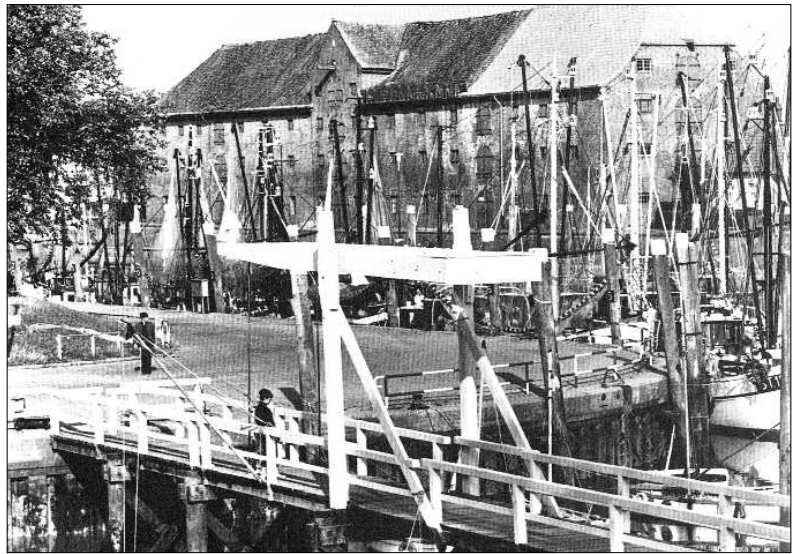
Auch die Konzession für eine Eisenbahnverbindung nach Norden wurde Peto erteilt. Er gründete daraufhin die „Nordschleswigsche Eisenbahngesellschaft“ und 1864 wurde die Verbindung von Flensburg nach Vojens eröffnet.

Die Flensburger Kreisbahn, die von Flensburg nach Kappeln führte und liebevoll „Die Spule“ genannt wurde, bekam ihre Konzession am 17. Dezember 1884 und wurde von Emil Hyronimus Kuhrt (1848-1909) geführt, der später auch die Sylter Inselbahn baute. Diese Flensburger Kreisbahn war die erste in Landkreisregie fahrende Bahn und war bis 1952 in Betrieb.

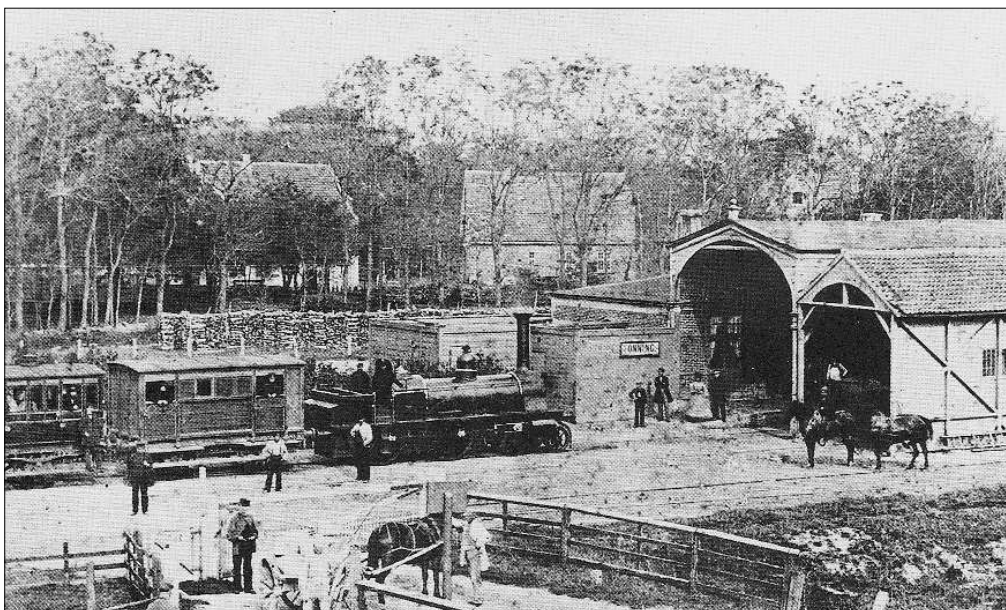
Nach dem Vorbild des Nachbarkreises Flensburg wurde auch die Apenrader Kreis-Kleinbahn 1889 eingerichtet, die über 32 Kilometer bis nach Gravenstein führte. Die Strecke wurde, um möglichst viele Orte anzuschließen, sehr kurvenreich gebaut, was ihr den Namen „Die Kringelbahn“ einbrachte.



Die „Ochsendampfer“ fuhren regelmäßig auf der Linie Tönning-Blackwall (bei London). Der Schraubendampfer „Schleswig“ bewährte sich dabei besonders. Er schaffte die Fahrt in 30 bis 36 Stunden und konnte 800 Ochsen und 1300 Schafe an Bord nehmen.



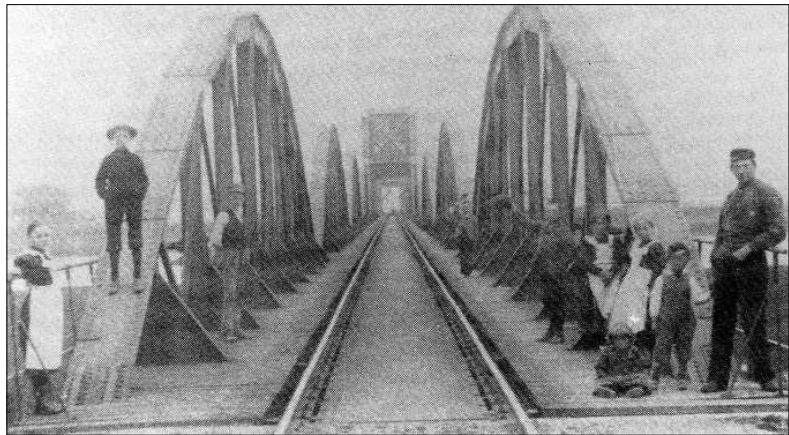
Nach der Eröffnung des Eiderkanals (1785) bekam der Tönninger Hafen große Bedeutung und war während der Kontinentalsperre wichtigster Hafen an der Westküste. Das 77 m lange Packhaus wurde 1783 erbaut.



Endpunkt der Frederik VII. Südschleswigschen Eisenbahn war Tönning. Die Abbildung zeigt den Bahnhof um 1860. (Archiv Weßler)

Die von der Marschbahn-Gesellschaft im Jahre 1887 gebaute Eiderbrücke ermöglichte den Weiterbau bis an die damalige dänische Grenze

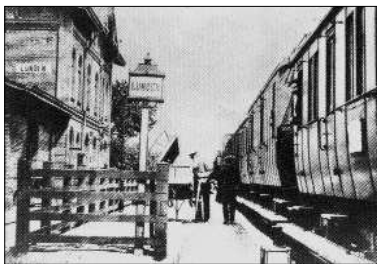
Viele Jahre waren seit dem Baubeginn der Marschbahn 1844 vergangen, als am 3. Juli 1879 die Marschbahn-Gesellschaft eine Bitte an das Eisenbahn-Kommissariat in Berlin richtete, das bis nach Heide führende Bahnprojekt im Norden über die dänische Grenze bis nach Ribe weiterführen zu dürfen und somit den Anschluss an das dänische Streckennetz zu erreichen. Die gewünschte Erweiterung wurde am 20. 4. 1883 beschlossen und die Konzession am 25. 4. 1884 erteilt. Der Streckenabschnitt von Heide nach Lunden konnte bereits am 1. September 1886 in Betrieb genommen, während die eingleisige Brücke über die Eider bei Friedrichstadt 1887 zeitgleich mit dem dortigen Bahnhof fertiggestellt wurde. Hierdurch wurde der (Friedrichstädter) Bahnhof Büttel an der Strecke Husum-Tönning, der vier Kilometer von der Stadt ent-



Mit der Fertigstellung der eingleisigen Brücke über die Eider im Jahre 1887 war der Weg für den Weiterbau bis an die damalige dänische Grenze bei Ripen frei. (Archiv Stadt Friedrichstadt)

fernt lag, zur Freude der Friedrichstädter abgelöst. Der Weiterbau erreichte Husum 1891, das durch diesen Gleisbau direkt mit Hamburg verbunden wurde. Neben dem schon bestehenden „Englischen

Bahnhof“ der „Frederik VII. Südschleswigschen Eisenbahn“ wurde auf der nördlichen Hafenseite ein weiterer Bahnhof für die Marschbahn gebaut. Die Streckenführung der „Südschleswigschen“ wurde



Der Bahnhof Lunden, Aufn. ca. 1900-1910. (Archiv Henning Peters)

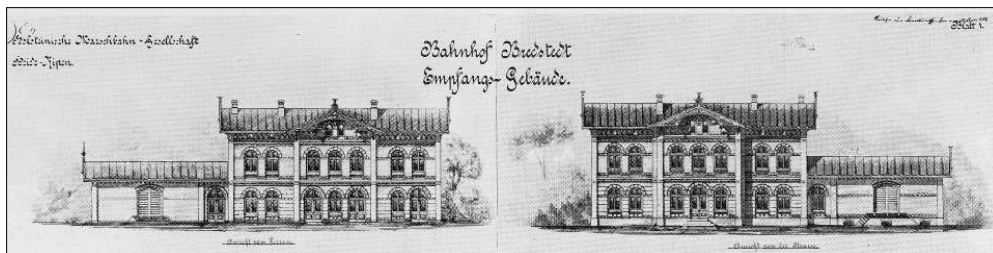


Im Zuge des Marschbahnbaus musste der Husumer Binnenhafen 1887 mit einer 34 Meter langen Brücke überquert werden.



Der dritte, 1910 erbaute Husumer Bahnhof, gleichzeitig wurden auch die Herzog-Adolf-Straße und die Poggenburgstraße ausgebaut.

zum Teil geändert und in das Gleis der Marschbahn eingebunden. Eine Teilstrecke durch die Südermarsch nach Tönning wurde 1902 umgelegt und führt seit der Zeit von der Strecke Husum-Heide etwa 4 km südlich von Husum nach Westen in Richtung Tönning ab. 1910 erhielt Husum mit dem Bau der Husum-Rendsburger Strecke seinen dritten Bahnhof. Der „Englische Bahnhof“ wurde geschlossen und der Marschbahnhof Husum-Nord Haltestelle und während des Zweiten Weltkrieges für den Personenverkehr geschlossen, nachdem er durch eine Bombe zerstört wurde. Die schon 1856 gebaute Pferdebahn, die vom „Englischen Bahnhof“ in Rödemiş



Der Bahnhof Bredstedt mit angebautem Güterschuppen bleibt als Bau-
denkmal erhalten.
(100 Jahre
Eisenbahn-
direktion
Hamburg)



Bahnhof Struckum (gebaut 1887, still-
gelegt 1987), ursprüngl. Wallsbüll,
Aufn. 1933. (Archiv Kohlscheen)

(Husum) über den „Damm“ und
„Zingel“ zum Hafen führte, war bis
1891 in Betrieb.

Nachdem der Bahnbau weiter nörd-
lich fortgeschritten war, trafen sich
am 2. Februar 1882 Bürger aus
Bredstedt und den umliegenden
Dörfern und Kögen, um über die
Aufteilung der Kosten für den
Bahnbau zu beraten. Fast 200.000
Mark Stammaktien wurden unter-
gebracht und die Bredstedter Spar-
kasse übernahm 50.000 Mark. Das
1887 erbaute Bahnhofsgebäude ist
ein Backsteinbau und typisch für
diese Strecke. Es wurde 1987 unter
Denkmalschutz gestellt.



Bahnhof Lindholm, 1889 errichtet,
1981 abgebr. (Archiv Schünemann)

de. Dann wurde Niebüll (Bahnhof
1887 gebaut) erreicht, von wo
schon 1895 eine private Meterspur-
bahn nach Dagebüll bestand. Seine
eigentliche Bedeutung für den Ei-



Mit der Fertigstellung des Hinden-
burgdammes und seiner Eröffnung am
1. Juni 1927 begann für die Insel Sylt
ein neues Zeitalter.

Abbildungen:
Die Überfahrt bei Sturmflut. Arbeiten
am Bau des Dammes. Ankunft von
Reichspräsident Paul von Hindenburg
in Klanxbüll. Fahrt durch die Ehren-
pforte in Westerland anlässlich der
Eröffnung des Dammes.

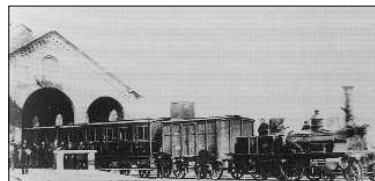
Nördlich von Bredstedt führte der
Streckenbau weiter durch Langen-
horn nach Lindholm, dessen Bahn-
hof 1889 (1973 abgebrochen) zu-
sammen mit dem Bau der Quer-
strecke nach Flensburg gebaut wur-

senbahnverkehr erhielt Niebüll erst
mit dem am 1. Juni 1927 eröffne-
ten Hindenburgdamm (Kosten:
Dammbau 18,5 Mio. Reichsmark;
gesamte Strecke einschl. Bauten
25 Mio. Reichsmark). Von Niebüll
aus fahren die Autozüge auf die In-
sel Sylt. Ohne Unterbrechung wur-
de die Bahntrasse nach Süderlü-
gum (Bahnhofsbaubau 1887, 1974 ab-
gebrochen) und Tondern (Marsch-
bahnhof 1887 gebaut) weitergebaut.

Tondern hatte bereits einen Bahn-
hof durch den Gleisanschluss 1867
durch die Bahnstrecke von Ting-
leff nach Tondern erhalten, die eine
Zweigbahn der Nordschleswig'-
schen Eisenbahn Flensburg-Vojens
war, und deren Konzession dem
Engländer Sir Morton Peto am 1. 5.

1862 von Dänemark erteilt und am
26. 4. 1863 auf die Nordschleswig'-
sche Eisenbahn übertragen wurde.

Nach Beendigung der deutsch-
dänischen Auseinandersetzungen
erhielt ein Bankhaus die Konzes-
sion zum Erwerb der „Südshles-
wigschen“ und zu der im Bau
befindlichen Nordschleswig'schen
Eisenbahn“. Nach Gründung der



Bahnhofsgebäude Tondern-Nord,
1867 gebaut, 1987 abgebrochen.
(Archiv Kobschätzky)

„Schleswig'schen Eisenbahn-Gesellschaft“ wurde anschließend dieser Betrieb der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft übertragen.

Die Marschbahn baute weitere 40 Kilometer Bahnstrecke bis zur Grenze und errichtete in Bredebro und Scherrebek Bahnhöfe, die kleineren Ortschaften erhielten Haltestellen. Die damalige Grenze zu Dänemark war somit erreicht und in Hvidding (Grenzbahnhof bis 1920) errichtete man mit der Dänischen Staatsbahn zusammen an der Grenzstation Vedstedt ein Stationsgebäude von über 200 Meter Länge, in deren eine Hälfte die deutsche und der anderen Hälfte die dänische Zollabfertigung ihre Arbeit aufnahm. Auf dänischer Seite baute C. F. Tietgen, ein Banker, Reeder und Etatsrat, die Bahn von der Grenzstation bis Ribe weiter. Er hatte dafür am 17. 4. 1886 vom dänischen Minister die Konzession zum Bau, nicht zum Betrieb, bekommen.

Am 15. November 1887 waren die Arbeiten an der Marschbahn endlich abgeschlossen. 25 Jahre wa-

ren vergangen, seit sie am 1. Januar 1863 den Betrieb ihrer 33,4 km langen Zweigstrecke Glückstadt-Itzehoe selbst übernommen hatte.

Auf der Insel Sylt wurde am 8. Juli 1888 die „Sylter Dampfspurbahn“ in Betrieb genommen und erst am 29. Dezember 1970 wieder eingestellt. Der am 28. August 1885 gestellte Antrag von Dr. Pollacsek, Kurdirektor und seit 1884 Eigentümer des Seebades Westerland, auf den Bau einer Straßenbahn, wurde erst 1888 in Form einer Baugenehmigung für eine Kleinbahn realisiert. Der Staat wollte keinen finanziellen Zuschuss leisten, Pollacsek musste auf eigene Kosten bauen. In nur sieben Wochen wurde die 4,2 km lange Strecke von Emil Kuhrt, der als Direktor der Flensburger Kreisbahn Erfahrung mitbrachte, für 131.400 Mark gebaut.

Von 1892 an löste eine Eisenbahnverbindung die Kutschfahrten, ausgehend vom Hotel „Stadt Hamburg“ in Tondern nach Hoyer-schleuse ab. Die Badegäste konnten somit auch hier das neue Verkehrsmittel benutzen,

Der gesamte Verkehr und Transport stand ganz im Zeichen der Eisenbahn, bis Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts das Automobil dazu führte, dass große Teile des Verkehrs wieder zurück auf die Landstraßen kam.

Die „König Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn“ aus dem Jahre 1854 war somit der Anfang einer Revolutionierung des Transportwesens in unserem Landesteil. Eine technologische Entwicklung, die noch seine Spuren während der meisten Zeit des 20. Jahrhunderts hinterließ.

Quellen- und Bildnachweis:

- Hans Bock: Die Marschbahn von Altona nach Westerland
- 100 Jahre Eisenbahn, 1884-1984
- www.slesvigland.info
- Holger Kaufhold u. a.: 150 Jahre Eisenbahn in Flensburg Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum 2004
- Lars N. Henningsen: Jernbaneskål på Dronning Victoria
- H. D. Jürgensen: Die Spule.
- H. J. Sievers: Husum um die Jahrhundertwende
- Sammlung HwRöhr



Der Westerländer Ostbahnhof. Am 28. August 1885 stellte Dr. Pollacsek, Kurdirektor von Westerland, einen Antrag auf Genehmigung eines Straßenbahnbaus von Munkmarsch nach Westerland. Auf die Genehmigung musste Pollacsek bis 1888 warten, dann bekam er die Erlaubnis ... allerdings zum Bau einer Kleinbahn.