

Vor 150 Jahren fuhr Eisenbahnzüge durch Friedrichsfeld

Vom Kolonistenweg in Friedrichsfeld zweigt der „Eisenbahnredder“ nach Süden in Richtung Bockhöft ab. „Redder“ ist eine alte Bezeichnung für einen zwischen Knicks verlaufenden Landweg, aber was bedeutet die Zusammensetzung mit „Eisenbahn“ ?

Der Wegename erinnert an eine 1854 eröffnete Eisenbahnlinie der „Südschleswigschen Eisenbahnen“, die durch Friedrichsfeld führte. Ihre Gleise kreuzten den „Eisenbahnredder“ etwa 250m südlich des Kolonistenweges, schon damals in der bis heute gültigen Norm-Spurweite von 1435mm.

Die Eisenbahnlinie zweigte in Ohrstedt-Bahnhof von der gleichzeitig eröffneten Hauptstrecke Tönning - Husum – Flensburg nach Osten ab und verband den Nordseehafen Tönning mit Rendsburg. Von Ohrstedt-Bahnhof führte die 40,4 km lange Strecke über die Bahnhöfe Holm und Ellingstedt nach Klosterkrug bei Jagel und weiter über Owschlag nach Rendsburg. Friedrichsfeld hatte keine Bahnstation, zumindest aber einen Haltepunkt, an dem die Dampflokotiven ihren Wasservorrat ergänzten. Aus dem Fahrplan von Oktober 1854 geht hervor, dass die Strecke zwischen Tönning und Rendsburg dreimal täglich in beiden Richtungen von Personenzügen befahren wurde. Dabei war der Mittagszug ein „Eilzug“, der in Ellingstedt und in Holm nicht hielt. In Ohrstedt-Bahnhof und Klosterkrug mussten die Züge jeweils den Gegenzug abwarten, ehe sie abfahren konnten. 1855 wurden alle Bahnstationen durch elektrische „Doppelnadtelegraphen“ von Cooke und Wheatstone verbunden. Diese englischen Telegraphen im schicken Mahagonischrank übertrugen die eingegebenen Buchstaben einer Nachricht auf elektromagnetischem Wege zur Gegenstation. Deren Zeigernadel wies, ähnlich einem Uhrzeiger auf dem Zifferblatt, auf den gesendeten Buchstaben.

Im Herzogtum Holstein fuhr schon 1844 die erste Eisenbahn von Altona nach Kiel und seit 1845 eine Stichbahn von Neumünster bis Rendsburg. Die beiden 1854 gleichzeitig eröffneten Eisenbahnlinien Tönning – Ohrstedt - Flensburg und Ohrstedt – Rendsburg in einer Gesamtlänge von 112 Kilometern waren die ersten Eisenbahnlinien im Herzogtum Schleswig. Sie sollten als „Querverbindungen“ die Ostseeküste und das Hinterland mit dem Nordseehafen Tönning verbinden und den Handel mit England fördern, besonders den Viehexport. Dagegen war keine „Längsverbindung“ über Schleswig nach Flensburg vorgesehen. Die preußische Regierung gab 1866 dieser Strecke Vorrang, und bereits 1869 wurde die direkte Verbindung von Rendsburg über Schleswig nach Flensburg eröffnet. Die „Querverbindung“ nach Husum und Tönning zweigte jetzt von der neuen Bahnstation Jübek ab. Die Nebenstrecke von Klosterkrug nach Ohrstedt-Bahnhof wurde überflüssig und 1869 stillgelegt. Gleise und Anlagen, dabei auch die Eisenbahnbrücke über die Treene, wurden 1871 abgebaut.

Was ist von dieser Bahnstrecke, die im Auftrag des dänischen Königs Christian VII. von dem englischen Unternehmer Sir Samuel Morton Peto mit englischer Technik und englischem Personal gebaut und betrieben wurde, übrig geblieben?

Der Verlauf der Bahnstrecke lässt sich mit Hilfe alter Karten rekonstruieren. Danach verlief die Bahnstrecke von Ohrstedt-Bahnhof kommend entlang des südlichen Randes von Wester-Treia, querte auf einer Brücke bei Holm die Treene und bog vor der heutigen L29 nach Süden zum Bahnhof Holm ein. Das Bahnhofsgebäude am Südausgang von Holm ist im Kern erhalten. Nach Stilllegung der Bahn baute der neue Besitzer das Gebäude zu einem Krug um und erweiterte ihn durch einen Tanzsaal. Dessen runde Form brachte dem Krug den Namen „Der Trichter“ ein. Heute wird der frühere Bahnhof als Wohnhaus genutzt, seine ursprüngliche Funktion ist nicht mehr erkennbar. Bahnsteig und Gleise lagen ehemals zwischen dem Bahnhof und der heutigen L29. Von hier aus verlief die Bahnlinie neben der Straße nach Süden und kreuzte sie nach 500 Metern in spitzem Winkel, um jenseits des Hofes Rolf Mauderer die Silberstedter und Rosacker Au und damit die Gemeindegrenze von Hollingstedt zu überschreiten. In den Wiesen sind Reste des hohen Bahndammes zu erkennen, der auf die Eisenbahnbrücken zuführte. Nach Überqueren beider Auen näherte sich die Bahn Friedrichsfeld. Hier kreuzte sie den „Ihdenredder“ und verlief danach über das Grundstück Kolonistenweg 19 der Familie Bartels. Beim Graben in der Nordwestecke seines Gartens stieß Uwe Bartels auf das gemauerte Bassin der vermutlichen Wasserentnahmestelle für Dampflokotiven. Die Bahnlinie kreuzte den Kolonistenweg und nach weiteren 300 Metern den „Eisenbahnredder“ in Richtung Ellingstedt.

Gebäude und Anlagen der Bahnhöfe Ellingstedt und Klosterkrug sind nicht erhalten. Wie anderswo lagen sie außerhalb der Ortschaft, wahrscheinlich um die Dörfer und deren Reet gedeckte Häuser nicht durch Funkenflug zu gefährden. Einige alte Bilder und Fotos vermitteln uns, wie Gebäude, Anlagen, Lokomotiven, Züge und Reisende ausgesehen haben. Fotos aus 1860 zeigen einen Personenzug, bestehend aus Lokomotive mit Tender und drei Waggons, auf der Treene-Brücke in Fahrtrichtung Holm haltend. Auf der Lokomotive stehen der Lokomotivführer und der Heizer ungeschützt im offenen Führerstand - wie muss das gezogen haben! Aus den Fenstern der Abteile winken Fahrgäste. Die Stahlbrücke zeigt in ihrer Konstruktion Ähnlichkeit mit der Treene-Brücke in Hollingstedt, die 1875 erbaut wurde – aus Teilen der abgebauten Eisenbahnbrücke? Es ist spannend, der Geschichte dieser vergessenen Eisenbahn nachzuspüren. Sie war

für ihre Zeit hochmodern. Faszinierend ist immer wieder die Schnelligkeit mit der damals solche große Projekte verwirklicht wurden! Die beiden Strecken Tönning – Flensburg und Ohrstedt – Rendsburg in einer Gesamtlänge von 112 Kilometern konnten nach weniger als einem Jahr Bauzeit mit allen Anlagen in Betrieb genommen werden!
H.Z.